



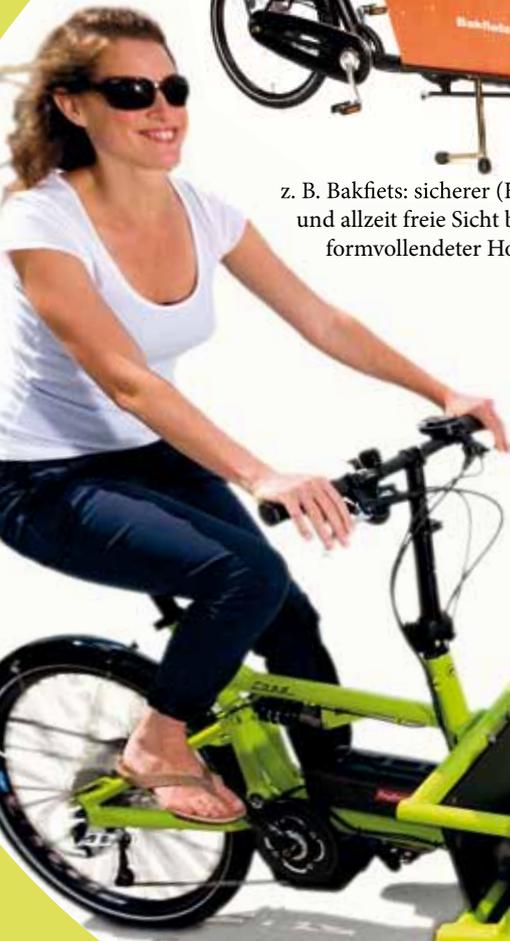
RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in der Region Köln



Regionaler Nahverkehr: Ausbau & Finanzierung
Radverkehr: Vorschläge für die Deutzer Brücke
Verkehrskonzepte: Rück- & Ausblicke

(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.

Ihre Kölner VSF-Mobilitätsberater

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

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,

unser Titelbild zeigt die Bahnsteighalle des Kölner Hauptbahnhofs, einem wichtigen Knoten nicht nur für den Fernverkehr, sondern auch für den öffentlichen Nahverkehr im Rheinland. Der seit Jahren gerade auch für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr fällige Ausbau dieses Bahnknotens hängt in

starkem Maße von einer ausreichenden Unterstützung durch den Bund ab. Zum aktuellen Stand der auf den ersten Blick trockenen, gleichwohl spannenden Auseinandersetzungen um die **Nahverkehrsfinanzierung** berichtet detailreich unser Experte Friedhelm Bihn



[Foto: John S. Camp]

ab Seite 10 dieser Ausgabe. Vom Ergebnis dieses zähen Ringens hängen auch andere wichtige Projekte in unserer Region ab, zum Beispiel der Ausbau der Linie 13 und anderer Verbindungen im **Kölner Stadtbahnnetz**. Mehr dazu finden Sie in den Artikeln auf den Seiten 4 bis 7.

Auch weitere Artikel in dieser Ausgabe verweisen auf die mehr oder weniger nahe Zukunft des umweltfreundlichen Verkehrs in der Region, beispielsweise Planungen zur zukünftigen Radverkehrsführung in der Kölner Innenstadt – siehe die Artikel zur **Öffnung der Fußgängerzonen** für den Radverkehr (Seite 16) oder der Planungsstand zum **Radverkehrskonzept Innenstadt** auf Seite 21. Einen besonders gewagten Blick in die Zukunft enthält der Artikel von Hans-Georg Kleinmann über das **autonome Auto** (siehe Seite 32). Wir sind gespannt, wie unsere Leser diese Vorstellungen beurteilen, ob eher skeptisch oder hoffnungsvoll.

Der AK Rad bleibt sehr aktiv und bereitet sich auf die **Fahrrad-Sternfahrt am 21 Juni** (siehe Seite 24) vor, wobei die Teilnehmerzahlen der letzten Jahre hoffentlich erneut übertroffen werden.

Der Bereich des nichtmotorisierten Verkehrs hat in unserem Regionalverband durch die Gründung des **Arbeitskreises Fuß** eine Aufwertung erfahren. Mitstreiter sind herzlich willkommen! Wer sich erstmal informieren oder die Aktiven kennenlernen möchte, hat eine einfache Möglichkeit dazu bei unserer **Jahreshauptversammlung am 24 Juni**, zu der wir auf Seite 45 einladen.

Bis dann wünscht viel Spaß beim Lesen,

die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



PS: Aufruf zur Teilnahme am ÖPNV-Check des VCD-Bundesverbandes, der leicht über dessen Internetseite erreichbar und schnell ausgefüllt ist! Eine hohe Beteiligung hilft, diverse Themenfelder des ÖPNV aus Sicht der NutzerInnen darzustellen und zu bewerten. Die Ergebnisse der Untersuchung will der VCD im Herbst vorstellen. Siehe www.vcd.org/oepnv-check.html.

Inhalt

Öffentlicher Nahverkehr

Stadtbahn in Köln: Ausbau auf den Weg bringen.....	4
Linie 13: Längst überfällige Verlängerung	7
Bördebahn: Zugverbindung am Wochenende	8
Tarifsystem: „VRS + AVV = ?“	8
WanderBus weiter mit Erfolg	8
Nahverkehrsfinanzierung:	
Poker muss endlich Ende finden.....	10
Umfrageergebnis: Bürger wollen weg vom Auto.....	10
ÖPNV-Zugänglichkeitstest: Köln ist Test-Region	11
Probleme im Kölner Dieselnetz	12

Radverkehr

Gestiegene Unfallzahlen	14
Forum Freie Lastenräder am 20. Juni 2015	15
„Radfahren frei“ in Fußgängerzone!.....	16
Neuer Kongress: Radfahren macht reich!	17
Deutzer Brücke:	
Vorschläge für bessere Radverkehrsbedingungen.....	18
Bericht des Fahrradbeauftragten	20
ADFC-Fahrradklimatest: Im Westen nichts Neues	22
Radfahrer und Fußgänger:	
Stiefkinder der Verkehrspolitik in Köln?.....	23
Kölner Fahrrad-Sternfahrt:	
„Frisch und frei am Stau vorbei!“	24

Verkehr allgemein

Agora Köln:	
Alternatives Mobilitätskonzept veröffentlicht	26
Kommentar zur Aktion „Köln steht bei Rot“	27
Bergisch Gladbach:	
Stadt arbeitet an nachhaltigem Mobilitätskonzept	28
Köln-Holweide:	
Bewohner fordern regionales Verkehrskonzept	29
Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil.....	30
Das autonome Auto – sind die Würfel gefallen?	32
Das Kölner Gesamtverkehrskonzept von 1992:	
Umsetzung und Aktualität für zukünftige Planung.....	34
Der verkehrspolitische Blog: Bewegte Zeiten.....	36

Service

Radtourentipp:	
Villen, Tempel und Aquädukte in der Nordeifel	36

VCD

Leserbriefe.....	42
Veranstaltungshinweis: Mobilitätswende in Köln.....	44
Einladung zur Mitgliederversammlung 2015	45
Spendenaufruf.....	46
Kontakte.....	46
Impressum.....	46
Der VCD stellt sich vor.....	47
Beitrittsformular.....	47

Zukunft der Stadtbahn in Köln

Ausbau auf den Weg bringen

Rückblick auf eine Veranstaltung des Verkehrsclubs Deutschland zur Zukunft der Stadtbahn in Köln

Der Titel unserer VCD-Veranstaltung am 28. Januar in der Alten Feuerwache war programmatisch gewählt: „Mehr Stadtbahn für Köln!“ Ziel dieses Abends war es, politische Entscheidungsträger und die Öffentlichkeit darauf hinzuweisen, dass – über die zurzeit laufenden Projekte (Nord-Süd-Stadtbahn, Anschluss von Mengenich) hinaus – in den nächsten Jahren ein weiterer Ausbau des Schienennetzes in Köln erforderlich ist. Die Weichen hierfür müssen jetzt gestellt werden.

Die Vorträge

Die beiden eingeladenen Referenten stellten hierzu den Stand der Diskussion bei Stadt und KVB vor.

Christian Dörkes, Fachreferent für Verkehr im Amt des Oberbürgermeisters, nannte zunächst die Gründe für den Ausbaubedarf: eine wachsende Bevölkerung in Köln, eine stetig steigende ÖPNV-Nachfrage bei gleichzeitig heute schon mehr als ausgelasteten Kapazitäten.

In den von der Stadt gemeinsam mit dem VCD und anderen lokalen Verbänden erarbeiteten Leitlinien „Köln Mobil 2025“ wird darüber hinaus das Ziel formuliert, den Anteil des umweltverträglichen Verkehrs (Fuß-, Rad-, öffentlicher Verkehr) von heute 60 Prozent bis 2025/30 auf 67 Prozent zu steigern. Dies wird jedoch nur möglich sein, wenn in erheblichem Umfang zusätzliche Kapazitäten im

Öffentlichen Personennahverkehr geschaffen werden. Große Mengen von Fahrgästen können nur von den schienengebundenen Verkehrsträgern bewältigt werden. An einem weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes führt insofern kein Weg vorbei.

Gunther Höhn, Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement der KVB, stellte die vier Projekte vor, die nach Auffassung der Verkehrsbetriebe mittelfristig realisiert werden sollten. Wichtig ist hierbei einerseits, die Leistungsfähigkeit des zentralen Netzes in der Innenstadt zu stärken, andererseits Stadtteile mit hohem Bevölkerungsanteil neu an das Schienennetz anzubinden.

Für die stark belastete Ost-West-Achse wird zurzeit im Auftrag der Stadt eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Erhofft werden konkrete Vorschläge, wie hier die Leistungsfähigkeit des ÖPNV erheblich erhöht werden kann. Die KVB setzt zum Beispiel auf den Einsatz längerer Züge mit jeweils drei Wagen, was einen Ausbau der Haltestellen erfordert.

Die Verlängerung der Gürtelbahn (Linie 13) im Süden von der Luxemburger Straße bis zum Rhein (zumindest jedoch bis zur Bonner Straße) würde nicht nur einwohnerstarke Stadtteile besser erschließen, sondern zusätzlich die neue Nord-Süd-



VCD-Veranstaltung zur Zukunft des Kölner Stadtbahnnetzes – gut besucht und diskussionsfreudig

Stadtbahn mit dem Westen der Stadt verknüpfen (siehe hierzu den Artikel auf S. 7).

Mit der Verlängerung von Stadtbahnlinien nach Neubrück und nach Zündorf-Süd würden endlich diese einwohnerstarken beziehungsweise wachsenden Stadtteile an das Netz angebunden.

Hinweise

Auf Basis der Leitziele „Köln Mobil 2025“ wird die Stadt das „**Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr**“ und den „**3. Nahverkehrsplan Köln**“ erarbeiten.

Im Vorfeld sollen in einer **Veranstaltungsreihe „Kölner Perspektiven zur Mobilität“** Fachleute zu Wort kommen. Die Reihe wurde im April 2015 begonnen und wird mit den folgenden Terminen fortgesetzt:

- 8. Juni 2015: Angelika Winkler, Wien
- 17. August 2015: Diego Deponte, Mailand
- 21. September 2015: Michael Erman, Stockholm
- 19. Oktober 2015: Per Als, Kopenhagen
- 9. November 2015: Abschlussveranstaltung mit Schlussfolgerungen zur künftigen Mobilitätsplanung

Das **Strategiepapier „Köln Mobil 2025“** kann unter www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/mobilitaet abgerufen werden.



Die Referenten von links nach rechts: Christian Dörkes (Stadt Köln), Gunther Höhn (KVB), Friedhelm Bihn (VCD)

Friedhelm Bihn, Sprecher des Arbeitskreises ÖPNV des VCD-Bundesverbandes, wies abschließend darauf hin, dass diese und andere Projekte nur realisiert werden können, wenn Bund und Länder sich endlich auf eine ausreichende Finanzierung von Maßnahmen zum ÖPNV-Ausbau über 2019 hinaus einigen (siehe hierzu den Artikel auf S. 10).

Anschließend hatten die rund 60 Zuhörer und Zuhörerinnen im gut gefüllten Großen Forum der Alten Feuerwache das Wort. Viele von ihnen stellten sich als in der Lokalpolitik aktiv vor, etwa als Vertreter einer Ratspartei. Sie

leisteten mit kritischen Fragen und Anregungen einen wichtigen Beitrag zum Gelingen des Abends.

So wurde auf die Möglichkeit hingewiesen, zukünftig den durch die Ausweisung von Bauland entstehenden Grundstücksmehrwert teilweise zur Finanzierung der ÖPNV-Erschließung abzuschöpfen.

In Frage gestellt wurde ferner der heute – etwa von den staatlichen Zuschussgebern – geforderte Standard für den Ausbau der Stadtbahn, der viele Lösungen unmöglich oder unbezahlbar macht. Hier wurde als Beispiel auf die schwierige oberirdische Schie-

nenerschließung des Entwicklungsgebiets in Mülheim-Süd über die Deutz-Mülheimer Straße hingewiesen.

Wie geht es weiter?

Anlässlich des 20-jährigen Bestehens unseres VCD-Arbeitskreises ÖPNV haben wir an diesem Abend gewagt, einmal weitere 20 Jahre in die Zukunft zu blicken. Nun gilt es, das was oft schon seit Jahrzehnten auf dem Papier steht, endlich auch Realität werden zu lassen.

Volker Kunstmann,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV

Die vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen im VCD-Schnelltest

Vorschläge der KVB

A: Ausbau der oberirdischen Ost-West-Achse

- für die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes dringend erforderlich
- Qualitätsverbesserungen nicht nur für ÖPNV, sondern auch für Fußgänger und Radfahrer notwendig
- Kfz-Durchgangsverkehr ist hierfür zu reduzieren

B: Südliche Verlängerung der Linie 13

- bessere ÖPNV-Erschließung für die einwohnerreichen Stadtteile Zollstock, Raderberg, Bayenthal
- verstärkte Einbindung der Nord-Süd-Bahn in das KVB-Netz
- Entlastung der Innenstadt durch verbesserte Außenverknüpfung der Radialen

C: Verlängerung der Linie 7 bis Zündorf-Süd

- preisgünstige oberirdische Erschließung
- Bedarf wird durch die geplanten zusätzlichen 2.000 Wohneinheiten noch dringender

D: Anbindung von Neubrück über die Linien 1 oder 9

- preisgünstige kurze oberirdische Erschließung
- „verspäteter“ Anschluss eines hoch verdichteten Stadtteils

Von der Stadt genannte weitere Projekte

e: Anbindung von Widdersdorf über die Linien 1 oder 4

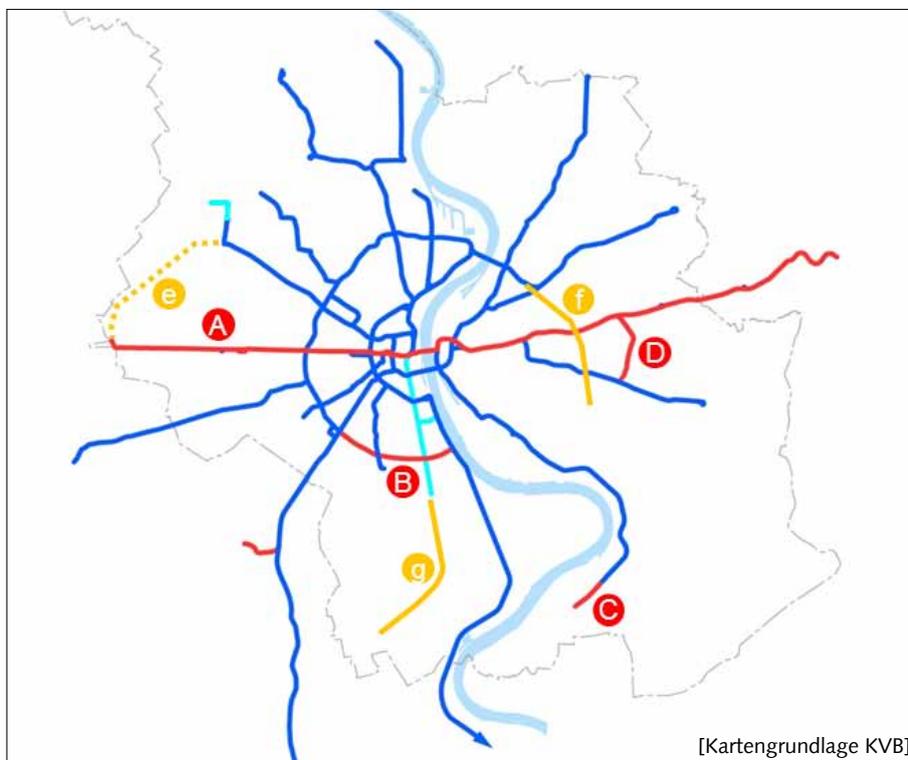
- hohe Priorität wie Zündorf-Süd und Neubrück,
- teurer, da Unterquerung von Bahn oder Autobahn erforderlich

f: Verlängerung der Linie 13 im Rechtsrheinischen

- oberirdische Führung über die Frankfurter Straße möglich
- stark ausgelastete Buslinien beweisen die hohe Nachfrage nach Verbindung zwischen den rechtsrheinischen Stadtteilen

g: Verlängerung der Nord-Süd-Bahn bis Meschenich

- Anbindung eines hoch verdichteten Stadtteils
- Über- oder Unterquerung des Verteilerkreises erforderlich



Die Karte skizziert die bestehenden Strecken (dunkelblau) und die möglichen Erweiterungen des Stadtbahnnetzes.

hellblau = laufende Projekte

rot = mittelfristig realisierbare Projekte

(A: Ausbau, B bis D: Netzerweiterung)

gelb = weitere Projekte (e bis g: Netzerweiterung)



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.



RheinEnergie

Linie 13 vom Sülzgürtel bis nach Bayenthal Längst überfällige Verlängerung

Seit Jahren wird die Verlängerung der Linie 13 im Kölner Süden diskutiert.

Die Idee ist nicht neu, und die Trasse wird schon seit Jahrzehnten freigehalten. Eine Weiterführung der Stadtbahn-Linie 13 entlang des Gürtels von der Luxemburger Straße bis zum Rheinufer war einmal eine der vorrangigsten Maßnahmen, um den linksrheinischen Kölner Süden besser an das schienengebundene ÖPNV-Netz anzuschließen.

Diese Vision wurde jedoch mit der Umplanung der Nord-Süd-Stadtbahn im Jahr 2000 fallen gelassen. Statt wie ursprünglich geplant über die Bonner Straße und den Bayenthalgürtel zu fahren, beschloss die Ratsmehrheit in Köln im Rahmen der zweiten Baustufe die Planung eines Abzweigs ab Bonner Wall und eine Querung der Rheinuferstraße südlich der Südbrücke. Die Inbetriebnahme dieses Streckenteils soll noch in diesem Jahr erfolgen. Hinzu kam die Planung einer dritten Baustufe entlang der Bonner Straße bis zum Bonner Verteilerkreis. Hier läuft derzeit noch das Planfeststellungsverfahren. Die Fertigstellung des kompletten Umbaus der Bonner Straße ist für das Jahr 2019 geplant.

Inzwischen sehen alle Verantwortlichen bei der Stadt Köln und bei der KVB ein, dass die milliardenteure Maßnahme Nord-Süd-Stadtbahn nicht ausreichen wird, um die weiterhin wachsende Bevölkerung in Marienburg, Raderberg und Raderthal insbesondere in Hauptverkehrszeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu

befördern. Wer gelegentlich in einem überfüllten Bus der Linie 130 den Gürtel entlang fährt, der wird sich fragen, weshalb hier noch immer keine Stadtbahn fährt oder wenigstens in der konkreten Planung ist. Entlang der Strecke liegen zwei weiterführende Schulen (Irmgardis-Gymnasium und Europaschule), deren Schülerinnen und Schüler sowohl aus Richtung Sülz als auch aus Sürth, Rodenkirchen und Rondorf besuchen.

Zudem sind zahlreiche Neubaugebiete im unmittelbaren Einzugsbereich des südlichen Gürtels und der Bonner Straße stadtauswärts entstanden und zum Teil bereits bezogen. In wenigen Jahren wird auch das Grundstück der Deutschen Welle mit etwa 750 Wohneinheiten bebaut.

Insgesamt würden durch eine Verlängerung der Linie 13 von der Luxemburger bis zur Bonner Straße etwa 35.000 Menschen an das Stadtbahnnetz angeschlossen, die bisher nur unzureichend angebunden sind.

Nicht alle befürworten dieses Projekt. Widerstand kommt zum Beispiel aus der Klettenberger Bevölkerung: Mitten auf der für die Stadtbahnerweiterung benötigten Trasse erfreut sich mittwochs und samstags ein Wochenmarkt größter Beliebtheit. Eigentlich wäre ausreichend Platz für Stadtbahn UND Markt. Dazu müssten an diesen zwei halben Tagen lediglich Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs gelten sowie das Wegfallen einiger Parkplätze hingenommen werden, wie dies bei zahlreichen Wochenmarktplätzen in ganz

Köln an einzelnen Wochentagen üblich ist.

Ein wirklich dicker Brocken ist die enge und niedrige Bahn-Unterführung zwischen Klettenberg und Zollstock. Hier ist eine Kooperation mit den Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn nötig, denn das Brückenbauwerk ist dringend sanierungsbedürftig. Allerdings trifft dies auf zahlreiche Brücken in ganz Deutschland zu. Wann es zu einer umfangreichen Sanierung oder gar einem Abriss und Neubau kommt, steht in den Sternen. Im Zuge dieser Maßnahme könnten dann auch eine erweiterte Durchfahrt und vielleicht sogar ein S-Bahn-Haltepunkt geplant und eingerichtet werden.

Der Hauptgrund, weshalb die Planungen derzeit nicht wirklich vorangehen, ist allerdings die Unsicherheit über die für die Realisierung erforderlichen Investitionszuschüsse aus Bund und Land. Das betrifft im Übrigen nicht nur die Linie 13, sondern alle Ausbau- und Erweiterungsprojekte des schienengebundenen Nahverkehrs. Zurzeit kann bundesweit keine Investitionsmaßnahme ernsthaft angegangen werden, deren Planungshorizont das Jahr 2019 übertrifft (siehe Artikel auf Seite 10). Das schweißt in Köln und anderen Städten zwar viele Entscheidungsträger zusammen, aber de facto wird es zu einem vorläufigen Ausbau-Stopp und unnötigen Verzögerungen kommen, welche die Mobilität in wachsenden Städten trotz aller Willensbekundungen in Zukunft erheblich einschränken werden.

Sabine Müller



Verlauf und Haltepunkte der verlängerten Linie 13 sowie kritische Punkte Wochenmarkt und Bahnunterführung (Quelle KVB); Foto links: Bahnunterführung; Foto rechts: Trasse in Zollstock mit Hochhaus der Deutschen Welle im Hintergrund.

Bördeexpress von Düren nach Euskirchen Zugverbindung am Wochenende

Der „Eifel-BördeExpress“ ist ein von Bürgerinnen und Bürgern ehrenamtlich organisierter Zugverkehr auf der Schienenstrecke Düren-Zülpich-Euskirchen, der „Bördebahn“.

Ehrenamtliche Helfer arbeiten als Zugbegleiter, Schrankenposten oder Servicekräfte, auch die Pflege der Haltestellen und die Öffentlichkeitsarbeit erfolgen ehrenamtlich. Insgesamt organisieren, betreuen und planen etwa 20 aktive Vereinsmitglieder diesen Sonderverkehr auf der Schiene.

Bei diesem Projekt steht zunächst der touristische Sonderbetrieb an Sonn- und Feiertagen im Vordergrund, wo der Zugbetrieb eine Fahrplanlücke füllt, die durch den lediglich werktäglichen Verkehr der zwischen Düren und Euskirchen verkehrenden Buslinie SB98 entsteht.

Ziel ist, die Bördebahn für den regulären Nahverkehr zu reaktivieren. Bereits jetzt schon lässt sich ein vertakteter Fahrplan mit Anschlussmöglichkeiten an die regulären Nahverkehrszüge in Düren und Euskirchen halten.

Fahrkarten sind ausschließlich im Zug erhältlich, aber auch Jobtickets, Monatskarten oder andere Fahrscheine der Verkehrsverbände AVV (Aachener Verkehrsverbund) und VRS (Verkehrsverbund Rhein Sieg) werden anerkannt, ebenso das Euregio-Ticket und die Fahrscheine des NRW-Tarifs (etwa das „Schöner Tag Ticket NRW“). Fahrräder können kostenfrei mitgenommen werden.

Weitere Information:
www.boerdeexpress.de
Wolfgang Kissenbeck



Tarife und Verkehrsverbände VRS + AVV = ?

In Nordrhein-Westfalen gab es bis vor wenigen Jahren neun Verkehrsverbände. Das ist wenig verglichen mit Baden-Württemberg, wo noch heute über 20 Verbände bestehen, die teilweise nur einen Landkreis abdecken. Jedoch ist es viel, wenn man bedenkt, dass jeder Verbund einen erheblichen Personalaufwand bedeutet.

Daher herrscht in NRW Einvernehmen darüber, dass Verkehrsverbände zusammengeschlossen werden sollen. Im Rheinland passiert dies gerade mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und dem Aachener Verkehrs-

verbund (AVV). Nachdem für die gemeinsame Bestellung von Nahverkehrszügen bereits vor Jahren der Nahverkehr Rheinland (NVR) gegründet worden ist, wurden zu Jahresbeginn auch die beiden Tarife zusammengefasst. Bei grenzüberschreitenden Fahrten gilt nun immer der VRS-Tarif. Hier gibt es für manche Fahrgäste Vorteile, so gilt das VRS-Jobticket nun auch in Düren im Bus und in der Rurtalbahn Düren-Heimbach. Wer aber von Köln nach Aachen fahren möchte, kann, da jetzt VRS-Tarif, seine Bahncard nicht mehr nutzen und zahlt erheblich mehr.

Einen Vorteil hat er dadurch nicht, da der vorher geltende NRW-Tarif der Bahn die Nutzung von Straßenbahn und Bus in Köln und Aachen schon eingeschlossen hatte. Immerhin ist es weiterhin für Zeitkarteninhaber möglich, ein Anslussticket zum NRW-Tarif zu lösen, dabei gilt weiterhin die Bahncard.

Es stellt sich die Frage, warum die bisherigen Regelungen nicht bis zu dem Zeitpunkt beibehalten wurden, an dem beide Verbände wirklich zusammengefasst werden.

Kay Queetz



Ausflüge ins Bergische WanderBus weiter mit Erfolg

Der Bergische WanderBus (Rhein-Schiene Nr. 53, Seiten 38-39), setzt in diesem Jahr seine Erfolgsgeschichte – in seiner mittlerweile fünften Saison – fort.

Bis 1. November 2015 fährt die Linie 267 wieder an Wochenenden und Feiertagen zu den attraktiven Wandergebieten an der Großen Dhünntalsperre.

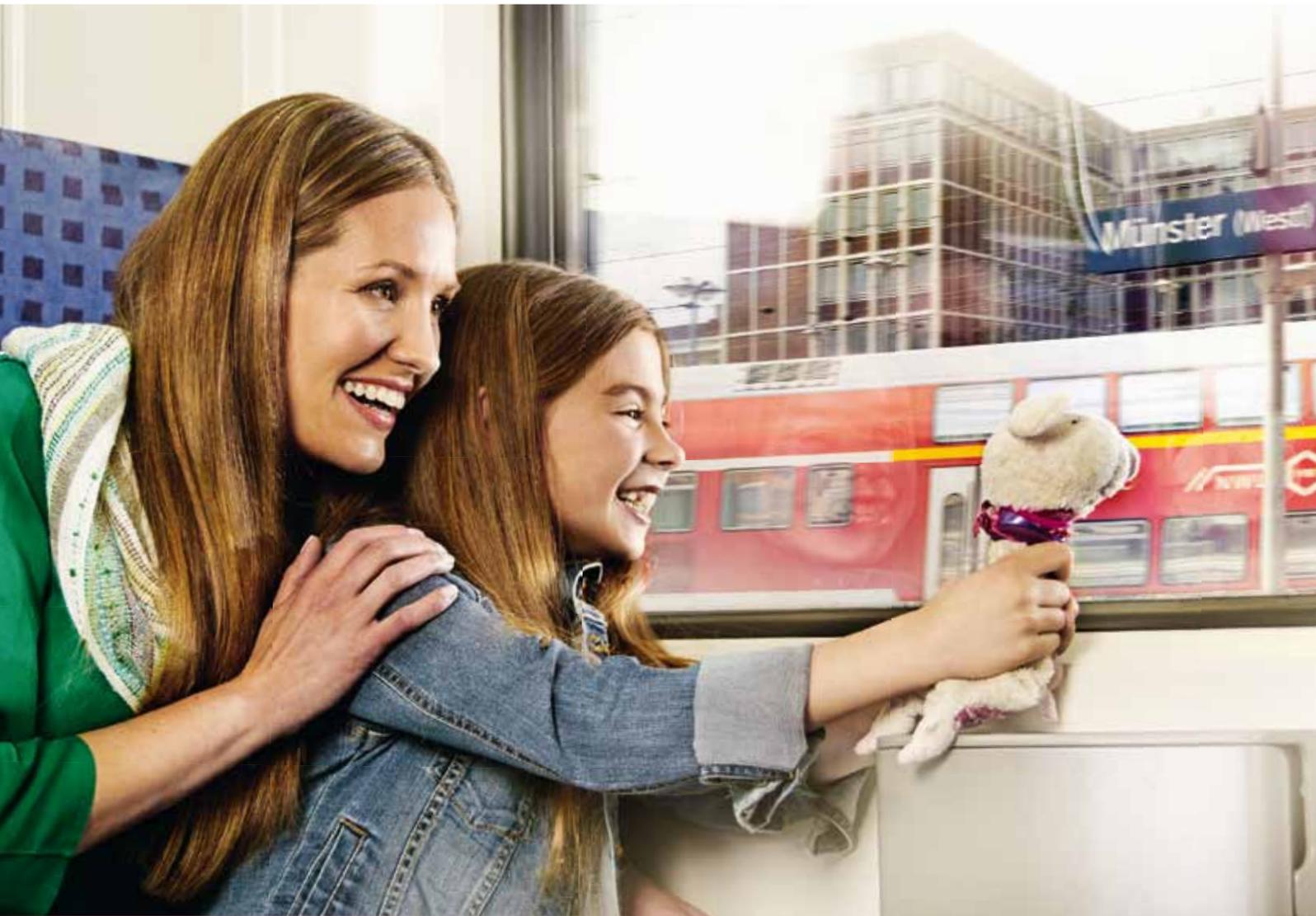
Als Neuerung fährt der Bus bei seinem ersten Kurs morgens 9.23 Uhr ab Rösrath (und dem letzten Kurs abends

nach Rösrath – 20.07 Uhr an) – mit Anschluss an die Regionalbahn 25 aus Köln – und dann weiter über Bensberg (Stadtbahn-Linie 1) und Bergisch Gladbach nach Odenthal und Wermelskirchen. Bei den anderen Kursen des Zwei-Stunden-Taktes besteht Anschluss über die S-Bahn in Bergisch Gladbach und die Buslinien 432/434 von/nach Odenthal. 2014 hat der Bus seine Fahrgastzahlen weiter auf mittlerweile mehr als 2.800 steigern können und ist damit, wie Odenthals

Bürgermeister Wolfgang Roeske betonte, „aus dem touristischen Portfolio gar nicht mehr wegzudenken“. Er wies darauf hin, dass es mit der Buslinie 238 jetzt werktags auch eine neue Verbindung zwischen Odenthal und Dabringhausen gebe, die zwar für den Schülerverkehr initiiert worden sei, aber natürlich auch von Wandernern genutzt werden könne.

Info: www.bergischerwanderbus.de
Friedhelm Bihn





Wir lassen uns fahren,
weil es mehr zu entdecken
gibt als volle Autobahnen.

bahn.de/ehrich-nrw

NRW. Ehrliches Land. Ehrliche Menschen.

Bund-Länder-Verhandlungen zur ÖPNV-Finanzierung Poker muss endlich Ende finden

Eine langfristige auskömmliche und zweckgebundene Finanzierung des Nahverkehrs ist erforderlich.

Das inzwischen schon Jahre andauernde Pokerspiel zwischen Bund und Ländern über die künftige Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Deutschland muss endlich ein für die Branche tragfähiges und zukunftsorientiertes Ende finden.

Leistungsfähiger ÖPNV ist unverzichtbar

Am Ende der Verhandlungen über die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen kann nur eine klare und eindeutige langfristige auskömmliche und zweckgebundene Finanzierungsbasis für den ÖPNV stehen. Ein attraktives und für den Nutzer bezahlbares Angebot von Bussen und Bahnen ist für die Daseinsvorsorge sowie die umwelt- und sozialverträgliche Sicherung der Mobilität und das Erreichen der Klimaziele in Deutschland unverzichtbar. Dabei dürfen sich weder Bund noch Länder aus der Finanzverantwortung für den ÖPNV verabschieden.

Folgen der Föderalismusreform

Bei der Föderalismusreform 2006 haben Bund und Länder gemeinsam beschlossen, bis dahin in Mischfinanzierung gemeinsam wahrgenommene Aufgaben abzuschaffen. Damals haben die Länder (gerne) die gesetzliche Zuständigkeit für den Nahverkehr übernommen. Milliarden Mehreinnahmen, die sie im Rahmen des damaligen Haushaltsbegleitgesetzes aus ihrer Beteiligung an der Umsatzsteuererhöhung „zur Haushaltskonsolidierung“ erhalten haben, sind aber in den allgemeinen Haushalt und nicht in den ÖPNV geflossen.

Damals haben die Länder erhebliche Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln – allein bis 2009 rund 2,8 Mrd. Euro – hingenommen. Die Fahrgastzahlen sind seit 1996 von 1,5 Mrd.

um 60 Prozent auf 2,4 Mrd. gestiegen. In den letzten Jahren sind allein die Trassenpreise meistens um mehr als 2 Prozent pro Jahr gestiegen, während die Dynamisierung jährlich nur bei 1,5 Prozent lag.

Dies zeigt, dass die effektiven Mittel über die Jahre immer geringer wurden. So hat die Verkehrsministerkonferenz (VMK) der Länder am 2. Oktober 2014 eine Aufstockung der Mittel von 7,3 auf 8,5 Mrd. Euro jährlich und eine Anhebung der Dynamisierung auf 2,8 Prozent gefordert. Gleichzeitig hat sich die VMK auf einen neuen Verteilungsschlüssel geeinigt, nach dem die Mittel unter der Ländern aufgeteilt werden soll („Kieler Schlüssel“). Auch ein vom Bund in Auftrag gegebenes Gutachten hat einen Finanzbedarf von 7,658 Mrd. Euro jährlich zum Ergebnis.

Für 2015 eingestellte Bundesmittel waren zu gering

Vor diesem Hintergrund muss es als dreist bezeichnet werden, dass der Bund ohne Erhöhung für 2015 nur 7,29 Mrd. Euro eingestellt hat. Erst in einem nachträglichen Gesetzentwurf wurde eine Dynamisierung um 1,5 Prozent – verbunden mit einer Verlängerung der Frist für die Revision bis 2016 – angeboten, von den Ländern aber einstimmig (!) abgelehnt. Vereinbart war eine grundlegende Revision der Mittel in 2013 für das Haushaltsjahr 2015. Jetzt wurde der Vermittlungsausschuss angerufen.

Länder und Aufgabenträger stellen fest, dass zunehmend mit Abbestellungen von Zugleistungen und Stilllegung von Strecken gerechnet werden muss. Dessen ungeachtet verfolgt der Bund aber offensichtlich das Ziel, seine seit der Bahnreform im Grund-



Der dringend notwendige Ausbau des Bahnknotens Köln hängt auch ganz entscheidend von der heute unklaren Finanzierung ab (Foto: Friedhelm Bihn).

Bürger wollen weg vom Auto

Eine große Mehrheit der Bürger – 82 Prozent – ist dafür, Städte und Gemeinden so umzugestalten, dass man weniger auf das Auto angewiesen ist, und die Stadtplanung sich vom Autoverkehr abwendet und zum öffentlichen Nahverkehr, zum Fahrradverkehr sowie zu kurzen Fußwegen als einen positiven Beitrag zur Lebensqualität hinwendet.

Bei jungen Menschen (14- bis 17-jährige) sind sogar 92 Prozent für diese Umgestaltung. Dies hat die neue Umweltbewusstseinsstudie von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt (UBA) ergeben (www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2014), die Ende März 2015 vorgestellt wurde. Eine auf das Auto zentrierte Stadt wird von den meisten offensichtlich längst mehr als Belastung denn als Bereicherung des Alltagslebens erfahren. „Eine soziale Umweltpolitik, die auf Energieeffizienz setzt, auf öffentlichen Nahverkehr, mehr Grün in der Stadt und eine lebenswerte Gestaltung unserer Siedlungen, ist gut für die Umwelt, aber auch gut für Gesundheit und Lebensqualität der Menschen“, betonte Bundesumweltministerin Barbara Hendricks bei der Präsentation der Studie. □

gesetz Artikel 106a festgeschriebene Verpflichtung zur Finanzierung der Regionalisierungsmittel auf die Länder abzuschieben.

Was kommt nach 2019?

2006 ist auch beschlossen worden, dass das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) 2019 endet; für den Übergang war ein sogenanntes Entflechtungsgesetz beschlossen worden. Mit dem GVFG wurden seit den 60er Jahren Investitionen in die kommunale Verkehrsinfrastruktur von Bund und Ländern gefördert. Von 1,33 Mrd. Euro jährlich flossen zuletzt 40 Prozent (also rund 530 Mio. Euro) in den ÖPNV. Zusätzlich umfasst das GVFG-Bundesprogramm (für Großprojekte ab 50 Mio. Euro) jährlich 333 Mio. Euro.

Trotz langer Planungsvorläufe für diese Investitionsvorhaben gibt es bis heute keine Nachfolgeregelung für die Zeit nach 2019. Aus diesem Grund hat zum Beispiel der Nahverkehr Rheinland Ende 2014 insgesamt 142 Bauprojekte mit einem Gesamtvolumen von 217 Mio. Euro auf Eis gelegt. Und der Deutsche Städtetag

hat Anfang 2015 eine Liste von dringend notwendigen Maßnahmen mit unklarer Finanzierung veröffentlicht.

Hoher Finanzbedarf

Hinzu kommt, dass sich im ÖPNV inzwischen ein Sanierungsstau in Höhe von 4 Mrd. Euro angesammelt hat, der sich jährlich um 500 Mio. Euro erhöht.

Auch der im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) festgeschriebene barrierefreie Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel kostet – nach den Berechnungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – alleine für die kommunale Infrastruktur 9 Mrd. Euro, ohne dass der Bund hierfür Mittel bereitgestellt hat.

Der Bund hat zwar ein 15 Mrd.-Euro-Investitionspaket für die Jahre 2016 bis 2018 angekündigt, wobei nach heutigem Stand praktisch nichts in den ÖPNV fließen wird.

ÖPNV darf im Bund-Länder-Streit nicht zu kurz kommen

Der ÖPNV benötigt so schnell wie möglich Planungs- und Finanzie-

rungssicherheit. In einem sogenannten „Scholz-Schäuble-Papier“ aus September 2014 haben der Erste Bürgermeister der Stadt Hamburg und der Bundesfinanzminister aber angekündigt, dass bei der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen als Ausgleich für die vom Bund zu übernehmenden Aufgaben künftig GVFG/Entflechtungsgesetz und Regionalisierungsmittel komplett von den Ländern finanziert werden sollen. Für den 18. Juni 2015 ist jetzt eine Sitzung der Kanzlerin mit den Ministerpräsidenten anberaumt, bei der erste Vereinbarungen zur Neuordnung der Finanzbeziehungen geplant sind. Die Signale aus Berlin können nach dem Verlauf der letzten Jahre nur sehr kritisch beurteilt werden. Und die Gefahr ist übergroß, dass der öffentliche Verkehr bei dem Poker zwischen Bund und Ländern und dem Streit zwischen verschiedenen Politikbereichen ums Geld – wieder – zu kurz kommt.

Wie formulierte es der Nürnberger Oberbürgermeister und Präsident des Deutschen Städtetages, Ulrich Maly, Anfang des Jahres treffend zu dem Poker: „Wer sich als Erster bewegt, hat verloren!“

Friedhelm Bihn



VCD untersucht Zugang zu Bussen und Bahnen Köln ist Test-Region

Mehr als elf Milliarden Fahrten in S- und U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen bundesweit im Jahr 2014 – eine Zahl, die sich sehen lassen kann. Damit noch mehr Menschen für den Nahverkehr gewonnen werden können, untersucht der ökologische Verkehrsclub VCD den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland. Das VCD-Projekt „Einfach einsteigen – Zugänglichkeitscheck des ÖPNV“ wird vom Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt gefördert. In sechs deutschen Musterregionen werden vor Ort Haltestellen, Fahrzeuge und Verkaufsstellen, aber auch Internetauftritt und die Smartphone-App des Verkehrsverbundes sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln geprüft.

Der VCD Regionalverband Köln hatte sich beworben, so dass jetzt Köln eine dieser Musterregionen des Checks ist. Die Vor-Ort-Untersuchung in Köln wurde Mitte April dieses Jahres durchgeführt. Weitere Tests finden in den Städten Hannover, Bamberg und Lutherstadt Wittenberg sowie in den Landkreisen Meißen in Sachsen und Vogelsberg in Hessen statt. Damit die Ergebnisse der verschiedenen Regionen vergleichbar sind, wird nach einem standardisierten Verfahren geprüft.

Darüber hinaus können sich Interessierte an einer bundesweiten Online-Umfrage zur Benutzerfreundlichkeit des ÖPNV beteiligen und ihren ÖPNV vor Ort bewerten (siehe www.vcd.org/oePNV-check.html). Hinweise zu



Die Kölner ÖPNV-Tester des VCD

innovativen Lösungen aus anderen Städten sollen so zum Best-Practice-Transfer beitragen.

Die Ergebnisse der Untersuchungen werden im Herbst dieses Jahres veröffentlicht. Die Rhein-Schiene wird berichten.

Friedhelm Bihn



DB Regio

Probleme im Kölner Dieselnetz werden kurzfristig reduziert

Die DB Regio verspricht, die seit dem letzten Fahrplanwechsel im regionalen Dieselnetz aufgetretenen Zugausfälle und Verspätungen zu verringern.

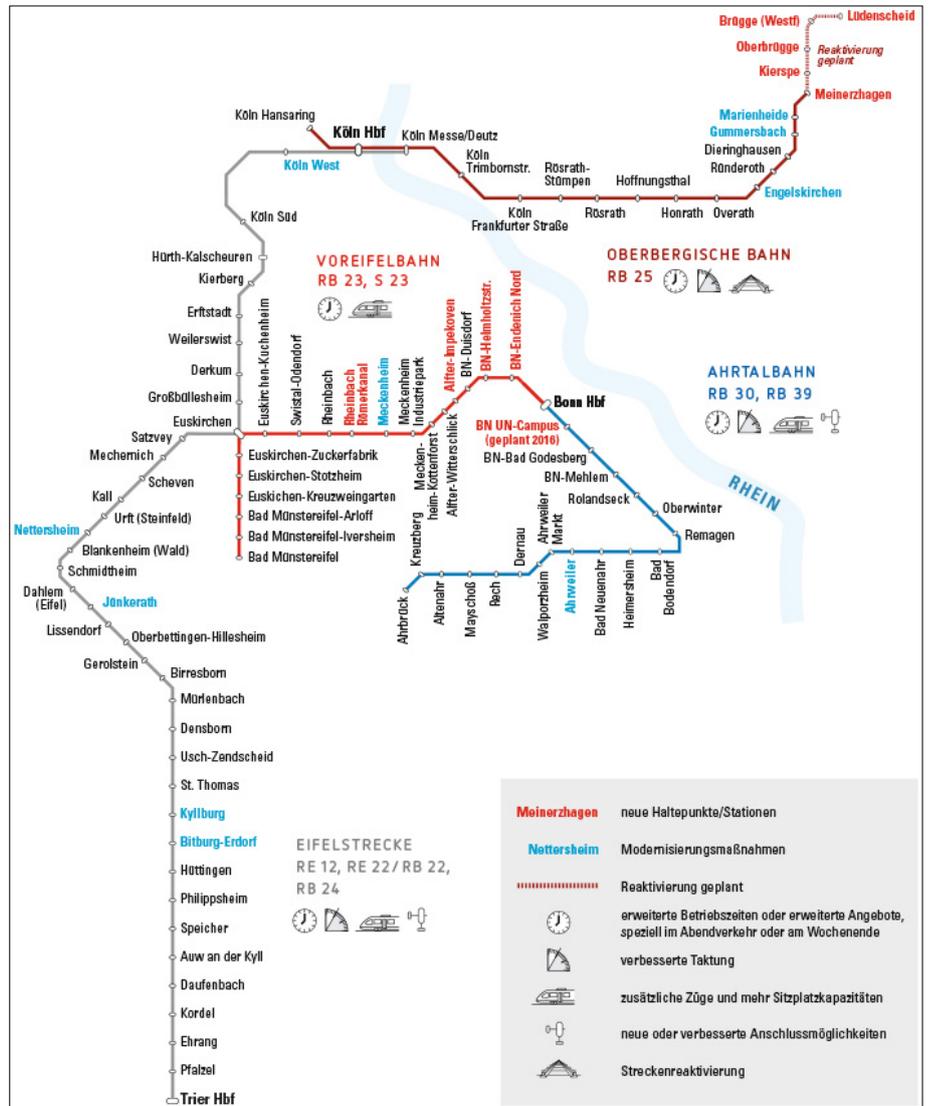
Auf den Strecken des Kölner Dieselnetzes hatten sich seit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2014 eine Vielzahl von Kunden über die mangelhafte Qualität des Schienenverkehrs angebotens beschwert. Der Geschäftsführer des Nahverkehrs Rheinland (NVR), Dr. Norbert Reinkober, sprach von „katastrophalen Zuständen“.

Vielfältige Probleme

Dirk Helfert, Leiter Verkehrsbetrieb Rheinland der DB Regio NRW, räumte Mitte Januar dieses Jahres ein, dass es 3,9 Prozent Zugausfälle und nur 89,2 Prozent Pünktlichkeit gegeben hatte. Im Schnitt hätten zehn Fahrzeuge nicht für den Betrieb zur Verfügung gestanden. Bei den neu beschafften Fahrzeugen Coradia LINT 54 und 81 des Herstellers Alstom Transport habe es Getriebestörungen, Undichtigkeiten im Kühlkreislauf sowie Hunderte Gewährleistungsmängel gegeben. Außerdem hätten Probleme mit den ausfahrbaren Trittschritten sowie die aufgrund von erhöhten Sicherheitsanforderungen längeren Türschließzeiten den Fahrplan beeinträchtigt. Er berichtete auch von Wild- und Baumunfällen. Zusätzlich hätten nicht behobene infrastrukturelle Mängel auf den Strecken und damit verbundene Langsamfahrstellen sowie die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks in Euskirchen mit einem neuen Betriebsprogramm für Verspätungen gesorgt. Auch wären viele Züge nur als Einfach- und nicht als Doppelseitigkeit gefahren.

Behebung der Mängel zugesagt

Helfert sagte zu, dass die technischen Mängel an den Fahrzeugen mit dem Hersteller kurzfristig behoben würden



Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2014 häuften sich die Probleme auf den in der Karte eingezeichneten Linien des regionalen Dieselnetzes (Karte DBRegio).

und man gemeinsam an der Verringerung der Probleme arbeite. Ziel sei es, die Zugausfälle zu minimieren und die Fahrzeuge in ihrer Zuverlässigkeit zu stabilisieren.

Zusätzliche Kapazitäten angekündigt

Neben der Beendigung der aktuellen Pannenserie hat der NVR angekündigt, mittelfristig die Kapazitäten während der Hauptverkehrszeiten noch zu erweitern. Die NVR-Verbands-

versammlung hat beschlossen, neun zusätzliche Mittelteile zu finanzieren, mit denen neun zweiteilige LINT 54 zu dreiteiligen LINT 81 mit einer Kapazitätserhöhung von 180 auf 300 Sitzplätze ergänzt werden sollen. Diese im Wesentlichen aus den – wegen Nichterbringung der vertraglich zugesicherten Leistungen – angefallenen Strafzahlungen der DB Regio an den NVR finanzierten Fahrzeugteile sollen voraussichtlich 2017 zum Einsatz kommen.

Friedhelm Bihn



HEUTE RETTE ICH DIE WELT

Mit dem Girokonto der GLS Bank



Mehr unter
www.sharedichdrum.de
#sharedichdrum

GLS Bank
das macht Sinn

Kölner Unfallstatistik 2014

Gestiegene Unfallzahlen

Bericht von einer Pressekonferenz bei der Kölner Polizei

Wie Polizeipräsident Albers Anfang Februar vor Medienvertretern erläuterte, ist die Zahl der Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen, ebenso die Zahl der Toten und Verletzten. Vor allem Senioren hat es getroffen, auch habe die Zahl der Unfälle mit Straßenbahnen deutlich zugenommen.

Mehr Unfälle – aber auch mehr Radverkehr

Die Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung sei im Vergleich zum Vorjahr um über elf Prozent angestiegen, von 1.341 auf 1.494, davon 234 mit Schwerverletzten (2013: 196) und sechs mit tödlich Verunglückten (in 2013: sieben), so Albers.

Auf Nachfrage erwiderte die Polizei, dass ihr keine Zahlen zu Verkehrserhebungen vorlägen. Daher lohnt ein Blick auf aktuelle Zahlen der Stadt Köln. Diese besagen, dass der Radverkehr im selben Zeitraum um 16 Prozent (von 6,5 Mio auf 7,5 Mio) zugenommen hatte. So gesehen gab es im genannten Zeitraum einen relativen Rückgang der – absolut betrachtet auf hohem Niveau befindlichen – Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung.

Zudem konstatierte die Polizei vermehrt Rotlichtverstöße – immerhin über die Hälfte davon beim Kfz-Verkehr. Gegenüber selbstverschuldeten Fußgänger- und Radverkehrsunfällen stehen etwa gleichviel Unfälle mit der Hauptschuld beim Kfz-Verkehr. Innenminister Jäger brachte das Unfallgeschehen während der zeitgleichen Landespressekonferenz auf dem Punkt. „Das bedeutet zum einen, dass Autofahrer jeden zweiten dieser Unfälle verursacht haben. Das sollte jedem klar sein, der sich hinter das Lenkrad setzt und die Verkehrsregeln missachtet. Er gefährdet Fußgänger und Radfahrer. Und zum anderen ist die Frage, wie viele dieser Menschen noch leben könnten, wenn die Autos langsamer gefahren wären.“

Das Mantra der Polizei: Helme schützen

Herr Schiffer von der Verkehrsdirektion der Kölner Polizei wies darauf hin, dass von den insgesamt sechs (Köln: fünf, Leverkusen: einer) im letzten Jahr getöteten Radfahrern und Radfahrerinnen fünf keinen Helm getragen hätten – bei den zwölf (Köln: neun, Leverkusen: drei) getöteten Fußgängern fand dieser Aspekt keine Erwähnung. Auch zur Art der tödlichen Unfälle wurde nichts gesagt. In

einigen Fällen waren es Tote-Winkel-Unfälle, also das Nichtbeachten des Rad- und Fußverkehrs im Seitenraum, vorzugsweise von Lkw. Ob ein Helm die Unfallfolgen abgemildert hätte, ist ebenso hinterfragenswert wie die Ankündigung, in Kooperation mit einem lokalen Radrennveranstalter eine Helmkampagne zu starten.

„Köln steht bei Rot“

Albers kündigte an, gemeinsam mit KVB und der Stadt Köln eine Kampagne gegen die Missachtung des Rotlichts zu starten. Neben der sicherlich anzumahnen erhöhten Aufmerksamkeit an stark Kfz-frequentierten Kreuzungen oder beim Überqueren von Straßenbahngleisen hält der VCD jedoch an seiner grundsätzlichen Kritik bei der Anordnung von Lichtsignalanlagen im Kölner Stadtgebiet fest. Vierterorts passen die Umlaufzeiten der Ampeln nämlich nicht mehr zu den stark gestiegenen Verkehrsströmen und der vorzufindenden Änderung der Verkehrsmittelwahl – mehr Rad- und Fußverkehr, weniger Kfz-Verkehr. Weitere Infos unter:

www.koeln.polizei.nrw.de

www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren

www.mik.nrw.de/presse-mediathek
Norbert Schmidt (sn) □

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

Radverkehrssicherheit VCD ergreift Initiative

Nach dem Scheitern des Expertenkreises Velo2010 startet der VCD Regionalverband Köln in Abstimmung mit dem ADFC Köln eine Initiative, um in Zukunft das Thema Radverkehrssicherheit auf Augenhöhe in einem offenen Dialog mit Polizei und Stadtverwaltung zu diskutieren. Hierzu haben wir ein Gesprächsangebot an den Kölner Polizeipräsidenten, Herrn Albers, und den Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln, Herrn Harzendorf, versendet.
VCD Regionalverband Köln □

Veranstungshinweis

Forum Freie Lastenräder am 20. Juni 2015

Austausch, Vorträge und Workshops zur gemeinschaftlichen Nutzung von Transportfahrrädern

Was mit einem Lastenrad auf Kölner Straßen begann, ist mittlerweile zu einem deutschlandweiten Trend geworden: Gemeinsam genutzte Lastenräder stehen für eine unweilschonende Transportalternative, die Spaß macht.

Entspannt den Wochenendeinkauf nach Hause transportieren, die Kinder zum Kindergarten kutschieren oder die Grillausrüstung an den Baggersee bringen – all das geht einfach und unkompliziert mit einem Lastenrad. Lastenräder sind umweltfreundliche Transportmittel, deren Potenziale in Deutschland noch nicht annähernd ausgeschöpft sind.

Das Projekt „KASIMIR – Dein Lastenrad“ ist angetreten, das zu ändern. KASIMIR ist ein von *wielebenwir* e.V. in Köln entwickeltes Modellprojekt und Webportal für gemeinschaftlich genutzte Lastenfahräder. Das erste freie Lastenrad Deutschlands steht seit März 2013 allen Bürgerinnen und Bürgern Kölns zum einmaligen Ausprobieren und zur regelmäßigen freien Nutzung zur Verfügung.

Das Dreirad mit großer Transportkiste kann eine Waschmaschine oder den Großeinkauf samt Kindern transportieren. „Es ist ein großartiges Gefühl, mit solch einem Fahrrad durch die Stadt zu fahren: Man wird von Autofahrenden anders respektiert und gesehen und viele, die KASIMIR kennen, winken beim Vorbeifahren“, freut sich Elise Scheibler von *wielebenwir* e.V.

Über www.kasimir-lastenrad.de können KASIMIR und seit 2014 zwei weitere Räder, KONSTANZE und WESPA, reserviert und bis zu drei Tage am Stück unentgeltlich entliehen werden.

Um eine möglichst hohe Bekanntheit zu erreichen, entwickelten die Initiatoren ein einfaches, aber wirkungsvolles Verleihkonzept: Als Stadtnomad wechselt KASIMIR alle zwei bis vier Wochen seine Ausleihstation. So kommt er in der Stadt herum und wird weithin entdeckt. Der Verleih über Cafés, Büros und Bürgerzentren schafft

ein Gemeinschaftsgefühl und fördert Bindung und Eigenverantwortung für das Lastenrad. Als Gemeingut steht es für die Idee der geteilten Nutzung von Gütern, gleichzeitig werden Ressourcen geschont. Gemeinsam genutzte Lastenräder sind damit entscheidende Bausteine in einem zeitgemäßen Mobilitätsmix ohne eigenes Auto.

Auch über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus hat das grüne Lastenrad mittlerweile große Aufmerksamkeit erlangt und viele Initiativen in ganz Deutschland und Österreich dazu angeregt, eigene freie Lastenrad-Projekte nach dem Kölner Vorbild ins Leben zu rufen. Die Erfahrungen der mittlerweile über 30 Initiativen zeigen: Lastenräder wie Kasimir in Köln, Rudolf in Dortmund, Hannah in Hannover oder Daniel in München erobern schnell die Herzen ihrer begeisterten Nutzer und sie sind vor allem für innerstädtische Kleintransporte eine echte Alternative zum Auto.

Interessierte Initiativen können über die Wiki-Plattform dein-lastenrad.de Wissen und Erfahrungen austauschen und finden wertvolle Tipps, um selbst ein freies Lastenrad-Projekt zu starten.

Um neue Initiativen beim Start zu unterstützen und das deutschlandweite Netzwerk weiter zu etablieren, veranstaltet *wielebenwir* e.V. am 20. Juni

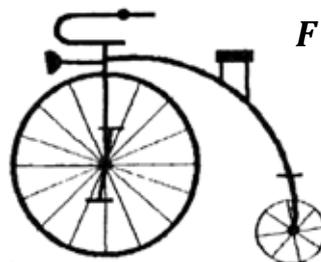


2015 erstmalig das „Forum freie Lastenräder“ in Köln. Die eintägige Konferenz richtet sich an Initiativen und Interessierte, die selbst ein Lastenrad gemeinsam in einer Gruppe nutzen wollen, ein freies Lastenrad etablieren oder in bestehende Systeme wie „KASIMIR – Dein Lastenrad“ integrieren wollen. Dabei geht es um Themen wie Organisation, Auswahl des Lastenrads, Marketing oder Finanzierung. Anschließend soll die Konferenz jährlich stattfinden.

Die stetig steigende Zahl an Initiativen zeigt deutlich: Der Bedarf an alternativen und umweltfreundlichen Mobilitätslösungen für städtische Kleintransporte ist groß. Innovative Konzepte wie „KASIMIR – Dein Lastenrad“ liegen voll im Trend, machen Spaß und schaffen so einen einfachen Zugang, um Lastenräder auszuprobieren und die Innenstädte zu entlasten. *Christian Wenzel/Hannes Wöhrle, vielebenwir* e.V. □

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

Hohe Straße und Schildergasse

„Radfahren frei“ in Fußgängerzone!

Hohe Straße und Schildergasse, Kölns am stärksten besuchte Fußgängerzone, sollen nach Vorstellung der Stadtverwaltung für den Radfahren zeitweise freigegeben werden.

Es geht in einer aktuellen Beschlussvorlage der Verwaltung nicht darum, die beliebte Flanier- und Einkaufsmeile zur Fahrradstraße zu erklären. Ziel ist vielmehr, diesen bislang für den Radverkehr vollkommen gesperrten Bereich der Kölner Innenstadt durchlässiger zu gestalten.

Die von der Verwaltung vorgelegten Vorschläge sind von der Zielrichtung nicht neu. Schon 1993 in einer ersten Vorstellung zu einem Radverkehrskonzept Innenstadt wurde die fehlende Durchlässigkeit für den Radverkehr erkannt, Maßnahmen zur Behebung dieser Situation unterblieben seitdem allerdings weitgehend. Umso erfreulicher ist die neue städtische Vorlage.

Einzelheiten des Verwaltungsvorschlags

Erfreulich war auch, dass zu der städtischen Beschlussvorlage der VCD Regionalverband Köln und der ADFC Köln als Interessenvertretung des Radverkehrs sowie weitere Betroffene im Januar zu einem Meinungsaustausch mit der Stadtverwaltung geladen wurden. Dabei wurde intensiv über die Einzelheiten der Vorlage diskutiert und diese im Ergebnis in einzelnen Punkten modifiziert.

Die Fußgängerzonen Hohe Straße und Schildergasse einschließlich der Stichstraßen sollen außerhalb der Geschäftszeiten werktags über Nacht (voraussichtlich von 20 Uhr abends bis 11 Uhr früh) für den Radverkehr geöffnet werden. Für Sonn- und Feiertage gab es noch keinen abschließenden Verwaltungsvorschlag. Ob dann wegen der einfacheren Beschilderung die gleichen Zeiten wie werktags gelten sollen oder – wie vom VCD vorgeschlagen – das Radfahren ganztägig erlaubt sein soll, blieb offen.

Die Nord-Süd-Verbindung über den Wallraffplatz zwischen „Unter Fet-



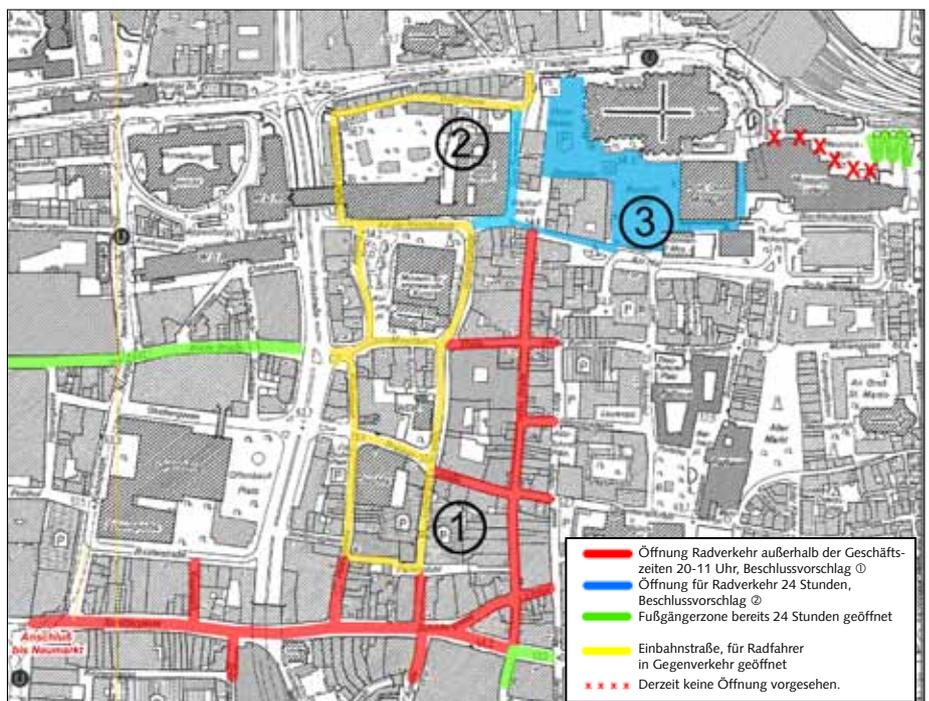
Lieferverkehr erlaubt, aber Radfahren verboten – dies soll sich ändern.

tenhennen“ und der Straße „An der Rechtsschule“ soll wie vorgeschlagen und trotz der vorhandenen Außenastronomie ganztägig für den Radverkehr freigegeben werden.

Es gab leider keine Übereinstimmung dazu, das „Domgäßchen“ freigegeben, um eine Verbindung zwischen „Unter Fettenhennen“ und der Domplatte zu ermöglichen. Zu eng, zu gefährlich, zu unübersichtlich – so

lauteten die Einwände. Hier setzten sich die Skeptiker durch. Trotzdem soll es auch in west-östlicher Richtung eine ganztägige Möglichkeit zur Durchfahrt von und zum Roncalliplatz geben und zwar über die südlich des Platzes gelegenen Straßen „An der Rechtsschule“ und „Am Hof“.

Die Verbindung zwischen Hohenzollernbrücke und Roncalliplatz soll nach Vorlage der Verwaltung wegen der Gefährdung durch die Schiene am Heinrich-Böll-Platz hingegen nicht freigegeben werden. Hier muss also weiterhin für rund 100 Meter das Fahrrad geschoben werden, wenn man ein Knöllchen vermeiden will – ein städtischer Schildbürgerstreich, wo es doch ansonsten überall in der Stadt Straßenbahnschienen gibt, ohne dass Sicherheitsvorschriften für den Radverkehr erlassen wurden! Die wichtigste Ost-West-Verbindung für den Radverkehr ist dadurch weiterhin blockiert. Wir können daher nur hoffen, dass wenigstens die seit langem vorgesehene Rampe vom Breslauer Platz zur Nordseite der Hohenzollernbrücke endlich errichtet wird.



Ausschnitt aus der Planungskarte der Stadt Köln zur Öffnung der Fußgängerzone und der anliegenden Straßen für den Radverkehr (Stand Februar 2015)

Fazit

Die bereits vor einiger Zeit vorgenommene Öffnung der Einbahnstraßen westlich der „Hohe Straße“ war ein erster Schritt für bessere Radverkehrsbedingungen in diesem Teil der Kölner Innenstadt. Die Freigabe der Anbindung Roncalliplatz über Wallrafplatz zur Straße „An der Rechtsschule“ könnte die Ost-West-Achse zusätzlich verbessern.

Wir werden uns dafür einsetzen, dass in den politischen Entscheidungsgremien weitere Verbesserungen umgesetzt werden.

Wolfgang Kissenbeck



Mangels Alternativen wird bereits jetzt schon vor dem WDR-Funkhaus und auf dem Wallrafplatz häufig radgefahren. Während dies dort künftig erlaubt sein soll, bleibt es im Domgäßchen (rechtes Foto) hingegen untersagt.

Kongress zu Radmobilität und Verkehrswende „Radfahren macht reich!“

Die Radkomm – das Kölner Forum Radverkehr startet am 20. Juni 2015. Save the Date!

Wie wollen wir uns in Zukunft durch die Stadt bewegen? Wie werden Waren transportiert? Was kostet ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz? Und: Was bringt es – den Bürgern, dem Handel und der Stadt? Diesen Fragen geht die *Radkomm* nach – mit Vorträgen, Diskussionen und Workshops und mit Referenten aus Städten, die es besser machen als Köln. Zum Auftakt der *Radkomm* steht eine faszinierende Idee im Fokus: Radfahren macht reich!

Die *Radkomm* ist ein interaktiver Kongress rund um das Thema Radmobilität und Verkehrswende in der Großstadt. Die *Radkomm* hat zwei Ziele: Sie will erstens den unterschiedlichen Akteuren und Verbänden, die sich für die Stärkung des Radverkehrs

in Köln einsetzen, ein Forum für die gemeinsame Arbeit bieten. Zweitens will sie zu jährlich wechselnden Schwerpunktthemen Ideen und Impulse entwickeln, diese in die Stadtgesellschaft, in Politik und Verwaltung geben und so die anstehende Verkehrswende befördern.

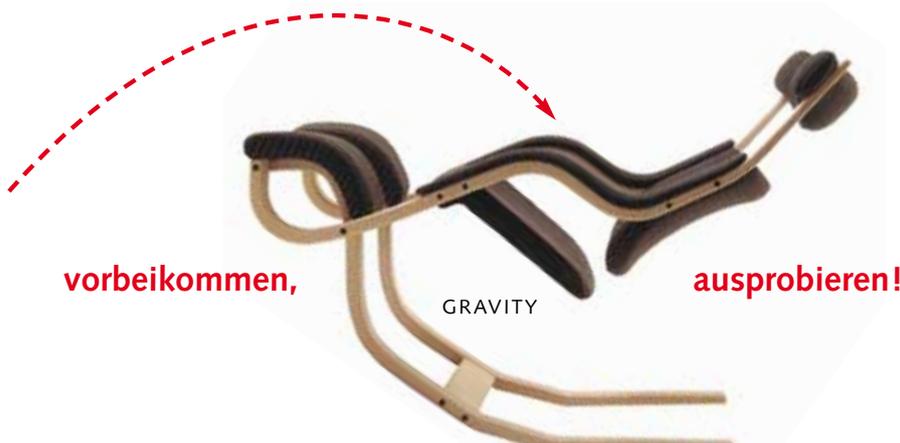
Die *Radkomm* findet in 2015 zum ersten Mal statt. In diesem Jahr dreht sich alles um die Verbindung von Radverkehr und Ökonomie. Offizieller Veranstalter ist die Ratsgruppe DEINE FREUNDE. Bei der Entwicklung des Konzepts haben diverse Rad-Akteure Kölns mitgewirkt, unter anderem von ADFC, VCD, Fahrradsternfahrt, agora und Radexpresswege Köln.

Die Vorbereitungen für die *Radkomm* laufen aktuell auf Hochtouren. Als Redner und Workshopleitungen konnten spannende Persönlichkeiten



gewonnen werden: Norbert Krause (Konzept-Künstler und Organisator der 200 Tage Fahrradstadt Mönchengladbach), Prof. Dr. Michael Meschik (Universität für Bodenkultur in Wien), Martin Randelhoff (Betreiber von *zukunft-mobilitaet.de*), Prof. Michael Gais (Fachhochschule Köln/Köln International School of Design), Marcel Belledin (opendata-aktivist) und Wolfgang von Sassen (Projektleiter Radhauptstadt München). Moderiert wird die *Radkomm* von Dr. Tanja Busse, Autorin diverser Bücher zum Thema Nachhaltigkeit.

Ute Symansky



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Deutzer Brücke

Vorschläge für bessere Radverkehrsbedingungen

Mit diesem Artikel setzen wir unsere Reihe zur Radverkehrserschließung der Kölner Rheinbrücken fort.

Die Deutzer Brücke ist die älteste Rheinquerung Kölns. Schon zu Römerzeiten bis etwa 400 nach Christus führte an dieser Stelle eine Brücke nach Divitia (Deutz). Nach den Römern ist eine feste Rheinüberquerung erst wieder Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet worden. Die jetzige Form ersetzt die im Krieg zerstörte Hindenburgbrücke, die als klassische Hängebrücke den Rhein überwand.

Der heutige Zustand ergibt sich aus den Umbauten zwischen 1976 und 1980 als die Brücke einen „Zwilling“ erhielt. Seitdem ist die Brücke in jede Richtung zweispurig für den Autoverkehr nutzbar und hat die Straßenbahn eine eigene Trasse erhalten.

Verkehrsbedeutung

Nach dem Krieg wurde auf rechtsrheinischer Seite die direkte Verbindung zur Deutzer Freiheit, der Hauptgeschäftsstraße in Deutz, aufgegeben. Stattdessen wurde die Brücke Teil einer Hauptverbindungsroute, die den Autoverkehr direkt von den Autobahnen in die Innenstadt führt.

Auf der linksrheinischen Seite hat die Brücke schon zu ihrer Errichtung 1914 dem Heumarkt die geschlossene Platzstruktur genommen. Nach dem Krieg entwickelte man mit Pipin- und Cäcilienstraße eine durchgehende Ost-West-Achse, zudem wurden die „Bäche“ zur zentralen Verkehrsachse umgestaltet.

Die Infrastruktur für den Radverkehr weist derzeit auf der südlichen Seite einen kombinierten Fuß- und Radweg auf, der vom Radverkehr in beide Richtungen befahren werden kann. Auf der Nordseite erfolgt die Radwegführung nur in Ost-West-Richtung getrennt von den Fußgängern. Die Verkehrsbedeutung für den innerstädtischen Radverkehr ist in den letzten Jahren stark angestiegen, davon zeugt auch die Dauerzählstelle, die immer neue Rekordzahlen misst.



Südseite der Brücke mit scheinbar getrenntem Rad- und Fußweg

Mängel und Ideen

Die autogerechte Gestaltung wird mit entsprechenden Nachteilen für den Rad- und Fußverkehr erkauft. Diesem fehlen gradlinige, nachvollziehbare und breite Verkehrsführungen. Zudem ist durch die hohe Geschwindigkeit der Autos die Aufenthaltsqualität auf der Brücke stark eingeschränkt und an den wenigen Querungsmöglichkeiten können gefährliche Situationen entstehen.

Gerade die Südseite hat es „in sich“. Der ehemals getrennte Fuß- und Radweg wurde vor einigen Jahren zusammengeführt. Die ehemalige Trennlinie ist jedoch noch sichtbar, so dass viele denken, die Trennung bestünde weiter. Die in der Mitte des Weges befindlichen Laternen betonen die eigentlich nicht mehr existente Trennung zusätzlich. So ergibt sich ein buntes, vor allem aber gefährliches Chaos zwischen langsamen und schnellen Radfahrern in beiden Richtungen und Fußgängern auf deutlich zu wenig Raum.



Am Maritimhotel wird es eng: Eine Treppe, verwirrende Markierungen und ein hohes Fußgängeraufkommen behindern Fußgänger und Radfahrer.

Vor dem Heumarkt verschärft sich der Rummangel: In Höhe des Maritim Hotels verengt ein Lieferantenaufgang den Platz um die Hälfte. Kurz dahinter werden Fuß- und Radweg getrennt. Der Weg beschreibt eine Kurve und umrundet das Maritim-Hotel in Richtung Rheinufer. Die meisten Verkehrsteilnehmer möchten allerdings die Heumarktkreuzung queren. Durch das hohe Fußgängeraufkommen, den gegenläufigen Radverkehr, die verwirrende farbliche Markierung, die für die Fußgänger gar keinen Platz vorsieht und die unübersichtliche, nicht nachvollziehbare Verkehrsführung kommt es zu gefährlichen Situationen. Offensichtlich ist, dass die Ampelschaltung dem hohen Verkehrsaufkommen von Radfahrern und Fußgängern nicht angemessen ist und alleine auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs ausgerichtet ist.

Um diese für den Rad- und Fußverkehr völlig unbefriedigende Situation zu verbessern, sollten Aufstellflächen für die Fußgänger am Heumarkt geschaffen und der Radverkehr möglichst geradlinig auf die Brücke und wieder herunter geführt werden. Durch Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße, in Höhe des Maritims, an der Stelle, wo derzeit noch Ketten für Sicherheit sorgen sollen, kann eine stringente Auf- und Abfahrt gewährleistet werden. Der gegenläufige Radverkehr muss davon getrennt werden, analog zu der Fortführung auf der Cäcilienstraße. Auf der Brücke sollte für den unmotorisierten Verkehr mehr Platz geschaffen werden. Neben



Die Nordseite der Brücke ist von der Deutzer Freiheit aus Deutz nur mit Umwegen erreichbar.

baulichen Maßnahmen wie der Versetzung der Laternen kann über die Führung des Radverkehrs in Richtung Deutz auf der Fahrbahn nachgedacht werden. Dazu ist es unerlässlich die Geschwindigkeit der Autos nachvollziehbar zu reduzieren. Fußgänger und Radfahrer sollten voneinander getrennt geführt werden.

Die mangelhafte Anbindung von der Brücke an den Rhein am Holzmarkt kann ebenfalls durch Veränderungen der Ampelschaltungen verbessert werden.

Auf der rechtsrheinischen südlichen Seite wird der Radverkehr genau an der Stelle, an der er vom Fußverkehr getrennt wird, in eine scharfe 90-Grad-Kurve gezwängt. Um die Deutzer Freiheit zu erreichen, muss man dann erneut, diesmal nach links, scharf abbiegen. Hier treten Konflikte mit den herauffahrenden Radfahrern und Fußgängern auf, vor allem wegen des äußerst knappen Platzes und der sehr unterschiedlichen Geschwindig-



Enge Kurvenführungen und Straßenmobiliar behindern die Zu- und Abfahrt auf der Südseite der Brücke in Deutz.

keiten. Dies setzt sich bei der Weiterführung zur Deutzer Freiheit fort. Allerlei Straßenmobiliar besetzt zusätzlich den knappen Raum.

Die Realisierung der Abfahrt analog zur Rampenführung auf der linksrheinischen Nordseite auf Höhe des Rheinufer vermindert das Raumproblem und die Gefahren. Die Radfahrer würden auf die Fahrbahn direkt zur Deutzer Freiheit geführt. Dazu muss eine „Nase“ eingebaut werden, um die Abfahrt zur Siegburger Straße als Abbiegevorgang zu kennzeichnen.

Die Schwierigkeiten der nördlichen Auffahrt liegen vor allem in der mangelnden Erreichbarkeit für den Radverkehr. Gerade die Hauptroute von der Deutzer Freiheit auf die andere Rheinseite verlangt, dass man Umwege fahren, die überfüllte Südseite nutzen oder – so man sich regelkonform verhalten will – das Rad durch die Unterführung schiebt. Hier fehlt eine direkte Führung auf die Brücke.

Der derzeit durch eine Baustelle eingeschränkte Zustand der rechtsrheinischen Auffahrt spottet jeder Beschreibung, der Raum, der den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern zugestanden wird, ist kaum zwei Meter breit. Die Bauvorschriften der Stadt widersprechen klar einer solchen Baustelleneinrichtung.

Um die möglichen Verkehrsbeziehungen zu erweitern, sollte auch die Nordseite nach Abschluss der Bauarbeiten schnellstmöglich für beide Fahrtrichtungen geöffnet werden.

Linksrheinisch birgt die Gestaltung der Abfahrt in Richtung Pipinstraße Gefahren. Durch eine minimale Rechtsführung scheint es so zu sein, als ob der Radfahrer zum Heumarkt abbiegt und nicht in Richtung Neumarkt auf die Straße fährt. Hier sollte die eingebrachte „Nase“ nach links verschwenkt, verlängert und verbreitert werden, so dass für die Autofahrer deutlich wird, dass der Radverkehr geradeaus geführt wird. Die rechtsabbiegenden Autos müssen klar in eine Rechtsabbiegersituation geleitet werden und ihre Geschwindigkeit absenken.

Die Anbindung an den Rhein ist ebenfalls zu überarbeiten. Am besten wäre eine Führung über die Fahrbahn, um an das Rheinufer zu gelangen. Dies würde die vorhandenen zu schmalen Fuß- und Radwege entlasten.



Risikante Abfahrt zur Pipinstraße – eine leicht einzurichtende geradlinige Führung der Abfahrt könnte die Gefährdung der Radfahrer mit wenig Aufwand deutlich verringern.

Fazit

Insgesamt zeigt sich, dass die Deutzer Brücke eine hohe verkehrliche Bedeutung für den Radverkehr hat und diese auch erfüllen kann. Bei der anstehenden Sanierung der Brücke und des Heumarkts ist es vordringlich, mehr Platz für den Radverkehr zu schaffen, damit Radfahrer und Fußgänger voneinander getrennte Bereiche haben. Durch die Freigabe der Nutzung in beiden Fahrtrichtungen wird die Anzahl der gut zu erreichenden Ziele erhöht. Die Abfahrten werden sicherer durch eine Führung des Radverkehrs auf der Straße. Geeignete Maßnahmen wie die Herstellung von Abbiegevorgängen für den Autoverkehr und Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöhen die Sicherheit für den Radverkehr.

Michael Vehoff

Arbeitskreis Radverkehr



Unzumutbare Bedingungen durch Baustelle an der Deutzer Nordseite: Diesen Weg teilen sich Radfahrer und Fußgänger seit Mitte 2013.

Aktuelles zum Radverkehr in Köln Ein Überblick in Bildern



RadRegionRheinland.

Zu Beginn der diesjährigen Radsaison werden in der gesamten „RadRegionRheinland“ an allen Knotenpunkten (Foto rechts) zusätzlich großformatige Tafeln (Foto links) installiert. Diese enthalten neben weiteren Radfahrinformationen Übersichtskarten mit allen in der Nähe liegenden Knotenpunkten.

Für Tourenradfahrerinnen und Tourenradfahrer bietet dies den Vorteil, dass sie sich – beschränkt auf die Knotenpunktziffern – einfacher orientieren und schneller ihre Ziele erreichen können. In Köln umfasst das Netz der RadRegionRheinland rund 300 Kilometer ausgeschilderte Routen. Diese liegen teilweise auf bereits ausgeschilderten NRW-Routen, insgesamt gibt es damit jetzt auf Kölner Stadtgebiet etwa 450 Kilometer ausgeschilderte Radrouten.



Rhöndorfer Straße. Die parallel zur Luxemburger Straße verlaufende wichtige Radverbindung zwischen Weißhausstraße und Gottesweg wurde wesentlich verbessert. Durch Schutzstreifen und Aufstellflächen an den Ampeln wird der Radverkehr im Sichtfeld des Autofahrers sicherer geführt.



Ringe und Querung an Brunostraße (im Bild) und Alteburger Straße. Die Radführung wurde mit Schutzstreifen und Radfahrstreifen verbessert, zusätzliche direkte Quermöglichkeiten wurden eingerichtet. Damit wurde ein wichtiger Netzschluss zwischen Severinsviertel und südlicher Neustadt hergestellt.



Oskar-Jäger-Straße. Mehr Sicherheit durch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. In Teilabschnitten – die Maßnahme wird weiter ergänzt – wird der Radfahrer auf Radstreifen geführt, an Einmündungen in Roteinfärbung.



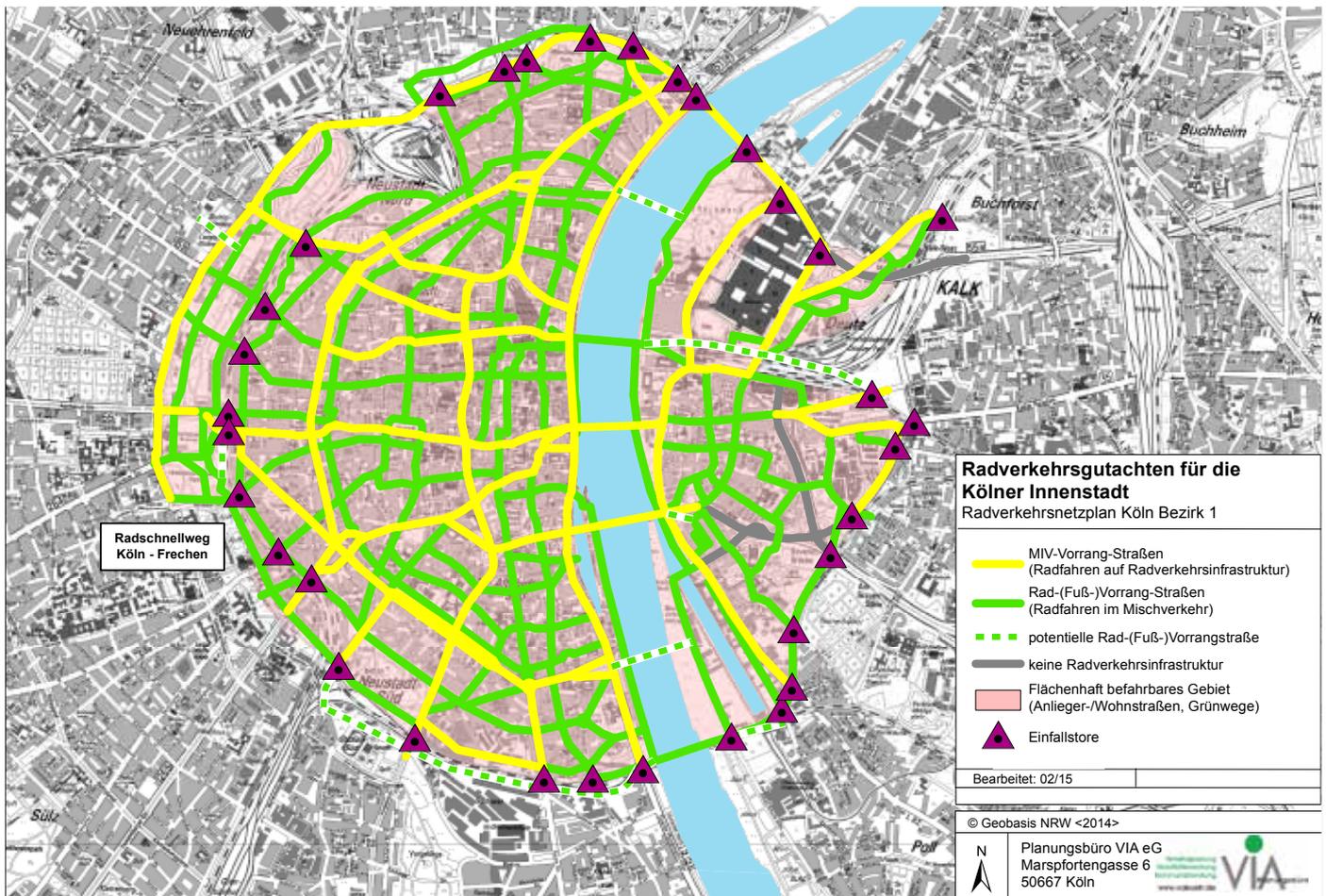
Wegfall Durchfahrtsperre Everhardstraße. Radfahrerinnen und Radfahrer in Ehrenfeld erhalten eine komfortable neue Durchfahrsmöglichkeit. Der Zustand vor der Maßnahme ist im eingeklinkten Foto oben rechts zu erkennen.



Agrippinaufer – Radwegsanierung. Das rund 450 Meter lange Teilstück zwischen Ubierring und Oberländer Wall wies Wurzelschäden und Schlaglöcher auf, die insbesondere bei Dunkelheit Radlerinnen und Radler gefährdeten.



Abstellanlagen – neuer Rekord 2014. 2.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum, zudem als Ersatz für Vorderadhalter und zur Erweiterung des Angebots an ÖPNV-Haltestellen. Am Bahnhof Mülheim (oberes Foto links) erweitern 62 zusätzliche überdachte Plätze das Angebot auf aktuell über 250 Abstellplätze. Dabei hält der Trend an, verstärkt im Straßenraum Abstellanlagen zu schaffen (unteres Foto links: Auf dem Berlich).



Netzkonzept Innenstadt fertiggestellt. Nach der letzten großen Veranstaltung im Oktober 2014 wurden alle Anregungen zum Hauptnetz – insgesamt 100, vielen Danke dafür! – ausgewertet, fast 70 Prozent davon wurden aufgenommen und das Netz entsprechend anzupassen. Das grüne Netz umfasst Fahrradrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen im gemeinsam genutzten Verkehrsraum. Das gelbe Netz nimmt den schnellen Radverkehr entlang der Hauptverkehrsstraßen auf. Die Radverkehrs-führung erfolgt hier im separierten Verkehrsraum auf Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Im übrigen Netz ist Radverkehr flächenhaft möglich. Für dieses Konzept wird nun eine Vorlage für die politischen Gremien erarbeitet.

Als nächster Schritt erfolgt die Ausarbeitung der Maßnahmen und Prioritätensetzung. Hierzu wird voraussichtlich nach den Sommerferien die nächste öffentliche Bürgerinformations- und Diskussionsveranstaltung durchgeführt.

Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln



Fahrradklimatest 2014

Im Westen nichts Neues

Bei dem bundesweiten Fahrradklimatest 2014 blieb Köln auf den hinteren Plätzen

Mit der Schulnote „schwach ausreichend“ (4,29) beurteilten 1638 Kölnerinnen und Kölner in der bundesweiten Umfrage ihre Metropole auf Fahrradfreundlichkeit. Mitte Februar wurden die Ergebnisse der bundesweiten Umfrage zeitgleich auf der Bundes- und der Landespressekonferenz des ADFC vorgestellt. Zwar werden für Köln die generellen Voraussetzungen („Alle fahren Rad“) recht günstig bewertet, ebenso die dafür vorhandene Infrastruktur, doch sehr schlechte Noten („Mangelhaft“) gab es bei der Führung an Baustellen, bei der unzulänglichen Wegequalität, bei der Breite der vorhandenen Radwege und -streifen, bei den Ampelschaltungen sowie bei der Kontrolle zweckentfremdeter Radwege (meist Falschparker). Zudem wird latenter Fahrraddiebstahl negativ wahrgenommen.



Typische Mängel auf einem Blick: Radweg zu schmal, konfliktreich, zugeparkt und zu lange Wartezeit an Ampeln

Licht und Schatten bei Bewertung der Radfahrstreifen

Aufschlussreich waren auch die Ergebnisse des über 500 Mal ausgefüllten Feldes mit den „offenen Fragen“.

Hier machten viele ihren Unmut vor allem über die mangelhafte Radverkehrsinfrastruktur Luft. Als weitere Kritikpunkte wurden ein latentes Unsicherheitsgefühl, generell schlechte Radverkehrsverhältnisse sowie die fehlende Durchlässigkeit in der Innenstadt genannt. So werden Radverkehrsplanungen und -führungen und nicht auf den Radverkehr abgestimmte Ampelschaltungen, ferner die Arbeit der Stadt Köln bei Politik und Verwaltung, aber auch das Verhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen negativ wahrgenommen. Eine im Vergleich zu anderen Kommunen sehr schlechte Bewertung erhielt die Polizei, am häufigsten wurden überzogene Radverkehrskontrollen, jedoch fehlende Bekämpfung gefährlicher Unfallschwerpunkte genannt.

Gespalten sind die Meinungen beim Fahren auf der Fahrbahn. Hier fühlen sich vor allem „UmsteigerInnen“, Ältere sowie Erwachsene mit Kindern unsicher, aber auch von denen, die eine Fahrbahnnutzung befürworten, wird die teilweise schlechte Ausführung der Radfahr- und Schutzstreifen bemängelt. In diesem Zusammenhang wird die Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld häufig genannt. Auch ist eine hohe Unsicherheit bei der Nutzung der Rheinuferpromenade in Altstadt Höhe sowie bei der immer noch angeordneten Radwegbenutzung entlang der Kölner Ringe vorherrschend.

Positiv: geöffnete Einbahnstraßen und öffentliche Verleihsysteme

Punkten konnte Köln in der Umfrage dagegen mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr sowie mit seinen Fahrradverleihsystemen.

Fazit: Köln ordnet sich in den Bewertungen unterdurchschnittlich ein – sowohl in Bezug zu anderen Städ-



Negativ: Brennpunkt Venloer Straße nach der Umgestaltung



Positiv: eindeutige Wahlmöglichkeiten entlang des Stadtwaldgürtels

ten der Stadtgrößenklasse landes- als auch bundesweit. Viele vorbildhafte Rahmenbedingungen und Aktivitäten der Verwaltung finden nach wie vor kaum Niederschlag im empfundenen Fahrradklima in Köln. Dies deckt sich ebenfalls mit vielfach wahrgenommenen Defiziten bei der Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad.

Der VCD-Arbeitskreis Rad bedankt sich bei allen, die an dem bundesweiten Fahrradklimatest teilgenommen haben, und wünscht sich für die nächste Umfrage eine mindestens ebenso hohe Beteiligung. Weitere Infos und detaillierte Tabellen unter www.adfc-nrw.de und www.adfc.de.
Norbert Schmidt (sn) □

Fußgänger und Fahrradfahrer

Stiefkinder der Verkehrspolitik in Köln?**Ein Kommentar zum Stellenwert der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer**

Die im Februar veröffentlichten Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests stellen der Radverkehrspolitik von Verwaltung und Rat in Köln ein schlechtes Zeugnis aus. Gäbe es einen solchen Test auch im Fußgängerbereich, würde er ähnlich ausfallen. Große Teile von Politik und Verwaltung haben meist nur den Autofahrer auf dem Schirm und zeigen wenig Interesse, die Lage der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Bürgersteige sind oft viel zu schmal oder derart zugestellt, dass es unmöglich ist, zu zweit nebeneinander herzuzugehen, geschweige denn, mit einem Rollstuhl oder einem Kinderwagen voran zu kommen.

Problematisch sind auch gemischte Fuß- und Radwege, wie etwa am Rheinufer im Bereich der Altstadt. Da

dem Radverkehr keine Alternativen für ein zügiges Befahren geboten werden, gibt es vermeidbare Konflikte. Besser wäre es, für jede Gruppe eine gesonderte Infrastruktur zu schaffen.

Ampelschaltungen sind für beide Verkehrsgruppen ein großes Hindernis. Anforderungsampeln sorgen für lange Wartezeiten; durch Autostraßen verursachte Umwege sind lang und unkomfortabel. Der Autofahrer hat es immer eilig, die anderen sollen sich Zeit nehmen.

Ein weiteres Ärgernis sind gemeinsame Schaltungen von Ampelanlagen für den Fuß- und Radverkehr. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten bleiben unberücksichtigt. Bei reinen Fußgängerampeln ist die Querungszeit häufig zu kurz bemessen und bereitet mobilitätseingeschränkten Menschen Probleme.

Auch Radfahrer werden in vielen Bereichen durch den im Vordergrund stehenden Autoverkehr in ihrem

Fortkommen behindert. Auch ihre Flächen, Radwege und Schutzstreifen, werden immer noch sehr häufig zugestellt. Autofahrer haben dabei selten ein Unrechtsbewusstsein. Ausreden wie „Ich wollte nur mal eben ...“ kennt vermutlich jeder, der einmal durch falschparkende Autofahrer behindert wurde.

Mangelhafte oder gänzlich fehlende Infrastruktur verunsichert potentielle Radnutzer. Für die Zukunft der Stadtpolitik fordern wir daher wie auch Prof. Albert Speer in seinem städtebaulichen Rahmenkonzept für Köln, dass

- Fußgänger- und Radfahrerbelangen unabhängig voneinander mehr Berücksichtigung finden und
- die Stadt menschenfreundlicher gestaltet und somit der Autoverkehr zurückgedrängt wird.

Damit würde unsere Stadt für alle lebenswerter.

Bernd Herting



ESSEN SIE SCHON, ODER SCHLEPPEN SIE NOCH?

NATURATA LIEFERT BIO-LEBENS MITTEL

NACH HAUSE!

LADEN SIE LIEBER IHRE FREUNDE
ZU EINEM KÖSTLICHEN ESSEN!

www.naturata-koeln.de

0221 94 40 230

nur BIO!
nur köstlich!



8. Kölner Fahrrad-Sternfahrt am Sonntag, 21. Juni 2015 „Frisch und frei am Stau vorbei!“

An der frischen Luft und ganz ohne Stau – so macht Fahrradfahren Spaß. FahrradfahrerInnen wissen das schon lange.

Die achte Kölner Fahrrad-Sternfahrt startet am 21. Juni 2015, dem Aktionstag der Initiative „Mobil ohne Auto“. Bundesweit werden in mehreren Städten Fahrrad-Sternfahrten durchgeführt. Alle demonstrieren für bessere Radverkehrsbedingungen in ihren Wohnorten und für bessere Verbindungen auf dem Land.

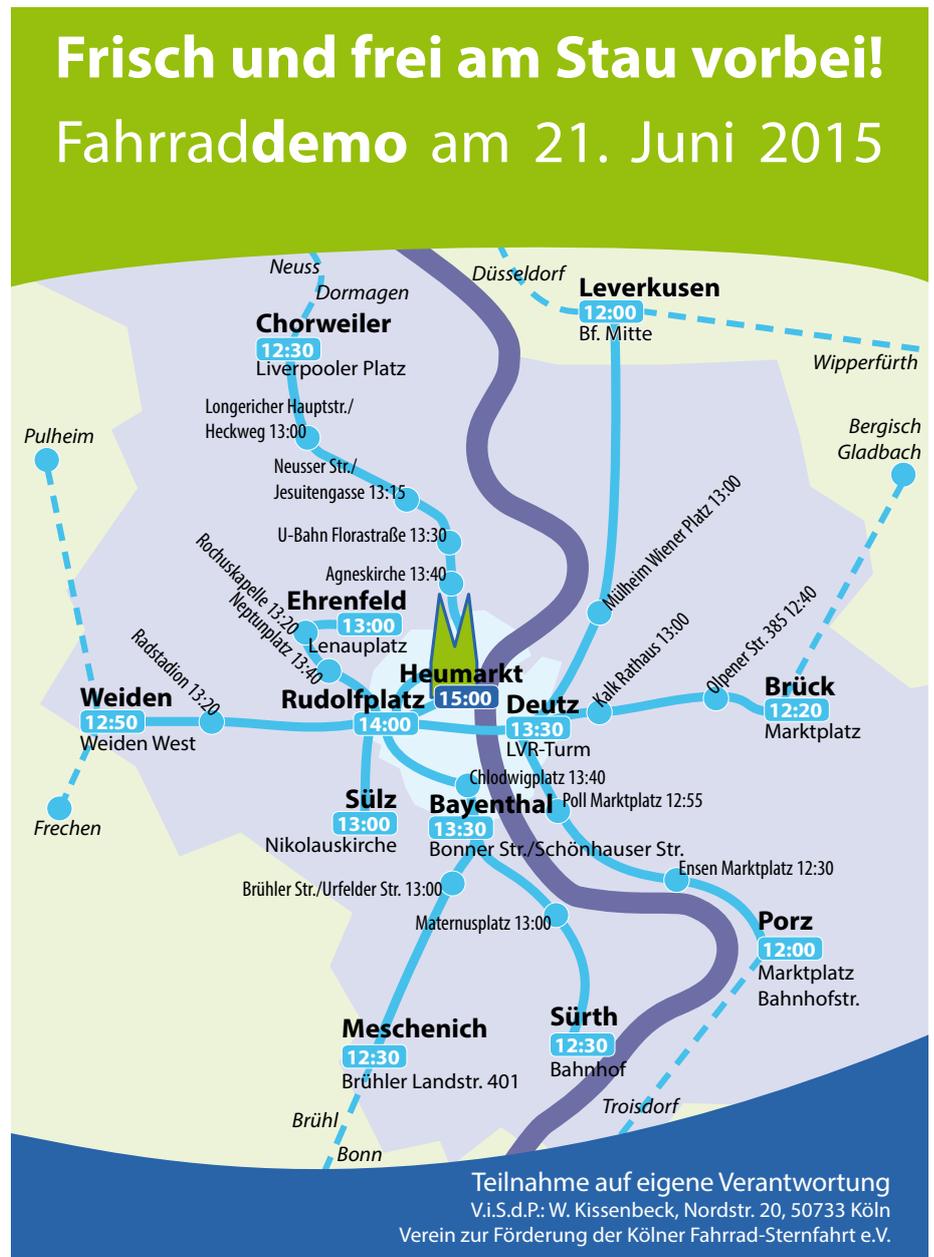
Der Radverkehr nimmt stetig zu, auch in Köln: Während vor sechs Jahren 12 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, sind es heute bereits 15 Prozent. Und nach dem unlängst vom Oberbürgermeister vorgelegten Strategiepapier „Köln mobil 2025“ soll der Radverkehr nun auch hier weiter gefördert werden. Dabei ist die Fahrradinfrastruktur schon jetzt längst am Limit angelangt.

Dem Radverkehr muss endlich mehr Raum zugestanden werden. Genau dafür wollen wir mit der Sternfahrt demonstrieren. Die Radverkehrsbedingungen müssen endlich deutlich verbessert werden, damit wir eine gesunde und umweltfreundliche Mobilität auch praktizieren können.

Große gemeinsame Rundtour durch die Innenstadt

Wir fahren von verschiedenen Startpunkten zum Treffpunkt im Kölner Stadtzentrum. Um 14 Uhr startet dort eine gemeinsame Rundtour durch die Innenstadt, mit anschließender Kundgebung auf dem Heumarkt ab 15 Uhr.

Die Sternfahrt wird vom „Verein zur Förderung der Kölner Fahrrad-Sternfahrt e.V.“ durchgeführt. Der Verein ist aus dem „Aktionsbündnis Kölner Fahrrad-Sternfahrt“ hervorgegangen, das die Kölner Fahrrad-Sternfahrten seit 2008 organisiert hatte. Zu den Gründungsmitgliedern des Vereins zählen aktive Mitglieder aus Verkehrs- und Umweltverbänden, Initiativen, Parteien und engagierte Einzelpersonen – alle im Einsatz für eine Verkehrs-



politik, die das Fahrrad als Verkehrsmittel endlich ernst nehmen.

2.000 Teilnehmer sind zu toppen!

Auch in diesem Jahr wollen wir wieder Präsenz zeigen und die Teilnehmerzahl des letzten Jahres – über 2.000 – deutlich toppen.

Wir vom VCD Regionalverband Köln fordern alle zur Beteiligung auf.

Willkommen sind alle FahrradfahrerInnen – egal ob sportlich oder gemütlich unterwegs, auf dem Tandem, Lie-

gerad, Lastenrad, Pedelec, Kinderrad, im Kindersitz oder per Rikscha.

Die Kölner Fahrrad-Sternfahrt ist eine angemeldete Demonstration. Die Teilnahme erfolgt ohne Anmeldung und auf eigene Verantwortung.

Wie auch schon im letzten Jahr werden Helfer zum Beispiel als Ordner oder als Fotografen gesucht. Interessenten mögen sich bitte melden über info@sternfahrt-koeln.de. Weitere Informationen gibt es auf www.sternfahrt-koeln.de.

Verein zur Förderung der Kölner Fahrrad-Sternfahrt e.V. □



Ich fahre Rad, weil ...
ich gute Laune tanke.

www.stadt-koeln.de/radfahren



Agora Köln

Alternatives Mobilitätskonzept veröffentlicht

Nicht nur die Stadt Köln arbeitet an einem Mobilitätskonzept, auch die Kölner BürgerInnen haben ein eigenes alternatives Konzept erstellt.

Unter dem Dach der Agora Köln kamen viele Menschen zusammen und trugen ihre Vorstellungen einer anderen Mobilität zusammen. Am 17. April 2015 wurde dieses nachhaltige und alternative Mobilitätskonzept im Rahmen einer Pressekonferenz vorgestellt. „Verkehr des guten Lebens“ ist der Titel der Initiative.

Eine lebensfreundlichere Mobilität ist möglich und die Kölnerinnen und Kölner haben den „Tag des guten Lebens“ zum Anlass genommen weiter in die Zukunft zu denken. Ziele sind vor allem, das Klimaschutzkonzept für die Stadt Köln zu integrieren, dem Fuß und dem Radverkehr mehr Raum zu geben und mit Hilfe von Mobilitätsmanagementstrategien alle Verkehrsmittel zu verknüpfen.

Zufußgehen und Radfahren: gesund, leise klimaverträglich

Jeder Kilometer, der zu Fuß oder mit dem Fahrrad anstatt mit dem Pkw zurückgelegt wird, bringt Gesundheitsvorteile und spart Treibhausgase. Die „muskelbasierte“ Mobilität trägt also zu einer gesünderen, ruhigeren und sichereren Stadt bei und entsprechend zu mehr Lebensqualität und Klimaschutz. Hingegen verbrauchen die über 400.000 in Köln gemeldeten Autos enorm viel Platz, verursachen Lärm, Schadstoffe, Unfälle und stehen täglich durchschnittlich 23 Stunden ungenutzt herum. Vor allem der ruhende Verkehr ist das Problem und deshalb gibt es den Wunsch nach Umwandlung der Parkflächen.



Broschüre zum alternativen Mobilitätskonzept der agora Köln: Umschlag und Ausschnitt zum Thema Radverkehr

Im Konzept der Agora Köln wird unter anderem gefordert, dass in jedem Jahr ein Prozent der Stellflächen von Autos verschwinden sollen. Statt dessen werden Fahrrad-Abstellanlagen und stationsbasiertes Carsharing vorgeschlagen. Der Raum in der Stadt könnte künftig auch durch zusätzliche Grünflächen geprägt sein. Gefordert wird ebenfalls eine Entschleunigung des Verkehrs. Tempo 30 soll in Köln zur Regel werden! Dadurch wäre unsere Stadt deutlich leiser. Für den Warentransport sind ebenfalls interessante Ideen entstanden. Auf der letzten Meile soll das Lastenrad das wichtigste Transportmittel für Waren sein, wobei zahlreiche Paketboxen die Lieferung bis vor die Haustür ersetzen könnten. Auf der Schiene sollen zukünftig auch in der Stadt häufiger Güter transportiert werden.

Das Konzept enthält viele konkrete Maßnahmenvorschläge, die der Stadtverwaltung ein genaues Bild vermitteln, was die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Köln sich unter einer lebenswerten und zukunftsorientierten Stadt und der Organisation von Mobilität vorstellen. Die Broschüre des Konzepts ist auch im Internet einzusehen (www.agorakoeln.de/mobilitaet). Das gesamte Konzept ist vor allem als konkretisierende Ergänzung zu den offen gehaltenen Vorstellungen des von der Stadt Köln 2014 vorgestellten Mobilitätskonzepts „Köln Mobil 2025“ gedacht. Gefordert werden allerdings deutlich ambitionierte Ziele, wodurch sich Köln von einer autogerechten zu einer menschengerechten Stadt verändern würde. Genauere Informationen zu den Handlungsfeldern und weiteren Themen sind ebenfalls unter www.agorakoeln.de/mobilitaet zu finden.

Das Konzept wurde im Rahmen von drei Mobilitätsgipfeln von zahlreichen Mobilitätsakteuren sowie Kölnerinnen und Kölnern zusammen erarbeitet. Im Rahmen des ersten Gipfels in der Alten Feuerwache wurden acht Handlungsfelder identifiziert und Arbeitsgruppen gebildet. Bearbeitet wurden die Teilbereiche Rad- und Fußverkehr, Mobilitätsmanagement sowie Logistik und Warenverkehr, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Klima- und Gesundheitsschutz. Die weiteren Gipfel wurden zur Diskussion und Abstimmung genutzt. Am Ende wurde das Konzeptpapier im November 2014 auf dem Netzwerktreffen der Agora Köln, die offiziell von über 130 Organisationen unterstützt wird, verabschiedet. *Themengruppe Mobilität der Agora Köln* □

Kommentar

Die Aktion „Köln steht bei Rot“

„Einen Augenblick Respekt“ – so wirbt die Stadt Köln seit Neuem immer wieder an den Werbekästen.

Die Lesenden werden gebeten, das Rotlicht zu achten. Daran sind zwei Sachen bemerkenswert. Zum einen gibt es nur Symbole für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende auf dem abgebildeten Rotlicht. Die zahlreichen Autofahrenden, die das Rotlicht missachten, werden nicht angesprochen. Dabei hat die Zahl der Rotlichtsünden von Autos stark zugenommen. Doch die brauchen keinen „Augenblick Respekt“.

Zum anderen kann der „Augenblick Respekt“ in Köln sehr lange dauern. Bis zu zwei Minuten zeigt häufig das Licht Rot für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende. Und manchmal müssen sich diese Menschen auch noch den Respekt erzwingen, indem sie einen Knopf drücken müssen, um überhaupt

Grün zu erhalten. Soviel zum Respekt in dieser Stadt. Es werden nur die Autofahrenden respektiert, alle anderen haben sich unterzuordnen.

Die Kölner Polizei ist ja berühmt dafür, bevorzugt an solchen Stellen Rotlichtverstöße zu kontrollieren, wo dies zwar besonders ertragreich, aber aus Gründen der Verkehrssicherheit alles andere als erforderlich ist, also an Stellen, an den das Rotlicht leuchtet, selbst wenn weit und breit kein einziges Auto zu sehen ist.

An den wirklichen Gefahrenpunkten für Radfahrer und Fußgänger, etwa an freilaufenden Rechtsabbiegern für den Autoverkehr, da wird nicht kontrolliert. Dieser oft kritisierte Sachverhalt war vor zwei Jahren auch ein Grund für den Ausstieg von Asta, ADFC und VCD aus der Velo2010-Runde und das Ende dieses Gesprächskreises mit Polizei und Stadtverwaltung zur Radverkehrssicherheit.

Seit Anfang des Jahres gibt es eine neue Rechtfertigung, die in den Kölner Medien verbreitet wurde. „Jeder, der einmal bei Rot über die Ampel geht oder fährt (auch wenn keine Gefahr ist), der geht auch bei Gefahren über Rot! Deshalb handeln wir präventiv.“ Übersetzt heißt des: „Wir unterstellen, dass Du immer bei Rot gehst oder fährst, also zahle gefälligst jetzt, wo wir Dich erwischen konnten, auch wenn es nicht gefährlich ist.“

Das wäre so, als wenn Autofahrern unterstellt würde, sie würden immer zu schnell fahren, und folglich überall Geschwindigkeitskontrollen des Autoverkehrs stattfinden würden. Hier ist jedoch das Regelwerk eindeutig: Solche Kontrollen dürfen nur an Gefahren- und Unfallschwerpunkten stattfinden.

So unterschiedlich kann Polizeiverhalten sein.

Roland Schüler



Ihre grüne Druckerei im Rheinland

Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut



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



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. 0 24 21/94 88 88
Fax 0 24 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>



Bergisch Gladbach

Stadt arbeitet an nachhaltigem Mobilitätskonzept

Haushaltsbefragung ergibt im Städtevergleich Spitzenwerte bei den ÖV- und Radanteilen

Die Stadt Bergisch Gladbach arbeitet zurzeit an der Erstellung eines nachhaltigen und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnittenen Mobilitätskonzepts (*MobiK GL*). Dies geschieht im Rahmen des vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg initiierten und vom Verkehrsministerium NRW geförderten Modellprojekts „Kommunales Mobilitätsmanagement“. Die Stadt hat das Büro für Verkehrs- und Stadtplanung (BVS) Rödel & Pachan, Kamp-Lintfort, mit der Kernarbeit beauftragt. Im Jahr 2014 hat das Ingenieurbüro Helmert, Aachen, dazu in einer repräsentativen Mobilitätsbefragung Basisdaten zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung in der Stadt erhoben.

Bergisch Gladbach besteht aus sechs Stadtbezirken (Schildgen/Paffrath, Mitte und Sand als GL-Nord sowie Herkenrath, Bensberg und Refrath als GL-Süd). Im Süden lebt auf etwa zwei Drittel der Stadtfläche weniger als die



clever. vernetzt. mobil.

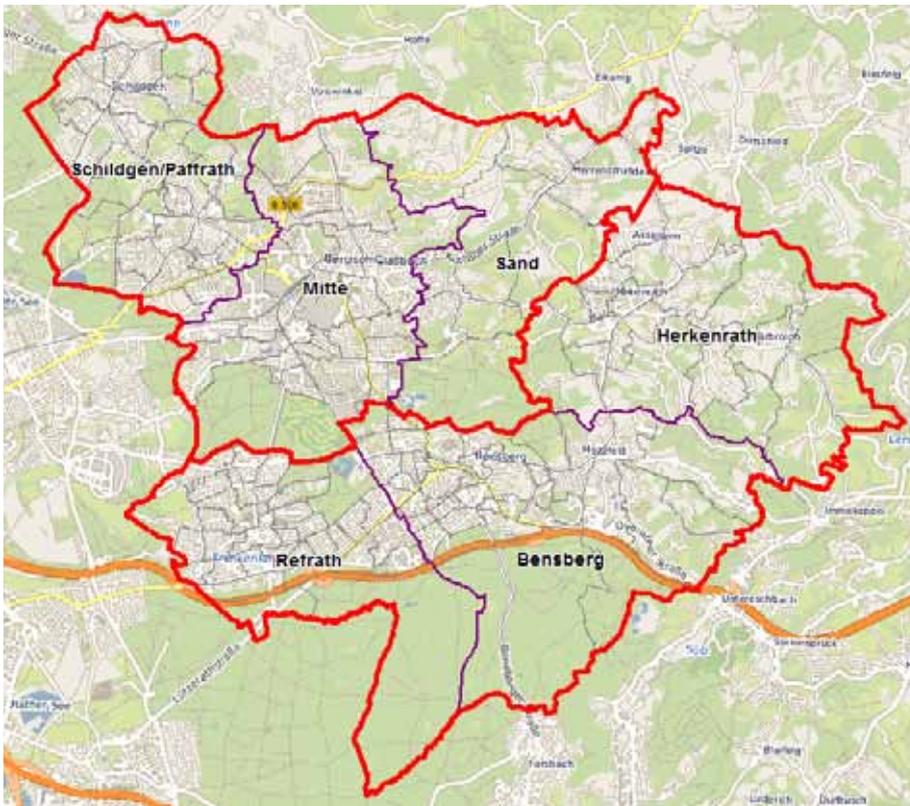
Hälfte der Bevölkerung (49.700 gegenüber 61.000); die Einwohnerdichte ist im Nordteil entsprechend mehr als doppelt so hoch (1.384 gegenüber 585 Einwohner pro qkm). Der Motorisierungsgrad liegt bei 63 Kfz/100 Einwohner. Fast 90 Prozent der Haushalte verfügen ständig über mindestens ein Kfz. Dagegen besitzen nur 78 Prozent der Haushalte mindestens ein Fahrrad. 19,1 Prozent der Befragten verfügen über eine Bus&Bahn-Zeitkarte, damit deutlich mehr als in anderen Städten. Die Wegehäufigkeit ist mit 2,9 Wegen pro Person/Tag relativ niedrig (NRW: 3,5). Dabei liegt der Anteil der Personen, die am Stichtag den ganzen Tag

die Wohnung nicht verlassen haben, in Bergisch Gladbach bei 14,0 Prozent (NRW: 7,0).

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus & Bahn, Rad, Fuß) kommen zusammen auf einen Anteil von 41 Prozent an allen Wegen. 13,2 Prozent werden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt (6,6 Prozent Bus, 6,2 Prozent Bahn, 0,3 Prozent Bahn-Fernverkehr), 12,3 Prozent entfallen auf das Fahrrad und 14,6 Prozent auf den Fußverkehr. Dem stehen 47,1 Prozent Kfz-Selbstfahrer und 11,0 Prozent Kfz-Mitfahrer gegenüber. Die motorisierten Zweiradfahrer liegen bei 0,8 Prozent und damit sogar niedriger als der Anteil von Elektrofahrrädern (1,1 Prozent). Gegenüber der letzten Verkehrsbefragung 1987 hat sich vor allem der Anteil von Bussen und Bahnen (damals 8 Prozent) erhöht, auch der Fahrradanteil (damals 11 Prozent) konnte gesteigert werden. Fußwege gingen um 4 und der Kfz-Verkehr um zwei Prozentpunkte zurück.

Im Städtevergleich erzielt Bergisch Gladbach mit dem ÖV- und dem Radanteil Spitzenwerte, während die Fußwege deutlich unterdurchschnittlich sind. Die Zeit bis zur nächstgelegenen Haltestelle wurde in der Stadt im Schnitt mit 5,4 Minuten angegeben. Dementsprechend werden 90 Prozent der Wege zur Haltestelle zu Fuß zurückgelegt (jeweils 5 Prozent mit Rad oder Kfz).

Zwei Drittel der täglichen Wege werden innerhalb des Stadtgebietes unternommen. Von den die Stadtgrenze überschreitenden Pendlerfahrten führen etwa 60 Prozent von und nach Köln. Bei den vorhandenen Radverkehrs-Beziehungen in Bergisch Gladbach, die für die zukünftigen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen besonders interessant sind, treten vor allem die Relationen zwischen der Stadtmitte und den Ortsteilen Refrath, Sand und vor allem Schildgen/Paffrath hervor. Auffällig sind darüber hinaus die fast 2.400 täglichen Radfahr-Pendler zwischen Refrath und Bensberg. Die engen Verflechtungen mit Köln und Leverkusen zeigen sich auch im Radverkehr.



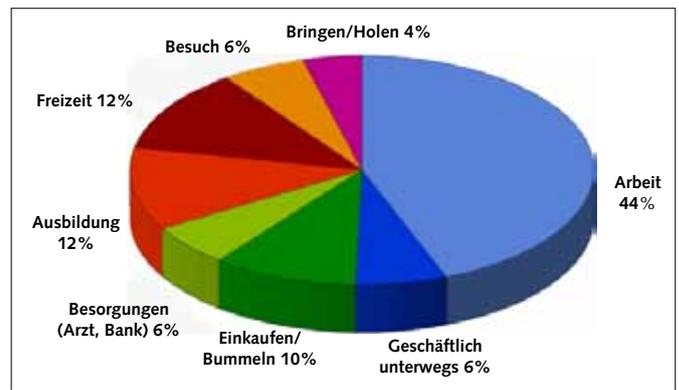
Stadtteile von Bergisch Gladbach [Karte: Ingenieurbüro Helmert]

Bei den Fahrten mit Bus und Bahn verlassen 55 Prozent das Stadtgebiet Bergisch Gladbach, 75 Prozent davon führen nach oder kommen aus Köln.

Gutachter empfiehlt Handlungsschwerpunkte

Insgesamt ermittelt der Gutachter folgende Handlungsschwerpunkte: Zahlreiche Kfz-Fahrten werden in kurzen Entfernungen zurückgelegt, so dass dies ein Potenzial zur Verlagerung auf den Umweltverbund birgt. Bei den Rentnern wird Handlungsbedarf gesehen, Hemmnisse abzubauen und damit den Umstieg für Ältere auf Busse und Bahnen leichter zu gestalten. Er sieht auch starkes Potenzial für den Ausbau des Radverkehrsanteils, da die Bürger die Qualität des Radwegeangebotes aktuell nur mit „befriedigend“ bewerten. Vor allem mehr und bessere Radwege würden so die Bürger zu noch mehr Radverkehr motivieren. Auch die Verfügbarkeit der Elektromobilität wurde als wichtiger Faktor genannt. Der hohe Binnenverkehrsanteil bei Einkaufswegen und bei Wegen zum Zweck verschiedener Besorgungen zeige, dass die wirtschaftli-

che Infrastruktur in Bergisch Gladbach sehr gut geeignet ist, den Bedarf auch innerhalb der Stadtteile zu decken (mit Ausnahme von Sand und Herkenrath). Hauptsächlich sind es berufsbedingte Wege, die das Stadtgebiet (insbesondere nach Köln) verlassen.



Verkehrsleistung nach Reisezweck

Beteiligungsverfahren mit Fülle von Anregungen

Neben weiteren Maßnahmen wurden in einem Beteiligungsverfahren drei Elemente eingesetzt: Im Oktober 2014 fand ein Workshop mit Mitarbeitern der Stadtverwaltung statt, aus dem mehr als 200 Detail-Anregungen hervorgingen. In einem Experten-Workshop Anfang November 2014 – mit Beteiligung des VCD – wurden weitere 150 Anregungen festgehalten. Und eine groß angelegte Bürgerbeteiligung Anfang Februar 2015, an

der geschätzte 250 Bürger (darunter mehrere VCD-Mitglieder) teilnahmen, erbrachte nochmals über 400 Detail-Vorschläge. Das Büro Rödel & Pachan hat jetzt die Aufgabe, dies alles bei der noch für 2015 vorgesehenen Erstellung der strategischen Leitziele und Szenarien zur Mobilitätsentwicklung und der detaillierten Maßnahmenentwicklung für die einzelnen Verkehrsträger zu einem integrierten Gesamtverkehrskonzept zu berücksichtigen. Im Verlauf der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes sind noch weitere Beteiligungen geplant.

Friedhelm Bihn



Köln-Holweide

Bewohner fordern regionales Verkehrskonzept

„Es muss sich endlich etwas ändern – Holweide wartet seit über 20 Jahren auf eine Verkehrsentlastung“, fordert Maja Glück, Sprecherin des Arbeitskreises „Unser Veedel“ der Bürgervereinigung Köln-Holweide.

Um auf die anhaltende Verkehrsproblematik im Kölner Osten aufmerksam zu machen, hat sie mit ihren Mitstreitern einen Forderungskatalog verfasst und an die zuständigen Politiker und Ämter in Köln und Bergisch Gladbach sowie auf Landesebene verteilt.

Ein Hauptproblem sind die verschiedenen Zuständigkeiten für die betroffenen Straßen: Köln, Bergisch Gladbach, Land oder Bund ist überall die Frage und mangelnde Zuständigkeit eine beliebte Ausrede in der Politik. Daher sind alle Ebenen gefordert, für ein regionales Verkehrskonzept an ei-

nem Strang zu ziehen. Gefordert werden dezentrale Anbindungen an die Autobahnen in Bergisch Gladbach, Köln-Höhenhaus und Dellbrück-Süd. Auf diese Weise soll ein Großteil des Verkehrs, der momentan noch durch Holweide rollt, direkt auf die Autobahnen geführt werden – insbesondere der Schwerlastverkehr, der durch die Holweider Einkaufsmeile und an Spielplätzen vorbei muss.

Außerdem ist es notwendig, den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu machen und das Radwegenetz auszubauen. Momentan ist es für viele Pendler gar nicht möglich mit Rad, Bus und Bahn zur Arbeit zu kommen und so bleibt es bei den langen Staus auf der Bergisch Gladbacher Straße und ihren Zubringern. Diese könnten durch Änderungen innerhalb von Holweide wenigstens abgemildert

werden – auch hierzu wurden einige Vorschläge eingereicht.

Angesichts der geplanten Neubauprojekte an der Baumwollbleicherei und der Kochwiesenstraße wird momentan allerdings erstmal eine Verschlechterung der Verkehrssituation befürchtet. Es wird dringend auf ein hierzu angekündigtes Verkehrskonzept der Stadt Köln gewartet.

Ziel des Arbeitskreises „Unser Veedel“ ist es, Holweide vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den Stadtteil dadurch lebenswerter zu machen. Wer sich für das Thema interessiert ist herzlich eingeladen, sich unter www.verkehr-holweide.de zu informieren, eigene Ideen einzubringen und aktiv im Arbeitskreis mitzuarbeiten.

Arbeitskreis „Unser Veedel“ der Bürgervereinigung Köln-Holweide



Mein Weg zur Arbeit (Teil 4)

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 Arbeitsweg berichten – wir freuen uns über weitere interessante Beiträge.

Diesmal sprachen wir mit Gabriele. Sie fährt zweimal wöchentlich 36 Kilometer von Frechen nach Düren, mit Faltrad, Bus und Regionalexpress.

Seit wann fährst Du diese Strecke?

Seit etwa fünf Jahren arbeite ich in Düren, zweimal in der Woche. Meine Arbeitszeiten sind ungewöhnlich: Ich beginne mittags gegen 13 Uhr und bin zwischen 18 und 20 Uhr fertig.

Welche Strecke legst Du zurück? Ich starte daheim mit meinem Faltrad und fahre etwa 500 Meter bis zum Frechner Busbahnhof. Dort steige ich in den Bus, der mich mit meinem Rad nach Kerpen-Horrem bringt. Dort muss ich leider 15 Minuten warten, bis der Regionalexpress nach Düren abfährt. Nach zehn Minuten Fahrtzeit erreiche ich den Bahnhof Düren, klappe mein Fahrrad auf und radle entspannt zwei Kilometer zur Arbeitsstelle. Insgesamt dauert die Fahrt 50 Minuten, wenn Bus und Bahn pünktlich sind. Nach Hause mache ich den Weg genauso, nur umgekehrt. Ich benutze das VRS-Umweltticket, welches ab 9 Uhr gilt.

Sind schon mal Probleme aufgetreten? Probleme gibt es leider vielfältige, aber mit guter Laune und einem Becher Kaffee lassen sie sich ertragen.

Unpünktliche Bahnen: Wenn sich die Bahn auf der Rückfahrt um mehr

als sechs Minuten verspätet, ist in Horrem der Bus weg. Dann fahre ich mit der S-Bahn nach Königsdorf und radle von dort 4,5 Kilometer nach Hause.

Aufzüge an den Bahnhöfen defekt: Dann muss ich das Rad die Treppen rauf und runter tragen, das trainiert auch die Oberarme.

Zum Glück fahre ich nicht in der Rush-Hour, so dass ich mit dem Rad in den Bussen immer mitfahren darf. Pannen hatte ich bis jetzt noch nie. Der Plattfuß überraschte mich immer zu Hause.

Fährst Du auch bei schlechtem Wetter? Ja, ich habe gute leichte Regenkleidung, die ich mitnehme, wenn der Wetterbericht Regen ankündigt. Selten wurde ich auch nass, aber ich bin ja nicht aus Zucker.

Bist Du nach der Ankunft sitzungstauglich? Bei der kurzen Strecke mit dem Fahrrad schwitze ich nicht. Auch mit schicker Kleidung kann ich auf meinem Faltrad bequem fahren.

Wie sieht es mit der Gepäckmitnahme aus? Mein Gepäckträger hat eine starke Feder, meine schwere Tasche liegt gut darauf. Auf dem Rücken trage ich den Kasten meines Musikinstrumentes. Er hat ein gutes Tragesystem, ist wasserdicht und extrem leicht.

Wie kommst Du zur Arbeit, wenn das Fahrrad einmal defekt ist? Dann muss ich die Teilstrecken zu Fuß gehen. Das mache ich aber sehr ungern, denn die Tasche ist schwer.

Hast Du diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten? Mein Faltrad sieht nicht sehr schick aus und wird hoffentlich nicht attraktiv gefunden. Ich benutze ein gutes Schloss, könnte das



Rad aber zur Not auch mit ins Haus nehmen.

Wie mobil bist Du am Zielort? Eigentlich habe ich gar keine Zeit, mich von der Arbeitsstelle weg zu bewegen. Falls doch mal eine Freistunde auftritt, gehe ich zu Fuß in die Fußgängerzone zum Bummeln oder (schon wieder) Kaffee trinken.

Kommst Du nicht doch manchmal in Versuchung, das Auto zu benutzen? Ich besitze gar kein Auto. Ich habe nur die Alternativen: mit Bus und Bahn, zu Fuß, mit dem Rad oder mit allem kombiniert.

Manche Leser werden solch ein Verkehrsmittel-Hopping nicht wollen oder aus unterschiedlichen Gründen nicht können. Was sagst Du denen? Ein Auto kostet viel zu viel. In der Bahn kann ich gut meine Arbeit vor- und nachbereiten. Mein (Fahrrad-)Parkplatz ist immer direkt vor der Türe. Und meine SchülerInnen finden mich cool auf dem Faltrad.

Hans-Georg Kleinmann



bagage-bikes.de

BULLITT® CargoBikes in Köln

Beratung, Probefahrt, Verkauf & Leasing

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

www.bagage-bikes.de

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 – sind die Würfel gefallen?

Die letzte Ausgabe der RHEIN-SCHIENE enthielt auf Seite 36 unter dem Titel „Das autonome Auto – ein großer Sprung nach vorne?“ eine erste Einschätzung dieses Themas, das von der deutschen Automobilindustrie noch mit spitzen Fingern angefasst wurde. Die Bedenken überwogen in der Diskussion, vor allem, weil das autonome Fahren direkt am Markenkern „Freude am Fahren“ rüttelte. Assistenzsysteme seien herzlich willkommen, auf das Lenkrad solle jedoch nicht verzichtet werden.



Radikaler Meinungswandel zu Beginn des Jahres

Das Ganze hat sich jedoch seit Anfang dieses Jahres fundamental geändert. Der deutschen Automobilindustrie ist klar geworden, dass sie buchstäblich überrollt wird, wenn sie beim autonomen Fahren nicht mitmacht. Man hat dort erkannt, dass jeglicher Widerstand gegen diese Technik, die von mächtigen Konzernen wie Google massiv weiterentwickelt wird, von vorneherein zum Scheitern verurteilt ist. In Kalifornien, Nevada und Florida sind autonome Autos schon seit Jahren unterwegs. Dort wurden die Gesetze bereits entsprechend angepasst.

Die deutschen Premium-Hersteller wollen sich nun ganz auf ihre Premium-Qualität konzentrieren und hochpreisige autonome Fahrzeuge anbieten, während man den anderen Herstellern den sogenannten Massenmarkt überlässt.

Teststrecken auf deutschen Autobahnen

Auch die deutsche Politik hat sehr schnell auf die neue Situation reagiert. Im Januar verkündete Bundesverkehrsminister Dobrindt, dass man auf der Autobahn A9 in Bayern eine Teststrecke für autonome Autos einrichten wolle, so dass die deutsche Autoindustrie auch beim autonomen Auto Weltspitze sein könne. Der Verkehrsminister habe kein Problem damit, mit einem autonomen

Auto durch Bayern zu fahren: „Das selbstfahrende Auto wird sich durchsetzen. Denn so können wir begrenzte Infrastruktur-Kapazitäten sehr viel effektiver nutzen.“ Kaum waren die Worte des Ministers verhallt, da wurden in Baden-Württemberg und auch in Nordrhein-Westfalen aus dem politischen Raum Forderungen auch für andere Autobahnabschnitte laut – nicht nur in Bayern gäbe es bedeutende Automobilhersteller.

Ereignisse der letzten Monate

Am Ende des letzten Jahres führte Nissan mit einem elektrisch angetriebenen Modell Leaf den ersten Test auf einer Autobahn in der Nähe von Tokyo durch. Mit dabei waren Journalisten, denen Gelegenheit zum Ausprobieren gegeben wurde.

Wie weit man bei Audi schon ist, zeigte der Hersteller im Januar anlässlich der International Consumer Electronic Show (CES) in Las Vegas. Dorthin brachte man auf der Autobahn in einem autonom fahrenden Audi A7 Journalisten vom mehreren hundert Meilen entfernten Silicon Valley. Nach anfänglichem starkem Unbehagen bedauerte der Journalist der Süddeutschen Zeitung am Ende der Fahrt, dass er das Steuer wieder übernehmen musste.

Großbritannien möchte Vorreiter werden

Die britische Regierung hat sich viel vorgenommen und strebt die Markt-

führerschaft bei der Entwicklung autonomer Fahrzeuge an.

Bereits seit 2011 fahren am Londoner Flughafen Heathrow einundzwanzig autonome Fahrzeuge für jeweils sechs Passagiere und viel Gepäck vom Parkplatz zum zwei Meilen entfernten Terminal 5, auf einer eigenen Straße mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Früher hatte man dafür dieselbetriebene Busse eingesetzt. Mit den autonomen Fahrzeugen brauche man laut Betreiber jetzt weniger Energie und für die Fahrgäste fielen keine Wartezeiten mehr an.

Im englischen Milton Keynes will man bis 2017 einhundert autonome zweisitzige Kleinstfahrzeuge auf einer präparierten Strecke vom Bahnhof bis in die Einkaufszone fahren lassen. Dabei werden laut Fahrzeughersteller auch Fußgänger, Fahrradfahrer und sogar Hunde erkannt.

Auch im Londoner Stadtteil Greenwich hat die Zukunft schon begonnen. Dort werden seit kurzem acht autonome Kleinbusse getestet, die eine gewisse Ähnlichkeit mit Golf Fahrzeugen haben. Die Elektrofahrzeuge können bis zu sieben Personen befördern und fahren mit einer Geschwindigkeit zwischen 10 und 16 km/h durch breite Fußgängerzonen. Mittels Smartphone-App werden sie herangerufen und fahren eine vordefinierte Route mit ebenso vordefinierten Haltepunkten.

Die Niederlande und Schweden sind auch dabei

In den Niederlanden benutzt der Hersteller Scania die Autobahn A28 als Teststrecke für Lastkraftwagen. Diese lässt man automatisiert in einer Kolonne mit festen Abständen fahren. Sobald der erste bremst, bremst die gesamte Reihe.

In Schweden hat Volvo unlängst Pläne angekündigt, das breite Publikum an seinem „Drive Me“-Projekt zu beteiligen: In Göteborg sollen dann 100 autonome Autos auf ausgewählten Straßen rund um die Stadt genutzt werden.

Möglichkeiten im Raum Köln

Bis man die ersten Fahrzeuge in Köln zu sehen bekommt, wird zwar noch einiges Wasser den Rhein runter fließen, aber anhand der aufgeführten Projekte sind schon einige Anwendungen vorstellbar. Überall dort, wo Orte schlecht an den leistungsfähigen Schienenverkehr angebunden sind, könnte man einen autonomen Pendelbusverkehr anbieten, zum Beispiel:

- Haltestelle Köln-Marsdorf – Gewerbegebiet Marsdorf
- Pulheim-Brauweiler – Haltestelle Weiden-West – Gewerbegebiet Europark in Frechen
- Haltestelle Rheinenergie-Stadion – Stadtwaldviertel Junkersdorf
- Haltestelle Frechen-Benzelrath – Wohngebiet Grube Carl
- Haltestelle Ostheim – neues Waldbadviertel

Und überall dort, wo es abends, in der Nacht oder am Wochenende gar kein Angebot mehr gibt, könnte man mit autonomen Kleinbussen den klassischen Linienverkehr ergänzen.

Auch wäre so manche Verbindung denkbar, die sich für den heutigen Linienverkehr aufgrund des zu geringen Fahrgastaufkommens nicht lohnt. Der öffentliche Personennahverkehr dürfte eine Revolution erfahren, was Bedienungsräume und Bedienungszeiten anbelangt. Vor allem auf dem Land könnte es zu einer Renaissance des ÖPNVs kommen.

Goldene Zeiten für Carsharing

Und wenn dann zum Zeitpunkt X, den die Unternehmensberatung Stanley

Morgan bereits im Jahr 2019 für realisierbar hält, das vollständige und uneingeschränkte autonome Fahren möglich sein wird, dann dürfte die große Zeit des Carsharings angebrochen sein. Mittels App ruft man ein Auto herbei, fährt von A nach B, steigt aus und braucht sich ansonsten nicht mehr um das Fahrzeug zu kümmern. Wenn man dann auch noch gestattet, dass andere mitfahren können, wird die Benutzung entsprechend billiger und es gibt weniger Staus. Das hat der Bundesverkehrsminister Dobrindt übrigens auch schon erkannt, wenn er davon spricht, dass wir dann die begrenzten Infrastruktur-Kapazitäten sehr viel effektiver nutzen können.

Vielfältige Auswirkungen

Vom Ende aus betrachtet werden die Auswirkungen des autonomen Fahrens enorm sein, und zwar in ökonomischer und sozialer, aber auch in ökologischer Hinsicht. Die internationale Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers sagt voraus, dass die Anzahl der Straßenfahrzeuge um mehr als 90 Prozent reduziert werden könnte und dass einige der großen Automobilhersteller diese Entwicklung nicht überstehen werden, wenn ihnen die Transformation vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister nicht gelingt. Für die Verbraucher dürfte die Entwicklung unterm Strich positiv verlaufen: weniger Stau, anderweitig nutzbare Fahrzeit, mehr Platz in den Städten, weniger Unfälle und preiswertere Mobilität für alle. Auf alle Fälle werden die nächsten Jahre, spannend, sehr spannend.

Konsequenzen in der Region

Auch wenn es noch einige Jahre dauern wird, so sollten bei geplanten Infrastrukturprojekten schon mögliche Veränderungen durch das autonome Fahren berücksichtigt werden, zum Beispiel

- bei der in Weiden-West geplanten Errichtung einer Parkpalette für 600 PKW. Es ist fraglich, ob sich eine solche Investition noch amortisiert oder ob das Parkhaus in vielleicht 10 Jahren leer steht und nur noch Unterhaltungskosten produziert. Stattdessen sollte man das Geld besser in gute Zubringerbusverbindungen und die Erweiterung der Bike&Ride-Anlage stecken.
- keine Straßenerweiterungen und keine Straßenneubauten mehr – durch das autonome Fahren werden sich die Abstände zwischen den Fahrzeugen drastisch verkürzen, so dass die vorhandenen Straßen mehr Fahrzeuge aufnehmen können.
- bei Siedlungsneubauten: keine Einfamilienhäuser mehr mit Garagen vorm Haus und keine Mehrfamilienhäuser mehr mit Tiefgaragen sondern grundsätzlich Parkhäuser am Rande der Siedlung. Diese Parkhäuser können bei geringer Nachfrage einfach zurückgebaut werden. Ein solches Konzept kann bereits heute im Stellwerk-Viertel in Köln-Nippes in der Kesselhausstraße besichtigt werden, wo das Parkhaus auch eine Carsharingstation beherbergt.

Hans-Georg Kleinmann



perpedalo
velomarketing & event

JOBS für die Saison 2015
Fahrer & Stadtführer

Wir unterstützen das
Kinder- & Jugendhospiz
Balthasar

Rikscha-Fahrt

KÖLN ERFAHREN
VERSCHENKEN SIE
GUTSCHEINE!

Stadtführung

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

Confibike-Fahrt

Das Kölner Gesamtverkehrskonzept von 1992

Umsetzung und Aktualität für zukünftige Planung

Mitte vergangenen Jahres veröffentlichte das Amt des Oberbürgermeisters das Strategiepapier „Köln mobil 2025“, das ein erster Schritt auf dem Weg zu einem neuen „Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr“ darstellen soll. Das heute immer noch gültige Vorgängerwerk mit der Bezeichnung „Gesamtverkehrskonzept“ (GVK) wurde im Jahr 1992 vom Rat verabschiedet. Doch welche Ziele und Maßnahmen standen damals überhaupt auf der Tagesordnung und wurden sie mittlerweile erreicht?

Ein Verkehrsentwicklungskonzept umfasst in der Regel eine Zielstellung für die langfristige Verkehrsentwicklung in einer Stadt oder einer Region. Es werden Strategien und konkrete Maßnahmen zur Erreichung dieser Zielstellung analysiert und priorisiert. Die Ziele, Strategien und Maßnahmen sollten auf politischer und bürgerschaftlicher Ebene ausführlich diskutiert werden. Mit Hilfe von Verkehrsmodellrechnungen können die Strategien und Maßnahmen im Erarbeitungsprozess auf ihre Wirksamkeit hin überprüft werden. Ein durch die Politik verabschiedetes Verkehrsentwicklungskonzept kann eine Orientierung für das konkrete Verwaltungshandeln bieten und bei strittigen Fragen zu Verkehrsmaßnahmen Hilfestellungen geben, wie die Prioritäten zu setzen sind. Von einem solchen Konzept darf man sich jedoch keine Wunder erhoffen. Die reale Entwicklung kann, gerade wenn die Zielsetzungen und Maßnahmenumsetzungen nicht ständig im Auge behalten werden, völlig anders aussehen als auf dem Papier beschrieben.

Im Jahr 2008 wurden die 1992 verabschiedeten Ziele und Maßnahmen durch die Verwaltung hinsichtlich ihrer Erreichung qualitativ evaluiert. Die Verwaltung stellte fest, dass die Ziele „an Aktualität kaum etwas eingebüßt haben“. Zudem konsterniert sie: „In Bezug auf die Umsetzung der Einzelmaßnahmen zeigt sich, dass viele im GVK aufgeführte Maßnahmen bereits umgesetzt sind.“ Bei einer Betrachtung von „außen“ stellt sich die Situation ein wenig nüchterner dar.

Während die Zielsetzungen in der Tat ambitioniert klingen, erscheint die Umsetzung nur teilweise gelungen zu sein, wie die Betrachtung der zehn Hauptzielsetzungen sowie einiger ausgewählter Maßnahmen zeigt.



1. Großräumige Verkehrsgunst ausbauen

Bei diesem Ziel wurden durch die Eröffnung der Eisenbahnschnellstrecke Köln – Rhein/Main, durch die Einführung zusätzlicher ICE- und Thalys-Verbindungen und die Einrichtung der Schienenanbindung an den Flughafen einige wichtige Maßnahmen umgesetzt. Der Einfluss der Kölner Verkehrsplanung auf diese Projekte war jedoch begrenzt, da es sich in erster Linie um vom Bund und der Deutschen Bahn finanzierte und umgesetzte Maßnahmen handelt.

2. ÖPNV bevorzugen

Nach Aussagen der Verwaltung wurden bei der Stadtbahn umfangreiche Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt, während „die Bevorzugung des Busverkehrs noch in den Anfängen steckt“. Eine Bevorzugung des Busverkehrs sollte sich jedoch nicht nur auf das von der Verwaltung erwähnte Betriebsleitsystem beschrän-

ken. Zu einer wirklichen Busbeschleunigung gehört vor allem die Einrichtung von Busspuren und hier hat sich in den letzten 20 Jahren wenig getan. Ein lustiges Detail am Rande: Im GVK war die Einrichtung einer H-Bahn-Strecke (eine Art moderne Schwebelbahn) vom Hauptbahnhof über den Mediapark zur Universität vorgesehen. Eine Umsetzung wurde jedoch nicht ernsthaft verfolgt.

3. Erreichbarkeit verbessern

Während das Teilziel, den Berufsverkehr stärker von der Straße auf die Schiene zu verlagern, nach Angaben der Verwaltung erreicht worden ist, schweigt sich der Evaluationsbericht zur weiteren Zielsetzung aus, „die Innenstadt mittelfristig vom reinen Durchgangsverkehr zu befreien“. Es darf bezweifelt werden, dass hierzu tatsächlich Fortschritte erzielt wurden. Denn nach wie vor gibt es viele Verkehrsbeziehungen, für die ein Durchqueren der Stadt günstiger erscheint als das Umfahren über den zur Rush Hour chronisch verstopften Autobahnring.

4. Sozialverträglichkeit des Verkehrs verbessern

Die Verwaltung beschreibt in ihrer Evaluation insbesondere die Einrichtung vieler Tempo-30-Zonen als Mittel der Zielerreichung, gesteht aber gleichzeitig ein, dass „die Räume für Fußgänger weiterhin überwiegend unzureichend sind“. Eine Zielerreichung ist hier also nur bedingt gegeben.

5. Umweltverträglichkeit des Verkehrs erhöhen

Während fahrzeugseitige Verbesserungen, die es in den letzten Jahrzehnten gegeben hat, nur bedingt auf die Kölner Verkehrspolitik zurückzuführen sind, war die Einrichtung der „Umweltzone“ die zentrale verkehrliche Maßnahme, um die lokale Luftqualität zu verbessern. Allerdings wurde auch hier „von außen“ in die

Kölner Verkehrspolitik eingegriffen: Die Bezirksregierung hat die Umsetzung der Umweltzone angeordnet, nachdem es auf stadtpolitischer Seite keine Einigung über die Einführung gab. Im Rahmen des „Integrierten Klimaschutzkonzepts“ wurden im vergangenen Jahr einige wenige verkehrsbezogene Maßnahmen beschlossen. Eine verbindliche und auch den Verkehrssektor betreffende Lärmaktionsplanung steht seit Jahren aus. Die Umweltverträglichkeit des Kölner Verkehrs hätte in den vergangenen 20 Jahren also viel wirksamer erhöht werden können.

6. Energie einsparen

Die Verwaltung diskutiert bei ihrer Evaluation vor allem die (richtigen und wichtigen) Verlagerungstendenzen vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund (Bus, Bahn, Rad und Füße). Ein wesentliches Betätigungsfeld städtischen Handels wird jedoch völlig ausgeblendet: Energieeinsparungen bei Fahrzeugen, die in städtischem Auftrag unterwegs sind, also Winterdienst- und Entsorgungsfahrzeuge, Busse, Bahnen sowie weitere Dienstfahrzeuge. Eine Optimierung der Flotte wäre sicher nicht nur wegen der Energieeinsparung interessant.

7. Verkehr stadtverträglicher gestalten

Neben Verbesserungen für den Fußverkehr sowie der allgemeinen Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum enthält dieses Ziel einen geradezu revolutionären Ansatz: „Die Dimensionierung des gesamten Straßennetzes richtet sich nach der Verkehrslast zwischen 10.00 Uhr und 15.00 Uhr.“ Diese Zielsetzung würde bedeuten, dass es zu Zeiten der höchsten Kapazitätsnachfrage, also in den Morgen- und Nachmittagsstunden, bewusst zu Engpässen – sprich: Staus – kommt. Aus ökonomischer und stadtgestalterischer Sicht ist diese Zielsetzung nur zu begrüßen. Leider haperte es jedoch an der Umsetzung, denn die Verwaltung bekennt: „Die Dimensionierung des Straßennetzes wird grundsätzlich an den Tageswerten (DTV) vorgenommen. Die Gestaltung der Knoten (z. B. Abbiegespu-

ren) sowie der LSA-Umläufe richtet sich nach den Verkehrsmengen der Spitzenstunden.“ Das gesetzte Ziel zur Kapazitätsbemessung für den Kfz-Verkehr wurde also bewusst ignoriert.

8. Verkehrssicherheit erhöhen

Die bereits erwähnte Einrichtung von Tempo-30-Zonen sowie „bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer von Straßenräumen“ werden von Seiten der Verwaltung als Beitrag zur Zielerreichung gesehen, ebenso die Einrichtung einer „Unfallkommission“. Eine systematische Verkehrssicherheitsarbeit mit einer regelmäßigen Beurteilung der (Unfall-)Situation und einer transparenten Planung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie es sie in Berlin gibt, wurde bislang nicht angegangen.

9. Kostengünstige Maßnahmen vorziehen

Ob dieses Ziel bei vielen Einzelmaßnahmen berücksichtigt wurde, ist schwer zu beurteilen. Nicht besonders gewagt erscheint jedoch die These, dass die Nord-Süd-U-Bahn wohl nie in die Umsetzung gegangen wäre, wenn das Ziel in der Planungsphase ernst genommen worden wäre.

10. Vor Einschränkungen Alternativen schaffen

Recht erhellend scheint die Beurteilung der Verwaltung zum letzten Kernziel des Konzepts. Als positives Beispiel erwähnt sie die Einführung des Parkleitsystems, „das verdeutlichte, dass in den Parkhäusern nahezu immer freie Plätze verfügbar sind. Mit Hilfe dieses Nachweises konnten die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum teils beseitigt und teils in Bewohnerstellplätze umgewandelt werden. (...) Ansonsten wurden im Hauptstraßennetz kaum kapazitätsbeschränkende Maßnahmen ergriffen.“ Eine weitere Berücksichtigung der Zielsetzung war also deshalb nicht notwendig, weil andere Ziele erst gar nicht ernsthaft verfolgt wurden.

Fazit

Die Maßnahmenumsetzung erfolgte nach altbekannten Mustern der kapazitätsorientierten Fortentwicklung der Straßen- und Schieneninfrastruktur. Dies hat dazu geführt, dass es in den zwei vergangenen Dekaden zwar quantitative und qualitative Verbesserungen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs gab. Beim Straßenverkehr wurde jedoch versäumt, die selbst gesteckten Ziele ernst zu nehmen und Straßenräume konsequent zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs umzugestalten. Als Konsequenz sehen wir heute, dass die Straßeninfrastruktur den geänderten Anforderungen – hin zu mehr Rad- und Fußverkehr – nicht gerecht wird. Auch wurde das 1992 ins Auge gefasste regionale Verkehrskonzept, das auch die Verkehrsbeziehungen mit dem Umland einschließt, immer noch nicht angegangen. Einen zaghaften Versuch hierzu gab es im vergangenen Jahr auf Ebene des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland. Es bleibt abzuwarten, ob diesmal tatsächlich „Nägel mit Köpfen“ gemacht werden.

Beim neu zu erarbeitenden Kölner Verkehrskonzept sollte eine mehrstufige Bürgerbeteiligung selbstverständlich sein. Nicht zuletzt gab es bereits im Rahmen des Kölner Klimadialogs sowie durch die Agora Köln umfangreiche Vorarbeiten zum Thema Mobilität in Köln. Zudem sollte die Datenglage zur Kölner Verkehrsentwicklung verbessert werden, denn bislang gibt es nur einen unvollständigen Überblick darüber, welche Strukturmerkmale die Verkehrsnachfrage aufweist, zum Beispiel die Gründe der Fahrten und Wege. Bei der Erarbeitung des Konzepts sollten quantitative Abschätzungen zur Wirksamkeit der diskutierten Maßnahmenstrategien durchgeführt werden, um belastbare Entscheidungsgrundlagen zu erhalten. Und nicht zuletzt sollten die überarbeiteten oder neu definierten Zielsetzungen sowie die Umsetzung der verabschiedeten Maßnahmen kontinuierlich überprüft und bei Bedarf nachjustiert werden. Sonst werden wir in 20 oder 30 Jahren wieder feststellen, dass damals „schöne“ Ziele definiert wurden, ihre Erreichung aber immer noch nicht abzusehen ist.

Michael Hepting



Der verkehrspolitische Blog

Bewegte Zeiten

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. Dieser Blog berichtet chronologisch über Ereignisse, die eine verkehrspolitische Relevanz und häufig auch einen Bezug zur Mobilität in Köln und Umgebung haben.

8. November 2014: Die Stadt New York hat die Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen von 30 (48 Kilometer) auf 25 Meilen (40 Kilometer) pro Stunde gesenkt. Durch diese Maßnahme soll die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten verringert werden. Lediglich auf einigen großen Verkehrsachsen darf künftig noch 30 Meilen pro Stunde schnell gefahren werden. Die New Yorker Stadtverwaltung begründete dies damit, dass ein Fußgänger, der von einem 25 Meilen schnellen Fahrzeug angefahren werde, eine doppelt so hohe Überlebenschance habe wie einer, der mit einem 30 Meilen schnellen Auto zusammenstoße.



27. Dezember 2014: Paris leidet unter Luftverschmutzung und Staus – immer wieder übersteigt die Luftverschmutzung die zulässigen Grenzwerte. Deshalb sollen nach den Plänen der Bürgermeisterin Anne Hidalgo die Autos weitgehend aus der Innenstadt verschwinden.

In den vier zentralen Bezirken sollten neben Fahrrädern, Bussen und Taxis allein die Autos von Anwohnern, Lieferanten und Notärzten zugelassen werden, sagte Hidalgo einer französischen Sonntagszeitung. Die Regelung solle zunächst für Wochenenden gelten, könne jedoch rasch auf den Rest der Woche ausgedehnt werden.

Nach Angaben der Bürgermeisterin haben derzeit rund 60 Prozent der Pariser kein eigenes Auto. 2011 seien es nur rund 40 Prozent gewesen.

Die Bürgermeisterin kündigte zudem an, die Länge der Fahrradspuren bis 2020 zu verdoppeln. Insgesamt soll der Radverkehr mit 100 Millionen Euro gefördert werden. Parallel zum bestehenden Leihfahrradsystem soll auch ein Verleih von Fahrrädern mit Elektroantrieb aufgebaut werden.

13. Januar 2015: Beim bundesweiten Innovationswettbewerb „Ausgezeichnete Orte im Land der Ideen“, der im Jahr 2014 unter dem Thema „Innovationen querfeldein – Ländliche Räume neu gedacht“ stand, wurden das vom Kreis Düren unterstützte Dorfauto Gey und das Pedelec-Sharing in Nideggen-Berg als vorbildlich gewürdigt. Sie sind Teil des Projekts „E-ifel mobil – E-Carsharing auf dem Land“, das eine Antwort auf die Frage liefert, wie Bürger auf dem Land ressourcenschonend mobil sein können.

Zur Arbeit, zum Einkaufen oder ins Kino – auf dem Land geht oft nichts ohne eigenes Auto. Mehr als die Hälfte aller Haushalte in der Eifel besitzt davon mindestens zwei. Grund genug, die Initiative „E-ifel mobil“ ins Leben zu rufen. In fünf Dörfern nutzen Bürger gemeinsam ein Elektroauto und Pedelecs. Während der Pilotphase stellen lokale Energieversorger oder die Kreisverwaltung Düren die Fahrzeuge kostenlos zur Verfügung.

Immer mehr Menschen in der Eifel entdecken, dass sich E-Carsharing für Haushaltskasse und Umwelt lohnt. Der Schlüssel zum Erfolg liegt dabei im bürgerschaftlichen Engagement und der ausgeprägten Gemeinschaft auf dem Dorf, wo sich kommerzielle Carsharing-Anbieter aus Kostengründen bislang nicht engagieren.

26. Januar 2015: Unter dem Titel „Hölzerner Brückenschlag über den Rhein“ stellte eine Kölner Tageszeitung den Entwurf einer 24-jährigen



Bewohnerinnen und Bewohner von Krey in der Eifel freuen sich über ihr neues „Dorfauto“.

Fachhochschülerin vor: Die 430 Meter lange Holzkonstruktion, deren Baukosten zwischen 3 und 4 Millionen Euro geschätzt wurden, soll den Rheinauhafen mit dem rechten Rheinufer verbinden, so wie es der vom Büro Albert Speer entwickelte Masterplan vorsieht. Speer hatte vorgeschlagen, die linksrheinischen Ringe mit zwei Brücken für den Fuß- und Radverkehr auf die rechte Rheinseite zu verlängern – eine auf der Höhe der Bastei und eine zweite in Verlängerung des Ubierrings am Rheinauhafen.

Kommentar: Eine solche Brücke ließe das Herz eines jeden Kölner Fußgängers oder Radfahrers signifikant höher schlagen. Durch solch ein Leuchtturmprojekt könnten sich diese im Alltag häufig benachteiligten Verkehrsteilnehmer endlich einmal ernst genommen fühlen. Die im Vergleich zu einer Brücke für den Autoverkehr eher geringen Kosten sollten den verantwortlichen Ratspolitikern ihre Entscheidung eigentlich leicht machen.

2. Februar 2015: Nicht nur in Köln sondern auch im Rhein-Erft-Kreis wächst das Carsharing-Angebot, auch wenn dort die Nutzerzahlen noch vergleichsweise gering sind: Es gibt Stationen in Brühl-Mitte, im Studentendorf Hürth-Efferen, am Bahnhof Erftstadt, auf dem Ganser-Parkplatz in Erftstadt-Lechenich, am Bahnhof Kerpen-Horrem und in Kerpen-Zentrum. Bei der Kreisverwaltung geht man davon aus, dass die Nachfrage noch steigen wird. Deshalb will man



[Grafik: Ingenieurbüro Miebach, Lohmar]

Mögliche Rad- und Fußgängerbrücke über den Rhein

die Einrichtung weiterer Stationen in den Städten des Kreises fördern.

4. März 2015: Der Automobilhersteller Ford stellte auf dem Mobile Word Congress (MWC) in Barcelona zwei Prototypen von E-Bikes vor. Ken Washington, Vize-Präsident der Entwicklungsabteilung, betonte, dass man sich bei den E-Bikes noch in der Entwicklungsphase befände. Man denke über Lösungen für eine sehr dichte städtische Umgebung nach, wo das Parken eines PKW häufig schwierig sei. Man könne beispielsweise ein E-Bike im Büro vorhalten, um damit Besorgungen zu machen. Ein zweites könne man im Kofferraum mitführen und bei einem Stau das Auto parken und mit dem E-Bike weiterfahren.

9. März 2015: Zum ersten Mal seit sieben Jahren musste die KVB einen Rückgang bei den Fahrgästen melden. 2014 nutzen 275 Millionen Fahrgäste das Angebot der Verkehrsbetriebe, 1,5 Millionen weniger als im Vorjahr. Die KVB begründete dies vor allem mit einer sinkenden Schwarzfahrerquote, dem Wegfall der 13. Jahrgangsstufe an den Gymnasien, dem milden Winter 2013/14, den vergleichsweise günstigen Benzinpreisen und der Zunahme des Radverkehrs.

Kommentar: Vielleicht haben auch die im Bundesvergleich recht hohen Fahrpreise zu dem Rückgang beigetragen.

20. März 2015: „Hohe Feinstaubwerte in ganz NRW – Extrem schlechte Ergebnisse an zwei Kölner Stationen“, so lautete der Titel einer Kölner Tageszeitung, nachdem eine ungünstige Wetterlage für schlechte Luft gesorgt hatte. So wurden am Clevischen Ring sowie an der Turiner Straße Werte über 100 Mikrogramm

Feinstaub je Kubikmeter Luft gemessen, der Grenzwert liegt bei 50 Mikrogramm. Das Landesumweltamt forderte zur Vermeidung unnötiger Autofahrten auf.

Kommentar: Schön, dass das Amt an die Bevölkerung appelliert. Weniger schön, dass diese davon so gut wie nichts mitbekommt. Wünschenswert wären sofortige und groß-

flächige Warnungen, denn es geht schließlich um nichts weniger als die Gesundheit der Bevölkerung.

1. April 2015: „Köln staut sich auf Platz 3 der schlimmsten Städte“ lautet die Überschrift einer Kölner Boulevardzeitung, die in ihrem Artikel beklagt, dass die ganze Stadt ständig im Stau stehe. 80 Stunden im Jahr verträdele der Autofahrer in Köln durch die Stau-Verzögerungen.

Kommentar: Der Stau in der Stadt ist unnötig. Tatsächlich gibt es deshalb Staus, weil die PKW im Berufsverkehr

zumeist nur mit einer Person besetzt sind und somit eine Kapazität von vier Plätzen ungenutzt bleibt. Statt jedoch die

Auslastung zu erhöhen, was jedes wirtschaftlich orientierte Unternehmen tun würde, steckt die öffentliche Hand viel Geld in den teuren Ausbau der Infrastruktur. Dadurch wird das Problem jedoch nicht gelöst, sondern zusätzlicher Verkehr erzeugt.

Dabei wäre es im Zeitalter der Smartphones recht einfach, Staus zu verhindern und wirksame Anreize für Fahrgemeinschaften zu schaffen. Man könnte – wie etwa in den Niederlanden, Norwegen, Großbritannien, Spanien und Österreich – Fahrspuren einrichten, die nur von Fahrzeugen mit mindestens zwei Insassen genutzt werden dürfen. Oder man könnte den knappen Straßenraum während der Rushhour bewirtschaften, wie bei Parkplätzen schon lange üblich.

Hans-Georg Kleinmann



FRIEDENSBILDUNGSWERK	
Bildungsurlaub Mediation Sprachen	
Info: www.friedensbildungswerk.de	Mediation - Sechsstufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)
	Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Polnisch - Neugriechisch - Hebräisch
	Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik & Gesellschaft
	So. 16. Juni 2015, 17 Uhr - Anders als die anderen - Veranstaltung zum Alltag von Schwulen und Lesben in Köln 1895-1918
Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945	

Radtourentipp: Auf den Spuren der Römer Villen, Tempel und Aquädukte in der Nordeifel

Verlauf der Route: Bahnhof Blankenheim Wald – Nettersheim – Urft – Sötenich – Keldenich – Kallmuth – Vollem – Vussem – Breitenbenden – Holzheim – Weiler am Berge – Wachendorf – Antweiler – Kreuzweingarten – Rheder – Euskirchen

In der Region Nordeifel haben die Römer deutliche Spuren hinterlassen. Die jüngsten Ausgrabungen bei Blankenheim sowie die Einrichtung des Archäologischen Landschaftsparks in Nettersheim bieten daher interessante Einblicke in bis zu 2.000 Jahre alte Geschichte. Mit einem der eindrucksvollsten römischen Bauten nördlich der Alpen, der ca. 100 km langen römischen Wasserleitung von Urft nach Köln, dokumentierten die Römer ihr damaliges technisches Können. Doch nicht nur mit dem Bau der Wasserleitung, sondern auch mit zahlreichen Straßen haben die Römer Meilensteine in der Ingenieurstechnik gesetzt. Seit Herbst 2014 lässt sich zudem an vielen Stellen der Verlauf der einstigen Römerstraße (Via Agrippa) von Trier nach Köln verfolgen. Abgerundet wird diese Radtour durch weitere Highlights wie der postmodernen Architektur der Bruder-Klaus-Kapelle bei Wachendorf sowie einige mittelalterliche Burgen und Schlösser entlang der Route.



Stele entlang der Via Agrippa

Vom **Bahnhof Blankenheim Wald** hinweg queren wir zunächst die Bundesstraße B 258, dahinter geht es auf einem gut befestigten Waldweg leicht bergab durch eine reizvolle Feuchtwiesen- und Auenwandschaft entlang der Urft. Nach etwa vier Kilometern passieren wir eine der neuen Stelen entlang der antiken **Via Agrippa**; wir befinden uns nun inmitten des im letzten Jahr eingeweihten **Archäologischen Landschaftsparks** der **Gemeinde Nettersheim**. Sitzbänke und Infotafel laden zu einer kurzen Rast ein, hierbei erfahren wir Einiges über die am linken Hang aufgeschütteten Fundamente der Streifenhäuser und die Bedeutung der römischen Agrippastraße. Wen es in den Waden juckt, kann einen Abstecher 500 Meter bergan zum **Matrontempel Görresburg** machen.

An dieser Kreuzung verlassen wir den Urftweg und queren das Gleis der Eifelbahn, wir gelangen ein wenig zurückversetzt an die Rekonstruktion eines ehemaligen **Kleinkastells**, von hier aus wurde die Furt mitsamt der dort liegenden Siedlung **Marcomagus** und des einstigen „**Gewerbegebietes**“ **Steinrutsch** bewacht. Nun ist es nicht mehr weit in den Hauptort, vorbei an einem alten Kalkofen queren wir in Höhe des Bahnhofs wiederum die Gleise und erreichen kurz darauf das dortige **Naturschutzzentrum**. Auch hier lohnt eine kurze Pause; neben Info-Material sowie einer naturkundlichen Ausstellung zur heimischen Flora und Fauna und guten Tipps gibt es dort auch Kaffee und Tee.

Weiter durch den Hauptort geht es vorbei am **Bahnhof Nettersheim** und über die Hauptstraße hinauf, der Wegweisung folgend bergab bis zur Römerstube (**Café Hess**). Dort links einbiegen; nach einer Weile unterqueren wir die Autobahn und passieren den **Jugendzeltplatz Römerlager**, der auf dem Gelände des ehemaligen Klärwerks eingerichtet wurde.

An der kommenden Kreuzung radeln wir der Wegweisung folgend links über die Bahn, dahinter rechts. Nun geht es immer geradeaus; nach einer Weile verlassen wir die Haupt-

route und folgen in Höhe der Infotafel dem Hinweis zur römischen Brunnenstube.

Quellfassung Grüner Pütz: Diese 1952 gefundene Quellfassung ist eine Sickerleitung, die im weiteren Verlauf der Urft das austretende Quellwasser aufnimmt. Am Hang ist sie aus Bruchstein, zur Talseite aus Ton gebaut, um das Eindringen von Fremdwasser und Wasserverlust zu verhindern. Aus der Sickerleitung floss das Wasser in die benachbarte Brunnenstube. Neben den Ecksteinen befanden sich auf beiden Seiten Reliefs, welche Gottheiten abbildeten, die Unglück von der Quelle abhalten sollten. Im Becken staute sich das Wasser, Fremdpartikel konnten sich am Grund im Kiesbett absetzen. An die **Brunnenstube** schließt sich der **Verlauf der Wasserleitung** an.

Wieder auf der Hauptroute verzweigt der Weg, wir folgen der Radwegweisung in Richtung zur **Gemeinde Urft**, danach geht es entlang der L 204 bis in Höhe der **Burg Dalbenden**; wir bleiben jedoch ein Stück auf der Landstraße, von der uns nach einigen Metern (*Fahrrad abstellen!*) ein Pfad zu den **drei Aufschlüssen** der **römischen Wasserleitung** führt. Wieder zurück, biegen wir nun in Höhe des Schlosses rechts ein.

Römische Wasserleitung (Aufrisse): Hier sind Reste des bergseitigen Teils der Leitung sowie die aus Gussbeton errichtete U-förmige Rinne und das aufgesetzte Gewölbe erkennbar. Der unterirdische Verlauf schützte sowohl das Bauwerk als auch das Wasser vor Frost und Zerstörung.

Burg Dalbenden: ehem. Wasserschloss aus dem 13. Jh (1252). Ausgehend von der ursprünglichen Burg Dalbenden (heutiger Treppenturm mit dahinter liegender quadratischer Burg) wurde die damals komplett von Wassergräben umgebene Burg im 16. und im 18. Jahrhundert erweitert. Die Burg diente vor allem zur Sicherung der eisenverarbeitenden Betriebe im Mittelalter und im 2. Weltkrieg dem Westfront-Generalstab der Wehrmacht als Domizil.

Weiter geht es der Wegweisung folgend vorbei an der **Urfter Mühle**,

der Weg führt in Höhe des Zementwerkes bergauf, später wieder bergab zur L 203, auf diese biegen wir rechts ein und fahren bergab nach **Sötenich**. Entgegen der Wegweisung verlassen wir die Route, fahren über das Bahngeleis, queren in Höhe des Rastplatzes – dort steht ein Stück der römischen Wasserleitung und eine Bergbaulore – die L 204, sehen vor uns die Pfarrkirche und fahren an dieser links vorbei, nun (*An der Hardt*) ständig bergauf. In Höhe des Sportplatzes gabelt sich die Route erneut; wir fahren weiter links (*Wanderzeichen Römerkanal-Wanderweg*). Bereits auf halber Höhe entschädigt uns die Aussicht über die Eifelhöhen für den mühevollen Aufstieg. An der kommenden Kreuzung geht es links immer am Waldrand entlang weiter, anfangs noch bergauf. In der Folgezeit laden Bänke zu einer Rast sowie zum Panoramablick ein.



Römische Aquäduktbrücke über den Altebach

Geradeaus (*Ahornweg*) gelangen wir nach Querung der Kreisstraße nach **Keldenich**.

Ab hier radeln wir zunächst geradeaus weiter (*Klein-Köln*), an der kommenden Kreuzung links (*Römerstraße*), am Wegende rechts; hier hat man einen schönen Blick auf die Wallenthaler Höhe mit seinen markanten Windrädern. Die Route führt nun bergab, über die Umgehungsstraße hinweg, vorbei am Ortsteil **Dottel** auf der Kreisstraße K 32 und weiter bergab durch **Kallmuth**. Etwa 800 m hinter dem Ort befindet sich rechts der Straße eine **römische Brunnenstube**.

Römische Brunnenstube: frei zugängliches ehemaliges Sammelbecken, neben dem Quellwasser mündete in einem sogenannten Tosbecken der Leitungsabschnitt der Quellfassung des Grünen Pütz bei Urft. 20.000 m³ frisches Quellwasser wurde so für Köln bereitgestellt. Erwähnt werden auch die Überführungsbauwerke an Erft und Swistbach sowie der Niedergang im 11. Jh durch die Karolinger, welche die Steine der Leitung als Baumaterial nutzen. Begehrt waren vor allem die Kalkablagerungen (Kalksinter) zur Erstellung von Marmorplatten.

Wir fahren auf der K 32 weiter, an der nächsten Gabelung geht es durch das Veybachtal. Durch **Vollem** hindurch erreichen wir kurze Zeit später **Eiserfey (Sammelbecken)**, queren dort die B 477 und folgen der Wegweisung in Richtung Breitenbenden. Am Wegende halten wir uns links (*Am Römerkanal*), kurz nach Passieren der Tennisanlage befindet ein **Aufschluss der römischen Wasserleitung**. Weiter geht es bis **Vussem**, dort über den Veybach hinweg der Wegweisung folgend, später rechts zur ehemaligen **römischen Aquäduktbrücke**. Auf diesem 1959 ausgegrabenen Teilstück, früher ein rund 80 Meter langer, auf zehn bis zwölf Pfeilern geführter Aquädukt, wurde das Wasser über den Altebach, ein Nebental des Veybachtals, geführt.

Zurück auf die B 477 in **Vussem (Haltestelle Schule)** geht es weiter, später entgegen der Wegweisung geradeaus bis **Breitenbenden**. In Höhe der kleinen Kirche biegen wir in Richtung Holzheim rechts ab, nun bergauf. An der kommenden Gabelung geradeaus, linker Hand befindet sich ein **Aufschluss der römischen Wasserleitung**. Die Route steigt weiter an, führt uns über die Autobahn hinweg, an der nächsten Kreuzung nach **Holzheim**. Entgegen der Radwegweisung zunächst links in den Hauptort, in Höhe der Kirchenglocke rechts über die *Weilerstraße* bergab. Kurz vor **Weiler am Berge** verlassen wir die L 499 und folgen den Wegweisern „VIA Exkurs“ leicht bergan und biegen erst am Ortsende (*Schulbus-Halt*) wieder auf die L 499 ein. Diese verlassen wir in Höhe des Verkehrszeichens „Gefährliche Ausfahrt“, fahren in den Wald hinein, an der nächsten



Bruder-Klaus-Kapelle nahe Wachendorf

Gabelung links; nach einigen hundert Metern sehen wir links der Route ein weiteres Highlight. Die vom Schweizer Architekten Peter Zumthor entworfene fünfseitige **Bruder-Klaus-Kapelle** erinnert eher an ein Silo denn an ein Gotteshaus, auch Fenster sucht man vergeblich. Wegen der recht eigenwilligen Architektur zieht dieses Bauwerk zahlreiche Besucher an.

Nun folgen wir der rot-weißen Wegweisung der Wasserburgenroute. Über **Wachendorf** geht es zunächst zum dortigen **Schloss**, einer imposanten Anlage, deren Ursprünge bis ins 12. Jahrhundert zurückreichen. Hier biegen wir links ab; am Ende der Kastanienallee erreichen wir den Wegweisern folgend kurz darauf **Antweiler**. Hinter hohen Bruchsteinmauern



Schloss Wachendorf

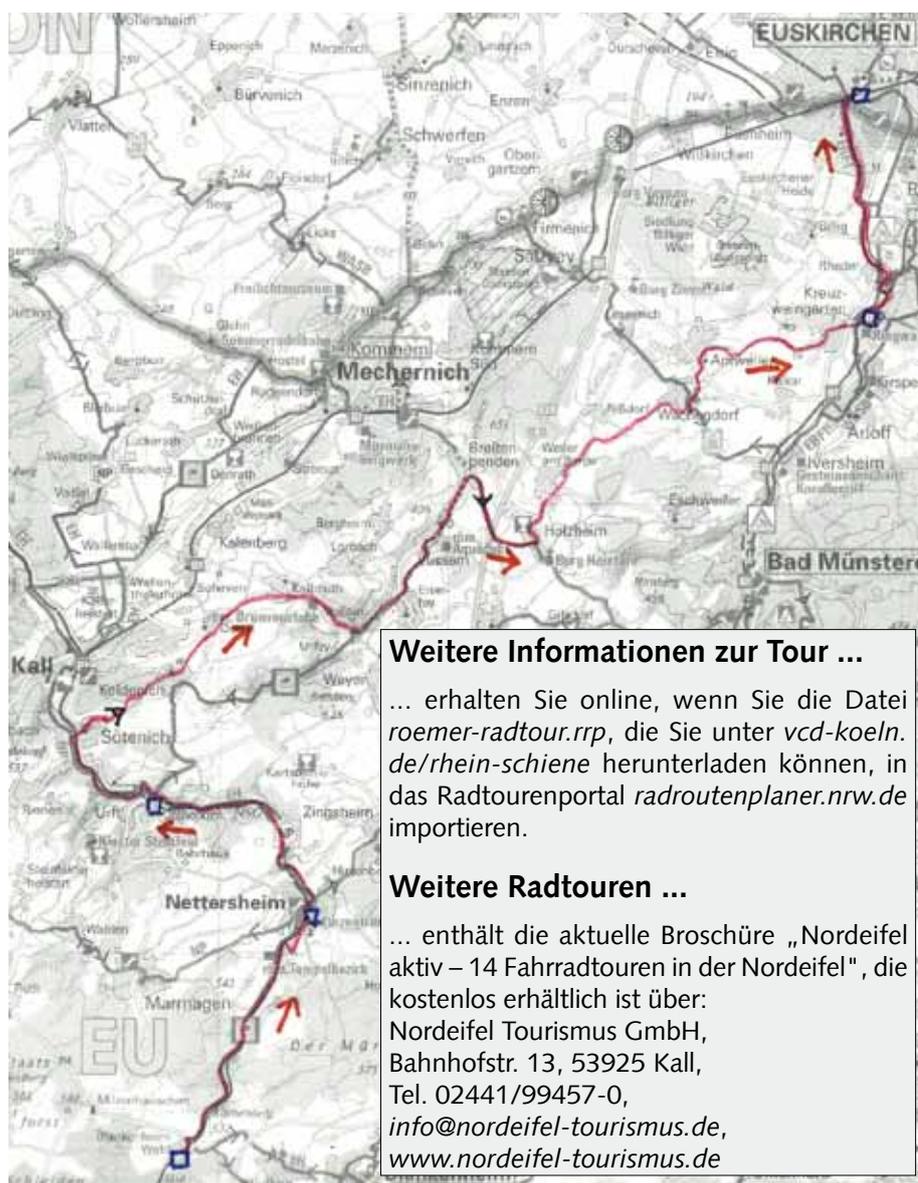
liegt die **Untere Antweiler Burg**, eine einst zweiteilige Wasserburg aus dem 14. Jahrhundert. Die Wegweiser leiten uns sicher aus dem Ort hinaus, später zweigt links eine rund 500 Meter lange Auffahrt zum **Haus Maria Rast** ab. 1913 als Eisenbahner-Erholungsheim errichtet, wurde es im ersten Weltkrieg als Lazarett für verwundete Soldaten umfunktioniert. Nach bewegter Vergangenheit während der Nazi-Schreckensherrschaft kam es 1947 zur Stiftungsgründung von Maria Rast, und von 1951 bis 1977 diente das Anwesen als Müttergenesungswerk. Von der dortigen nach Süden hin ausgerichteten Gartenterrasse bietet sich bei schönem Wetter eine beeindruckende Aussicht in die Eifel.

Zurück zur Hauptroute passieren wir **Haus Broich**, einen ehemaligen kurkölnischen Rittersitz. Hier verzweigt die *Wasserburgenroute*, wir lassen

uns über die *Antweiler Straße* bergab nach **Kreuzweingarten** rollen, wo ein kurzer, wenn auch bergan führender Abstecher zu einem weiteren **Aufschluss der römischen Wasserleitung** lohnt. Die dortigen Kalksinter-Ablagerungen wurden nach Auflösen der Wasserleitung im großen Stil als „Eifelmarmor“ in vielen mittelalterlichen Burgen und Kirchen verbaut.

Zurück auf die Hauptroute geht es in Höhe des alten Gasthauses über der Bundesstraße B 51 hinweg der Wegweisung entlang des **Erftmühlenbachs** folgend. Dieser 12 Kilometer lange Nebenarm der Erft trieb im Mittelalter zahlreiche Mühlen an. Über **Rheder** gelangen wir in die Kreisstadt **Euskirchen**, wo unsere recht erlebnisreiche Tour am **Bahnhof Euskirchen** endet. Von hier aus verkehren regelmäßig Bahnen in alle Richtungen.

Norbert Schmidt □



Start: Bf Blankenheim Wald

Anreise mit der Bahn: RE 22 (Köln – Gerolstein – Trier; Stundentakt)

Ziel: Bf Euskirchen

Abreise mit der Bahn: RE 12, RE 22, RB 24 (Richtung Köln; 30-Min.-Takt), S 23 (Richtung Bonn; 30- bzw. 60-Min.-Takt)

Länge: ca. 52 km incl. sämtlicher Abstecher (Teilstück Nettersheim – Euskirchen: 45 km)

Dauer: ca. 4 bis 5 Stunden Fahrzeit

Höhenmeter: ca. 460 m incl. sämtlicher Abstecher

Streckenprofil: Zwischen Bf Blankenheim Wald und Sötenich entlang der Urft, steiler Anstieg zwischen Sötenich und Keldenich sowie zwischen Breitenbenden und Holzheim. Bis auf wenige Abschnitte asphaltiert.

Schwierigkeitsgrad: eher schwer, vor allem die längeren Anstiege in Sötenich und in Breitenbenden. Wegen einiger unbefestigter Wege sowie der Steigungs- und Gefälleabschnitte empfehlen sich ein geländegängiges Fahrrad und körperliche Fitness.

Fahrradwegweisung: zwischen Blankenheim und Sötenich, Urft und Breitenbenden/Holzheim, Pfeilwegweiser „VIA Exkurs“ zwischen Weiler am Berge und Wachendorf, ab Wachendorf wieder Fahrradwegweisung bis Euskirchen

Zielgruppe: eher für Geübte und Sportliche geeignet. Ideal für den Einsatz von E-Bikes.

Sehenswürdigkeiten:

- in Nettersheim: Archäologischer Landschaftspark, Naturzentrum
- Relikte der röm. Wasserleitung bei Urft, Sötenich, Kallmuth, Urft, Eiserft, Vussem, Breitenbenden und Kreuzweingarten
- Info-Stelen längs der Agrippastrasse zwischen Bf Blankenheim Wald und Mechernich-Breitenbenden
- Bruder-Klaus-Kapelle bei Wachendorf, Schloss Wachendorf
- Haus Maria Rast und Haus Broich bei Kreuzweingarten

Einkehrmöglichkeiten: In Nettersheim, Sötenich, Keldenich, Kallmuth, Vollem, Breitenbenden, Holzheim und Euskirchen

Freizeiteinrichtung: Naturzentrum Nettersheim mit Römerlager

Karten: Bikeline Radwanderkarte Kreis Euskirchen, 1 : 50.000, 2013
 ADFC-Regionalkarte Köln/Bonn, 1 : 75.000, 2013

Brühl

Die Fahrradstadt

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

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

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



Kurze Wege ♦ starke Stadt
FahrradStadtBrühl

www.bruehl.de

Leserbriefe

Wir freuen uns über Zuschriften und Anregungen zum Inhalt unserer Zeitschrift. Schreiben Sie wahlweise an den VCD Regionalverband Köln, Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln oder senden Sie eine E-Mail an rheinschiene@vcd-koeln.de.

Zum Neubau der Leverkusener Brücke (Ausgabe 54, 2014/15)

Das Mahnmal von Leverkusen! Es geht um eine Autobahnbrücke. Warum wurde dieser Artikel so benannt? Weil es eine funktionsorientierte, autoorientierte Betonbarriere mitten durch ihre Stadt ist? Oder vielleicht, weil die Menschen, durch deren Vorgarten diese Brücke gebaut wurde, sich ein wenig mehr Lebensqualität wünschen und ein starkes Interesse haben, jetzt, wo die Gelegenheit da ist, diesen Fehler zu korrigieren?

Lange galt die Devise: Verkehrswachstum ist gleich Wirtschaftswachstum. Das ist heutzutage in Deutschland nicht mehr gültig. Die Wirtschaft kann auch wachsen, ohne dass der Verkehr wächst. Der einzige Verkehrsanteil, der trotz knapper werdender weltweiter Ölreserven immer noch steigt, ist (laut Prognosen) der Lkw-Transport-Verkehr. Langfristig kann das nicht funktionieren – wissen eigentlich alle, aber warum wird dies bei den entscheidenden Stellen ausgeblendet?

Hoffen wir, dass nicht in Stein gemeißelt ist, dass (a) diese Prognose eintreten wird und (b) dieses Verkehrswachstum auch auf der Straße stattfinden wird.

In den vergangenen 50 Jahren ist unsere Landschaft in Deutschland zugepflastert worden, als gäbe es kein Morgen. Wer will wirklich so leben? Es gibt ein Morgen und ich möchte es mitgestalten! Bürgerbeteiligung ist ein wertvoller Beitrag genau dieses zu tun.

Junge Leute sind zur Flexibilität erzogen worden, zukunftsgerichtete Innovationen werden groß geschrieben und Mobilität wird verlangt. Die Ideen zur Gestaltung des Helios-Geländes in Köln-Ehrenfeld sind genau solche, die Gestalt annehmen und die Lebens-



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

Der Neubau der Leverkusener Brücke war ein Schwerpunktthema unserer letzten Ausgabe.

qualität viel weiter steigern werden, als es je hätte geplant werden können.

Eine zukunftsgerichtete Idee wäre, den Verkehrsknotenpunkt Leverkusen anders zu gestalten!

Warum nicht „Tunnel statt Stelze“! Für jetzige und zukünftige Generationen wäre die Lebensqualität in Leverkusen enorm verbessert, würde ein Tunnel anstatt einer Brücke gebaut! Zudem wäre der Tunnel kostengünstiger als der Bau einer überdimensionierten Brücke mit der erforderlichen Anpassung der anschließenden Streckenabschnitte und Anschlussstellen.

Die Generation, die jetzt kurz vor dem Renteneintritt steht (Babyboom), sitzt zum größten Teil auch in den Positionen, die über Gestaltung und zukünftige Baumaßnahmen entscheidet. Wir haben dieser Generation viel zu verdanken, keine Frage, aber jetzt geht es um die Zukunft der Nachfolgenerationen und deren berechtigtem Interesse an der Entscheidung über die Gestaltung zukünftiger Großprojekte und Langzeitinvestitionen.

Warum soll es einen zehnspurigen Ausbau der Brücke geben? Ist das zukunftsfähig? Wenn ja, für wen? Wenn schon viel Geld in die Hand genommen wird, dann ist es doch nur recht zu fragen, wie vielen Menschen denn mit dem Ausbau einer Brücke „geholfen“

wird? Zukunftsfähig ist in einem dicht besiedelten Bereich doch eher die Variante, mit der die betroffene Bevölkerung am ehesten auch einverstanden ist.

Von dem resultierenden Lebensqualitätsgewinn bei dem Bau eines Tunnels, haben alle langfristig mehr!

Zukünfte gibt es viele und erst recht in einer pluralistischen Gesellschaft. In einer funktionierenden Demokratie werden die verschiedenen Vorstellungen was Gestaltung von Zukunft angeht, immer noch in konsensorientierten Beratungs- oder Mitbestimmungsprozessen miteinander ab- oder angeglichen.

Wieso wird diese einmalige Chance, innovatives zukunftsgerichtetes Denken umzusetzen, kategorisch von vornherein durch ein Gesetz (Lex Leverkusener Brücke), das eine Brücke an dieser Stelle vorschreibt, vertan?

Wer macht mit, eine sich bietende Chance zu nutzen und eine antiquierte Lösung zu verhindern? Es gibt Menschen die sich bereits für die bessere Lösung einsetzen: die Initiative „Tunnel statt Stelze“. Kontakt: www.tunnel-statt-stelze.de/mitmachen/ Veronica Schemien

Mit Interesse habe ich den Artikel zum Neubau der Autobahnbrücke und den alternativen Vorschlägen in der Rheinschiene gelesen.

Ich weiß nicht, wo Einflussmöglichkeiten geltend gemacht werden können, aber ich habe für den Fußgänger- und Fahrradverkehr eine ganz andere Idee: Warum hängt man die Fahrradbrücke nicht einfach unter die Autobahnbrücke? Vorteile: Fahrradfahrer und Fußgänger können auf einer weniger steilen Rampe hoch- und herunterfahren, diese trifft sich auf eine einzige in der Mitte an die Brückenkonstruktion gehängte Fahrradbrücke. Man muss keine komplizierte Verkehrsführung bauen, weil auf jeder Seite nur in eine Richtung gegangen bzw. gefahren werden darf. Die Breite wird nur von der Aussparung in den Pfeilern in der Mitte begrenzt, die statisch noch möglich ist. Nicht motorisierter Verkehr ist unter der Autobahnbrücke sogar vor Regen ge-

schützt und man hat nicht den Lärm und die Abgase des Autoverkehrs neben sich. Der Belag der Brücke ist auch weniger der Witterung ausgesetzt, und die Unebenheiten durch Dehnungsfugen entfallen auch oder fallen weniger groß aus.

Markus Schilling, Köln

Zur Aktion

„Köln steht bei Rot“

Diese Kampagne von KVB, Kölner Stadtverwaltung und Kölner Polizei stieß auf ein geteiltes Echo. Nachfolgend drucken wir den auch an uns gesandten offenen Brief einer Kölner Bürgerin an den Kölner Oberbürgermeister Jürgen Roters ab.

Sehr geehrter Herr Roters, sehr verwundert war ich heute morgen über den Aktionstag „Köln steht bei Rot“. Was wollen Sie mir mit dieser Aktion als Fußgängerin in Köln sagen?

Vielleicht, dass ich mich als Fußgängerin in Köln endlich an die Regeln halten soll und dann endlich im alltäglichen Verkehrschaos geschützt bin?

Oder: Fußgänger halten sich nicht an die Regeln und behindern den Verkehrsfluss des automobilen Verkehrs?

Oder: Fußgänger sind asoziale Verkehrsteilnehmer, denen man noch mal die Verkehrsregeln erklären muss?

Dazu drei Beispiele aus dem täglichen Leben:

1. Jeden Tag fahre ich mit der KVB bis zur Haltestelle Kalk Post und gehe anschließend zu Fuß bis zur Erna-Scheffler-Straße 1. Auf dem Weg liegt die Fußgängerampel an der Kreuzung Erna-Scheffler-Straße/Straße des 17. Juni mit mittiger Verkehrsinsel. Hier ist es mir schon zwei Mal passiert, dass ich „grün“ hatte und beinahe von einem Auto, das über rot gefahren ist, an- bzw. überfahren worden wäre.
2. Der baustellenbedingte gelbe Zebrastreifen auf der Barcelona-Allee ist nur ein Vorschlag für Autofahrer. Wenn ich nicht als Fußgängerin nachsichtig stehen geblieben wäre, hätte ich schon einige Verkehrsunfälle mit eigenem Personenschaden erlebt.
3. Die Fußgängerampel am Neumarkt (Gesundheitsamt) hat unmögliche

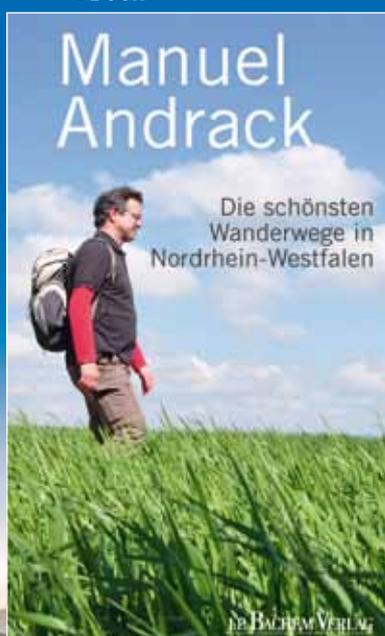
Wartezeiten. Fußgänger werden genötigt, lange am Straßenrand zu warten. Es gehen hier viele unmotorisierte Verkehrsteilnehmer über rot, natürlich nachdem sich verantwortungsbewusst die Verkehrslage geprüft haben. Schließlich hat keiner Lust, fünf Minuten oder länger, sinnlos in der Gegend rumzustehen, nachdem er den grünen Fußgängerüberquerungsknopf „Bitte warten“ gedrückt hat.

Also hier meine Antwort auf die eingangs gestellte Frage: Fußgänger sind in Köln Verkehrsteilnehmer, die sich bitte dem motorisierten Verkehr unterordnen, damit dieser endlich ungestört fließen kann. Wenn nötig kann der genervte Autofahrer auch mit bagatellartige Regelverstößen, wie Geschwindigkeitsübertretung, Mißachten von roten Ampeln und Zebrastreifen, sein Fortkommen im Verkehr sicherstellen – denn Fußgänger haben jetzt endlich verstanden, dass sie Störfaktor Nummer 1 im täglichen Verkehrskampf sind und besuchen sicherheitshalber noch mal eine Verkehrsschule.

Kerstin Görtz, Köln

Grenzenlos unterwegs

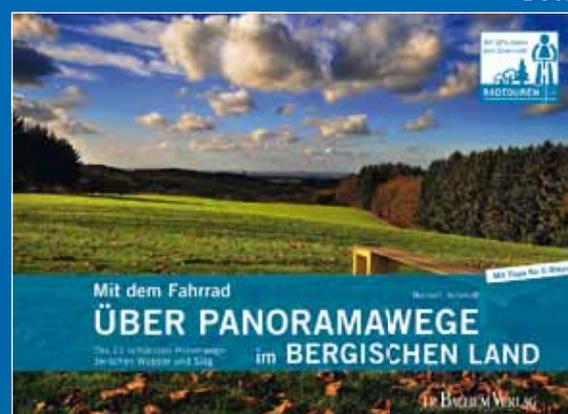
Auch als eBook



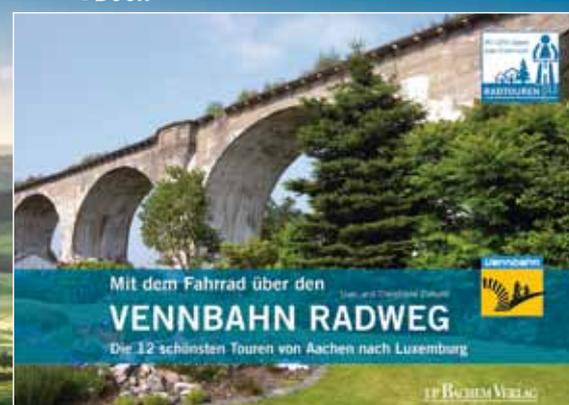
Manuel Andrack
Die schönsten Wanderwege in
Nordrhein-Westfalen
192 Seiten, 159 farb. Abb.,
30 Karten
ISBN 978-3-7616-2780-8
14,95 Euro

Norbert Schmidt
Mit dem Fahrrad über
Panoramawege im Bergischen Land
Die 11 schönsten Höhenwege
zwischen Wupper und Sieg
ISBN 978-3-7616-2797-6
14,95 Euro

Auch als eBook



Auch als eBook



Uwe und Christiane Ziebold
Mit dem Fahrrad über den Vennbahn Radweg
Die 12 schönsten Touren von Aachen nach Luxemburg
ISBN 978-3-7616-2734-1
14,95 Euro

 | J.P. Bachem | Verlag |

Im Buchhandel oder unter www.bachem.de/verlag erhältlich.

Mitgedacht! – Köln nachhaltig mobil Mobilitätswende in Köln

Dienstag, 9. Juni 2015, 17.30 – 21.30 Uhr
FORUM Volkshochschule im Museum,
Cäcilienstr. 29 – 33, 50676 Köln, Haltestelle Neumarkt

Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Auto, Bus oder Bahn unterwegs, das tägliche Verkehrschaos strapaziert und beeinträchtigt die Lebensqualität. Nutzen Sie die Gelegenheit und erleben Sie, wie zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität in einer Großstadt wie Köln aussehen kann. Vorgestellt werden spannende Kölner Projekte und Kampagnen. Zum Mitmachen wird eingeladen.

Um 17.30 Uhr startet der Markt der Mobilität im Foyer und im FORUM, auf dem sich Ihnen vielfältige Ideen, Projekte und Akteure präsentieren. Auf dem Außengelände stehen u. a. Pedelecs und Lastenräder für Probefahrten zur Verfügung.

Um 18.15 Uhr stehen Ihnen Expert*innen zu verschiedenen Themen zur Verfügung und freuen sich auf Diskussionen in kleiner Runde.

Das ausführliche Programm gibt es auf www.koelnagenda.de.

Es laden ein:

Agora Köln, Allerweltshaus e. V., KölnAgenda e. V., KölnGlobal, VCD Regionalverband Köln e. V., VHS Köln



Impulse (ab 19.30 Uhr):

Perspektiven nachhaltiger Mobilität in Köln;
Jörg Thiemann-Linden, Stadt- und Verkehrsplaner
Köln, SRL

*Köln Mobil 2025 und Stadtentwicklungskonzept
Mobilität und Verkehr;*
Franz-Josef Höing Beigeordneter für Stadtentwick-
lung, Planen, Bauen und Verkehr der Stadt Köln

Anschließend Publikumsdiskussion mit den
Referenten. Moderation:
Roland Schüler; Friedenbildungswerk Köln



Wenn Mobilität mal Pause macht ...

ADFC-zertifizierte Fahrradparksysteme für
Unternehmen, den öffentlichen Raum und
jeden Fahrradbesitzer.

Jetzt unter www.wsm.eu informieren!



Verkehrsclub Deutschland VCD – Regionalverband Köln e. V. – Einladung zur Mitgliederversammlung

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

Termin: Mittwoch, 24. Juni 2015, 19.00 Uhr

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

Die Versammlung findet im Großen Forum neben dem VCD-Büro statt.

Tagesordnung:

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

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

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Das Unternehmen

> Innovationsführer RVK



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

Die Wasserstoff-Hybridbusse der RVK sind Resultat eines länderübergreifenden Pilotprojektes, 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



EUROPAISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



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

Derzeit treffen sich regelmäßig, meistens monatlich, Arbeitskreise zu den Themen ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger.

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 eine Beilage der *VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH*. 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 dies zu ermöglichen, braucht er finanzielle Unterstützung.
Werden Sie Unterstützer und spenden an den Regionalverband!

Unsere Spendenkoto:

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!

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 macht sich stark für:

- die intelligente Verknüpfung aller Mobilitätsarten: Zu Fuß gehen, Fahrrad-, Bus-, Bahn- und Autofahren
- einen besseren und kundenfreundlicheren öffentlichen Nahverkehr in Köln und der Region: „Der Kunde als König in Bus und Bahn“
- die Förderung des Fahrradverkehrs
- die clevere Autonutzung durch Car-Sharing
- 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 in Kontakt mit den örtlichen Verwaltungsstellen, um für eine ökologische Verkehrsgestaltung zu wirken.

Der VCD Regionalverband Köln 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 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. . 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.

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

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.



Radfahren Bringts!

fit · spontan · umweltbewusst

- + Pro Fahrt 30 Min. gratis für VRS-AboKunden
- + Einfach anmelden per Web, App, Rad, Station oder Telefon.
- + Mehr als 900 Leihräder in Köln

www.kvb-koeln.de/kvb-rad
#KVBrad

VRS **KVB**  rad