



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in der Region Köln



Schwerpunkt: Kölner Neumarkt

Bessere Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer
und öffentlichen Nahverkehr

(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,

unsere neue Oberbürgermeisterin, Frau Henriette Reker, hat sich ja im Wahlkampf für die **Umsetzung guter Ideen** ausgesprochen. Hier kann sie aus dem Vollen schöpfen, denn viele gute Ideen und bereits beschlossene Projekte verschwinden seit Jahren in den Schubladen der Stadtverwaltung. So mutet es merkwürdig an, dass in den letzten Wochen über eine neue Fußgängerbrücke über den Rhein diskutiert wird, wenn gleichzeitig eine andere wichtige Maßnahme seit einer halben Ewigkeit auf ihre Fertigstellung wartet: Der Nordseite der Hohenzollernbrücke fehlt bis heute die – nicht nur von Radfahrern und Messegästen – benötigte Rampe hinunter zum Breslauer Platz. Spätestens seit Inbetriebnahme der Ufertreppe in Deutz ist die Schaffung einer Alternative zur überlasteten Südseite der Brücke zwingend. Dennoch wird die Brückenrampe weiter auf einen ungewissen Tag verschoben. Und was wurde aus den Ratsbeschlüssen zu fußgänger- und radfahrerfreundlicheren Ampelschaltungen? Eine Werbekampagne zur besseren Beachtung der Rotphasen! Es wird Zeit, Frau Reker, dass die Schubladen geöffnet werden!

Und jetzt zu dieser RHEIN-SCHIENE. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am größten zentralen Platz in Köln, dem **Neumarkt**, ist nicht erst seit dem Speer'schen Masterplan ein viel diskutiertes Thema. Es ist auch, wie im Titel ersichtlich, Themenschwerpunkt mit drei Artikeln, die aus unterschiedlichen Perspektiven Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen.

Mit neuen, bisher noch nicht an den Schienennahverkehr angebundenen Wohngebieten im **Mülheimer Süden** befassen wir uns im Anschluss. Das zu erwartende Bevölkerungswachstum unserer Stadt gebietet es durchaus, einmal etwas Phantasie walten zu lassen und auch im Rechtsrheinischen neue Strecken zu planen.

Der **Radverkehr**, in unserer Winterausgabe traditionell eher weniger präsent, ist ein Feld, das der VCD Regionalverband Köln manchmal mit Erfolg beackert. So dürfen wir uns freuen, dass, wie von uns seit langer Zeit gefordert, der Bereich rund um den Dom und die Fußgängerzonen durchlässiger wird. Ebenso über die hoffentlich beschleunigte Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht, auch wenn hier noch Feinjustierungen nötig sind. Diese sind auch bitter nötig beim (Fahrrad-)Baustellenmanagement der Stadt. Auch wenn Beschwerden über unsinnige und unzumutbare Sperrungen und Umleitungen oft verpuffen, lohnt hier Beharrlichkeit, wie das Beispiel Cäcilienstraße zeigt.

Auffällig in dieser RHEIN-SCHIENE: Beiträge zum Verkehr in Bergisch-Gladbach und Euskirchen sowie zum Rhein-Erft-Kreis – so viel „**Region**“ gab es lange nicht in unserer Zeitschrift!

Abschließend noch der Hinweis auf unseren traditionellen **Neujahrstreff am 15. Januar** im Restaurant Diogenes, Sudermanplatz 7, ab 19 Uhr. Bei Kölsch und kulinarischen Kleinigkeiten ein Austausch über Kölner Verkehrsprobleme – so kann eine Woche angenehm enden!

In diesem Sinne – viel Spaß beim Lesen wünscht

die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Inhalt

Schwerpunkt Neumarkt

Neugestaltung des öffentlichen Nahverkehrs	4
Bessere Bedingungen für den Radverkehr	6
Mehr Komfort für Fußgänger	8

Öffentlicher Nahverkehr

Mülheim Süd: Neue rechtsrheinische Straßenbahn?	10
Rhein-Ruhr-Express:	
Bergisch Gladbach will Anschluss	12
Leere Busse zum Lentpark, überfüllte zur Uni	12
Breslauer Platz: Fernbusse und Linie 133 fallen weg....	14
Bahnverkehr: Aktuelles zum Fahrplanwechsel	15
Nahverkehrsplan Rhein-Erft	16
Nahverkehrsplan Euskirchen... ..	18
Nahverkehrsfinanzierung: Erhöhung beschlossen.....	20
ÖPNV-Zugänglichkeitstest: Ergebnis liegt jetzt vor.....	21

Verkehrssicherheit

Denkanstoß: Sind Raser-Unfälle vermeidbar?	22
Kommentar: Illegale Autorennen und die Folgen?	24
Expertenrunde „Velo 2010“ bildet sich neu	24
Baustellenmanagement: Das alltägliche Versagen	25
Baustelle Cäcilienstraße:	
VCD wirkt für mehr Verkehrssicherheit	25

Radverkehr

Aktuelles zum Radverkehr in Köln.....	26
Südbrücke: Wer sein Fahrrad liebt, der schiebt!.....	28
Online-Petition „Ring frei“	29
Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	29

Verkehr allgemein

Köln-Lindenthal: Neuer Freiraum entstanden	29
Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach	30
VCD-Vorschläge für die Parkstadt Süd	31
Zülpicher Straße:	
Gezerre zwische Bezirken und Verwaltung	32
Bewegte Zeiten: Der verkehrspolitische Blog.....	34
Leverkusen: „Groene Loper“ als Vorbild?	37
Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil.....	38
Kommentar: Stauhauptstadt Köln?	39
Deutschland kleinstes Zuhause!	40

VCD

Mitgliederversammlung 2015	41
Einladung: Neujahrstreffen 2016	41
Nachruf: Reinhard Wolf	41
Spendenauf Ruf	42
Kontakte.....	42
Impressum.....	42
Der VCD stellt sich vor.....	43
Beitragsformular.....	43

[Titelbild: Andreas Op de Hipt]

Neumarkt I

Neugestaltung des öffentlichen Nahverkehrs

Ideen für einen besseren Nahverkehr und einen aufgewerteten Stadtraum rund um den Neumarkt

Im Masterplan von Albert Speer für die Kölner Innenstadt wird vorgeschlagen, die Stadtbahn an Neumarkt und Rudolfplatz oberirdisch zu belassen und zwischen Ringen und Innerem Grüngürtel in beide Richtungen durch die Aachener Straße zu führen. Diese Vorschläge sind auch Grundlage für das nachfolgend beschriebene Konzept.

Befreiung vom Durchgangsverkehr

Eine wichtige Voraussetzung für die umfassende Aufwertung des Neumarkts und seines Umfeldes ist es, den durchfahrenden motorisierten Individualverkehr in städtebaulich weniger sensible Bereiche zu verlagern. Dies schafft Platz sowohl für Verbesserungen für den nichtmotorisierten Individual- als auch für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV).

Die Befreiung vom Durchgangsverkehr ist am nachhaltigsten durch eine Kappung des Autoverkehrs zu erreichen. Dabei sollen die Wohnquartiere und die Parkhäuser weiterhin gut anfahrbar sein. Dies bedingt gegebenenfalls weiterhin Fahrspuren auf der Süd- und Westseite des Neumarkts. Der Neumarkt und die umliegenden Viertel sollen gut erreichbar bleiben, der Durchgangsverkehr, der auf der zentralen Ost-West-Achse Kölns ohnehin nichts verloren hat, ist dagegen großräumig umzuleiten.

Eine Kappung des Durchgangsverkehrs am Neumarkt ermöglicht außerdem, die gesamte ÖPNV-Infrastruktur auf die Südseite des Neumarkts zu konzentrieren, ohne dass die südliche Baumreihe gefällt werden muss.

Fußgängerzone an Nordseite

Die Nord- und Ostseite des Neumarkts sollte mit der Schildergasse zu einer durchgehenden Fußgängerzone verbunden werden. Dazu muss



[Foto: Anselm Weische]

Der Ausbau der südlichen Haltestelle würde auch dazu beitragen, Rückstaus der Stadtbahnen bei der Einfahrt zum Neumarkt und dadurch entstehende Behinderungen für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden.

auch die Wendeschleife der Stadtbahn auf der Nordseite abgebaut und der Stadtbahnverkehr auf der Südseite konzentriert werden. Ersatz für die Schleife bietet sich westwärts zum Beispiel in Höhe der Wendeschleife Moltkestraße, ostwärts am Bahnhof Deutz an. Für die Buslinien ist eine geeignete neue Verkehrsführung zu suchen.

Ausbau der Ost-West-Stadtbahn

Die vorstehend beschriebenen Maßnahmen würden den Neumarkt aus seiner Insellage befreien und können umgehend umgesetzt werden. Mehr Zeit benötigen hingegen die nachfolgend dargestellten ÖPNV-Verbesserungen sowie die gemäß Masterplan

vorgesehene neue Verkehrsführung in der Aachener und der Richard-Wagner-Straße.

Nicht zuletzt wegen der Diskussion über einen möglichen Tunnel ist die Ost-West-Achse in der Vergangenheit nur halbherzig ausgebaut worden. Betriebsqualität und Leistungsfähigkeit entsprechen bei Weitem nicht den Erfordernissen dieser fahrgaststärksten Stadtbahnachse Kölns. Wenn, wie im Masterplan vorgeschlagen, der Stadtbahnbetrieb an Neumarkt und Rudolfplatz oberirdisch bleibt, ist dessen Ausbau unverzichtbar. Ein Bündel verschiedener Maßnahmen kann hierfür einen deutlichen Beitrag leisten:

- Schaffung einer viergleisigen Haltestelle auf der Neumarkt-Südseite

Themenschwerpunkt Neumarkt

Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am größten zentralen Platz der Kölner City, dem Neumarkt, ist nicht erst seit der Erstellung des Masterplans Innenstadt eine vieldiskutierte Frage. In drei Artikeln zeigen wir Hindernisse auf, mit denen Fußgänger, Radfahrer und die Fahrgäste des ÖPNV alltäglich konfrontiert sind und schlagen Lösungen vor. Durch eine vollständige Sperrung der Nordseite des Platzes für Autos, die weitestgehende Lösung, könnte ein neuer, lebendiger innerstädtischer Raum geschaffen werden.

mit dem Ziel, Rückstaus aufgrund langer Fahrgastwechselzeiten und in den Mauritiussteinweg abbiegender Bahnen zu vermeiden,

- Aufhebung der Begegnungsverbote an den Schleifeneinfahrten zur Beschleunigung des Betriebsablaufs durch Wegfall der Schleife zugunsten einer viergleisigen Haltestelle,
- Abbau der Kreuzungen zwischen Stadtbahn und motorisiertem Individualverkehr am Neumarkt, volle Bevorrechtigung der Stadtbahn an den übrigen unumgänglichen Kreuzungen,
- Ausbau der Ost-West-Achse für mindestens 75 Meter lange Zugeinheiten durch eine Kurz-U-Bahn auf der Ost-West-Achse.

Unterirdische Haltestelle Heumarkt nutzen

Zusammen mit der Nord-Süd-Stadtbahn wurde am Heumarkt eine leistungsfähige Kreuzungshaltestelle gebaut. Die Bahnsteigebene für die Ost-West-Bahn ist vorhanden und komplett ausgebaut. Es fehlen lediglich zwei Zufahrtsrampen, die auf der

Ostseite unmittelbar an die bereits kreuzungsfreie Strecke auf der Deutzer Brücke und auf der Westseite – je nach Ergebnis der laufenden Machbarkeitsstudie – unmittelbar östlich der Nord-Süd-Fahrt oder des Neumarkts eingerichtet werden können.

Eine unterirdische Stadtbahnhaltestelle am Heumarkt anstelle der engen, gestalterisch unbefriedigenden und den Platz zertrennenden oberirdischen Haltestelle für die Linien 1,7 und 9 hätte viele Vorteile:

- Der Umstieg zwischen der Ost-West- und der zukünftigen Nord-Süd-Strecke würden erheblich erleichtert, was wiederum auch den Knoten Neumarkt entlastet.
- Durch Ausbau des bislang nur provisorischen westlichen Verteilergeschosses am Kaufhof wäre die Fußgängerzone besser angebunden.
- Der Kfz-Verkehr könnte kreuzungsfrei auf die Südseite der Ost-West-Achse verschwenkt werden.
- Im Verbund mit einer viergleisigen Haltestelle Neumarkt könnte der Takt auf der Ost-West-Stadtbahn in den Hauptverkehrszeiten verdichtet werden.

- An den Karnevalstagen, beim Köln-Marathon oder während anderer Großveranstaltungen wären keine Streckentrennungen mehr nötig.

Korridor für Buslinien

Die Endstation der Linien 136 und 146 sollte nicht mehr am Neumarkt sein, sondern an den Heumarkt verlegt werden. Die dadurch mögliche Verknüpfung mit Rheinuferstraße und Rheinauhafen sowie gegebenenfalls Breslauer Platz und Hauptbahnhof hätte folgende Effekte:

- Die innerstädtischen Buslinien werden über die drei Knoten Rudolfplatz, Neumarkt und Heumarkt an alle Stadtbahnachsen angebunden und nicht wie bisher nur an einige. Dadurch werden auch doppelte Umstiege vermieden.
- Ebenso kann das Stadtbahnnetz vom innerstädtischen Kurzstreckenverkehr entlastet werden.

Dieser Korridor ist so anzulegen, dass der Busverkehr störungsfrei fahren kann, etwa auf einer eigenen Busspur und mit Bevorrechtigung an Ampeln.

Christoph Groneck □



Wenn Mobilität mal Pause macht ...

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

Jetzt unter www.wsm.eu informieren!

Neumarkt II

Bessere Bedingungen für den Radverkehr

Mit diesem Artikel möchten wir auf die bestehenden Missstände am Neumarkt aufmerksam machen und auf mögliche Lösungen hinweisen.

Der Neumarkt nimmt mit seiner zentralen Lage in Köln für den Verkehr eine herausragende Rolle ein und ist im Prinzip für alle Verkehrsträger von enormer Bedeutung.

Hier kommen zahlreiche **Bahn- und Buslinien** zusammen, die sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung verlaufen. Der Neumarkt ist nicht nur ein wichtiger Knotenpunkt, sondern auch das südliche Haupteingangstor in das Geschäftszentrum der Kölner Innenstadt mit seinen Fußgängerzonen. So sind auch **Fußgänger** ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsgeschehens.

Der größte Teil der vorhandenen Verkehrsflächen ist jedoch dem **motorisierten Individualverkehr (MIV)** vorbehalten: Der Neumarkt liegt auf der Ost-West-Achse zwischen Aachener Straße und Deutzer Brücke, auf der eine beachtliche Menge des Autoverkehrs durch die Stadt fließt. Außerdem werden einige Parkhäuser über die Nordseite des Neumarkts erreicht, so dass hier sowohl Durchgangs- als auch Ziel- und Quellverkehr des MIV vorhanden ist. Rund um den Platz sind alle Straßen mit zwei bis vier üppig bemessenen Fahrbahnen für den Autoverkehr ausgestattet.

Für den **Radverkehr** ist der Neumarkt ebenfalls von zentraler Bedeutung, da viele wichtige Wegebeziehungen den Platz queren. Mehr als für



Wegebeziehungen am Neumarkt
[Kartenbasis: © OpenStreetMap-Mitwirkende]

alle anderen Verkehrsteilnehmer, stellt der Neumarkt allerdings für den Radverkehr eher eine große Barriere als einen Knotenpunkt dar. Insbesondere in Nord-Süd-Richtung gibt es keine funktionierende Routenführung über den Neumarkt, auf der man sicher und ohne absteigen zu müssen Radfahren könnte.

Der Neumarkt lässt heute als autogerechter Platz zu wenig Raum für Fußgänger und Radfahrer.

Gefahrenpunkte

Wenn man auf der Cäcilienstraße von Osten auf den Neumarkt zufährt, muss man derzeit zunächst an der Großbaustelle des ehemaligen Aral-Parkhauses vorbei. Nachdem bei der Baustelleneinrichtung zunächst lebensgefährliche Zustände für Radfahrer geschaffen wurden, ist hier die Führung des Radverkehrs nach zahlreichen Protesten mittlerweile akzeptabel gestaltet worden. Hinter der Baustelle wird man jedoch unverständlicherweise wieder auf den

Bordstein hinaufgeführt, obwohl es im Bereich der Einmündung in den Neumarkt an der Ampel immer wieder zu gefährlichen Konflikten mit Fußgängern kommt. Außerdem fehlen dort Aufstellflächen für Radfahrer, die nach links über den Straßenbahnübergang nach Süden fahren möchten, zum Beispiel zur Stadtbibliothek. Auf dem Radfahrstreifen hinter der Ampel am Taxistand gibt

es leider immer wieder massive Behinderungen für den Radverkehr durch Kurzzeitparker. Ein häufig auftretendes Phänomen sind an dieser Stelle außerdem die vielen Geisterradler, die mangels Alternativen den Radstreifen auf der Fahrbahn in falscher Richtung benutzen.

Die nächste Problemstelle in Fahrtrichtung Westen ist die Ampelanlage an der Richmodisstraße. Eigensinnige Autofahrer biegen hier gerne auch noch bei Rot schnell rechts ab und bleiben bei Rückstau im Querbereich stehen. Die Aufstellfläche für den Radverkehr ist dem steigenden Bedarf nicht mehr gewach-



Aufstellfläche an Fußgängerampel Hahnenstraße

sen, so dass viele Radfahrer hier auf den Fußgängerbereich ausweichen.

Besonders gefährlich ist die Fußgängerquerung im Südwesten des Neumarkts, wo der Platz in die Hahnenstraße in Richtung Rudolfplatz mündet. Hier führt ein schmaler Radweg an den wartenden Fußgängern vorbei durch einen Arkadengang zwischen zwei zusätzlich die Sicht behindernden Säulen hindurch.

Der vorhandene Raum bietet an dieser Stelle sowohl für Fußgänger, die häufig auf dem Radweg warten, als auch für Radfahrer viel zu wenig Platz. Eine legale Möglichkeit zum Queren der Hahnenstraße für Radfahrer fehlt an dieser Stelle. Um nicht absteigen zu müssen und sich neben den Fußgängern durch die Drängelgitter zu quetschen, wie es eigentlich vorgesehen ist, fahren viele Radfahrer



Radfahrstreifen am Taxistand

hier quer über die Kreuzung – in beiden Richtungen.

Der Radweg auf der Südseite des Neumarkts wird auf der gesamten Länge auf dem Gehweg geführt. An den Fußgängerquerungen und den Aufgängen der U-Bahn kommt es im Minutentakt zu gefährlichen Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Wegführung des Radverkehrs im Bereich des Gesundheitsamts ist katastrophal.

Von Norden kommend ist die Überwindung des „Hindernisses Neumarkt“ eine große Herausforderung. Eine Möglichkeit, den Platz trotzdem zügig zu queren, ist es, von der Zeppelinstraße geradeaus über die drei Autofahrbahnen hinweg auf die Platzmitte zu gelangen. Von dort aus kann man seine Reise über eine der Fußgängerampeln fortsetzen. Allerdings gibt es an dieser Stelle keinerlei Querungshilfe, so dass beim Überqueren der Straße besondere Aufmerksamkeit erforderlich ist. Bei zähfließendem Autoverkehr oder Rückstau von der Richmodisstraße ist selbstverständlich darauf zu achten, sich selbst und andere nicht zu gefährden.

Die einzigen Alternativen, auf die Südseite zu gelangen, sind die Fußgängerampeln an der Richmodisstraße und an der Hahnenstraße/Im Laach. Viele Radfahrer werden daher zu den angesprochenen Geisterfahrern in Richtung Fleischmengergasse.

Lösungsansätze

Ein Großteil der Hindernisse und die Konflikte mit Fußgängern lassen sich durch eine konsequente Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn beseitigen. Gleich nach der Baustelle auf der Cäcilienstraße sollte der Radfahrstreifen logischerweise auf der Fahrbahn fortgeführt werden, bis dieser hinter der Ampel auf die bestehende Radführung trifft. An der Einmündung der Zeppelinstraße muss den geradeausfahrenden Radfahrern durch einen Radstreifen auf der Fahrbahn die Möglichkeit gegeben werden, auf direktem Weg in die Hahnenstraße in Richtung Westen und in die Straße Im Laach in Richtung Süden zu gelangen. Auch aus der Richmodisstraße und der Apostelnstraße muss es dringend Möglichkeiten geben, auf die Fahr-



Ampel Neumarkt/Hahnenstraße/Im Laach

bahn zu gelangen. Das wird bis jetzt noch durch hohe Bordsteine und eine große bauliche Barriere in der Mitte der vier Autofahrspuren im Nordwesten verhindert.

Gleiches gilt für den Radweg an der Südseite. Sinnvollerweise sollte auch hier die Möglichkeit für den Radverkehr geschaffen werden, sowohl geradeaus auf die Cäcilienstraße als auch sicher links in Richtung Zeppelinstraße abzubiegen. Durch die Führung des Radverkehrs auf der Straße würde sich hier die Situation auch für die Fußgänger entscheidend verbessern. Um auch eine sichere Aufstellmöglichkeit für die von Süden aus der Fleischmengergasse kommenden Radfahrer zu schaffen, sollte hier unbedingt zügig die geplante Sperrung des Rechtsabbiegers in die Fleischmengergasse umgesetzt werden.

Die Straßenquerung von der Zeppelinstraße zur Platzmitte des Neumarkts sollte so verbessert werden, dass Radfahrer hier sicher über die Fahrbahn fahren können – etwa durch Markierungen, die zudem anzeigen können, dass Kraftfahrzeuge im Rückstau eine bestimmte Fläche freihalten müssen.

Eine weitere Maßnahme zur unmittelbaren Verbesserung der Situation sollte die Durchsetzung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 30 Km/h auf der Nordumfahrung sein. Auch ein konsequentes Vorgehen gegen Parkverstöße auf dem Radfahrstreifen am Taxistand wäre wünschenswert.

Perspektiven

Als zentraler Verkehrsknotenpunkt ist der Neumarkt auch integraler Bestandteil des neuen „Radverkehrskonzepts Innenstadt“ der Stadt Köln. Der Verkehrsausschuss hat Ende September beschlossen, dass der Radverkehrsnetzplan des neuen Konzepts als Grundlage bei allen zukünftigen Planungen im Straßenraum der Innenstadt berücksichtigt werden muss.

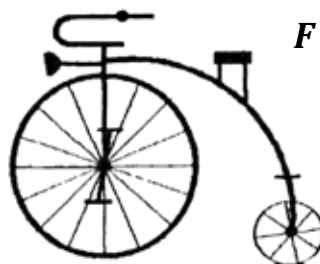
Von dem Netzplan sind nicht nur der gesamte Neumarkt, sondern auch die angrenzenden Straßen Hahnenstraße, Im Laach, Fleischmengergasse, Cäcilienstraße und Richmodisstraße betroffen. Es ist zu hoffen, dass die Umgestaltung des Neumarkts mit der Umsetzung des neuen Radverkehrskonzepts eine hohe Priorität erhält.

Langfristig muss es aus städtebaulicher Sicht das Ziel sein, den Autoverkehr vollständig auf der Südseite des Platzes zu führen und den Neumarkt im Sinne des Masterplans von Albert Speer aus seinem tristen Inseldasein zu befreien. Aus einem derzeit autogerechten Platz, bei dem alle anderen Verkehrsteilnehmer dem Autoverkehr untergeordnet sind, kann in naher Zukunft hoffentlich ein menschenge-rechter Raum werden.

Michael Vehoff, Anselm Weische □

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

Neumarkt III

Mehr Komfort für Fußgänger

In der Verkehrsdiskussion stehen meist die Belange von Autofahrern im Mittelpunkt, bisweilen auch die von Radfahrern. Die Interessen von Fußgängern werden dagegen oft vernachlässigt, obwohl die weitaus meisten Wege zu Fuß zurückgelegt werden. In Köln will der von VCD und KölnAgenda gemeinsam betriebene Arbeitskreis „Fußverkehr“ daran etwas ändern.

In diesem Sommer haben wir uns eingehend mit dem Komfort der Wege rund um den Neumarkt befasst, unter anderem bei einer ausführlichen Begehung an einem belebten Tag im Juni. Unsere Befunde und die daraus resultierenden kurzfristig umsetzbaren Verbesserungsvorschläge werden nachfolgend beschrieben.

Überquerung auf der Ostseite

- Die Grünphase für die Fußgänger muss deutlich verlängert werden. Vor allem gehbehinderte Menschen schaffen den Überweg nicht einmal annähernd innerhalb der vorgesehenen Zeit. Dies gilt für alle Überwege im Bereich des Neumarkts.
- Der Radschutzstreifen auf der Cäcilienstraße sollte auf der rechten Fahrbahn bis zum Neumarkt geführt und nach der Rechtskurve an den bereits vorhandenen Fahrradstreifen angeschlossen werden.
- Eine nur zweispurige Führung des Autoverkehrs bis zur Neumarkt-Ostseite ermöglicht die dringende Vergrößerung der Warteinsel zwischen Fahrbahn und KVB-Gleisen.
- Die Aufstellfläche auf der Südseite des Überwegs neben dem Gesundheitsamt ist winzig. Eine Vergrößerung ist möglich, wenn der Überweg ein wenig in Richtung Fleischmengergasse verschoben wird. Dies wird noch sinnvoller, wenn Überlegungen der Verwaltung, die Zufahrt zur Fleischmengergasse vom Neumarkt zu sperren, umgesetzt werden.

Derzeit weichen viele Fußgänger und Radfahrer wegen der viel zu kleinen



Solange die Nordseite des Neumarkts noch keine Fußgängerzone ist, bietet sich ein Überweg an der Einmündung Zeppelinstraße an.

Warteinsel und Aufstellflächen auf die Fahrbahn oder die Gleise aus. Durch die Verlegung und Verbreiterung der Aufstellfläche wird die Verkehrssicherheit bei geringen Kosten deutlich gesteigert.

Neuer Überweg an der Ecke zur Schildergasse

Fußgänger, die aus der Schildergasse kommen, unterliegen oft der Versuchung, schon an dieser Stelle die Fahrbahn zu überqueren, unter anderem um zu der Haltestelle Neumarkt zu gelangen. Hier einen zusätzlichen Überweg einzurichten, würde den Bedürfnissen der Fußgänger entgegenkommen und ebenfalls die Verkehrssicherheit erhöhen.

Nordseite Neumarkt

- Die zwischen Zeppelin- und Richmodisstraße parkenden Fahrräder reichen weit in den stark frequentierten Gehweg hinein. Die Parkfläche müsste deutlicher gekennzeichnet und weniger breit gestaltet werden.
- Die Konkurrenz zwischen wartenden Fußgängern und Radfahrern am Überweg zur Mitte des Neumarkts neben der Richmodisstraße kann dadurch gelöst werden, dass zwischen Gehweg und Radweg im Bereich des Überwegs Bordsteine

eingefügt werden. Der psychologische Effekt ist, dass der Fußgänger am Bordstein vor dem abgesenkten Radweg und dem Überweg wartet und nicht den Radweg blockiert.

Westliche Überquerung

Für diesen Überweg sind die Mini-Aufstellfläche an der nördlichen Ecke zur Hahnenstraße sowie

für Fußgänger eher abschreckend wirkende Trenngitter und häufig kreuzende Bahnen und Busse auf der Warteinsel charakteristisch. Für diese Problemstelle sind Lösungen schwierig, zumal der knappe Straßenraum wenig Alternativen zulässt.

Eine Möglichkeit für eine Verbesserung könnte darin liegen, den Überweg von der Ecke Hahnenstraße weg Richtung des Geschäfts Foto Gregor zu verschwenken und so eine größere Aufstellfläche zu erreichen. Gleichzeitig sollte man über eine neue Führung des Radwegs zwischen der Einmündung zur Apostelnstraße und der Ecke zur Hahnenstraße nachdenken, in zum Beispiel über die Platzfläche vor Foto Gregor zu leiten.

Ruhe- und Sitzmöglichkeiten

Die Aufenthaltsqualität auf Kölner Plätzen ist mäßig, dies gilt insbesondere auch für den Neumarkt, der zwar Kölns größter Platz ist, aber trotzdem so gut wie keine Sitzmöglichkeiten bietet. Die wenigen Bänke an der Haltestelle auf der Südseite des Platzes befriedigen nicht einmal den Bedarf der dort wartenden Nahverkehrskunden.

In der Schildergasse, am Neumarkt, auf Rudolfplatz und Alter Markt sieht es im Übrigen nicht besser aus – leider typisch für Köln.

Herbert Bretz





Mein Girokonto plant eine Kita

Gut zu wissen, dass mein Geld ausschließlich in sozial und ökologisch arbeitende Unternehmen investiert wird – von der Kita bis zum Solarpark.
www.gls.de

VCD-Veranstaltung zum Nahverkehr

Neue rechtsrheinische Straßenbahn?

Ein wichtiger Abend zu Fragen der Entwicklung des Verkehrs, des Stadtraums, der Umwelt, der Lebensqualität für Mülheim fand am Freitag, den 23. November 2015 statt.

Anfang des Jahres kamen im Fraktionsbüro der Grünen Bezirksvertreter die *nachbarschaft köln-mülheim-nord*, die Initiative *RRX-Halt für Mülheim* und der *VCD Regionalverband Köln* zusammen. Ursprüngliches Thema war die Frage, wie der S-Bahn-Halt Berliner Straße und der RRX-Halt Köln-Mülheim herbeigeführt werden können.

Doch es wurde weiter gedacht: Der VCD und die Bezirksvertretung Mülheim haben in den letzten Jahren eine Stadtbahnverbindung im Entwicklungsgebiet Mülheim-Süd am Hafen entlang der Deutz-Mülheimer Straße gefordert. Doch so richtig ge- und erhört wurden beide nicht. Warum dann nicht zusammen mit den Bürgern und Bürgerinnen aus Mülheim sich Gehör verschaffen? In vielen Gesprächen wurde die Idee vorgestellt und so kam ein breites Bündnis zustande.

Zu den ursprünglichen Initiatoren gesellten sich die *Sozialistische Selbsthilfe Mülheim*, die *Geschichtswerkstatt Mülheim*., die Initiativen *Rettet unsere Veedel*, *Rendsburger Platz* und *Heimat für Alle*, *Pro Bahn Rhein-Sieg*, die Mülheimer Ortsvereine von *Grünen*, *FDP*, *Linken* und *Piraten* sowie die *Mülheimer Bürgerliste* und die *Raum13 GmbH*.

Das Hotel *The New Yorker* unterstützte mit der kostenfreien Bereitstellung eines schönen Raumes in ihrem Haus direkt an einer möglichen zukünftigen Straßenbahntrasse.

in Rückblick

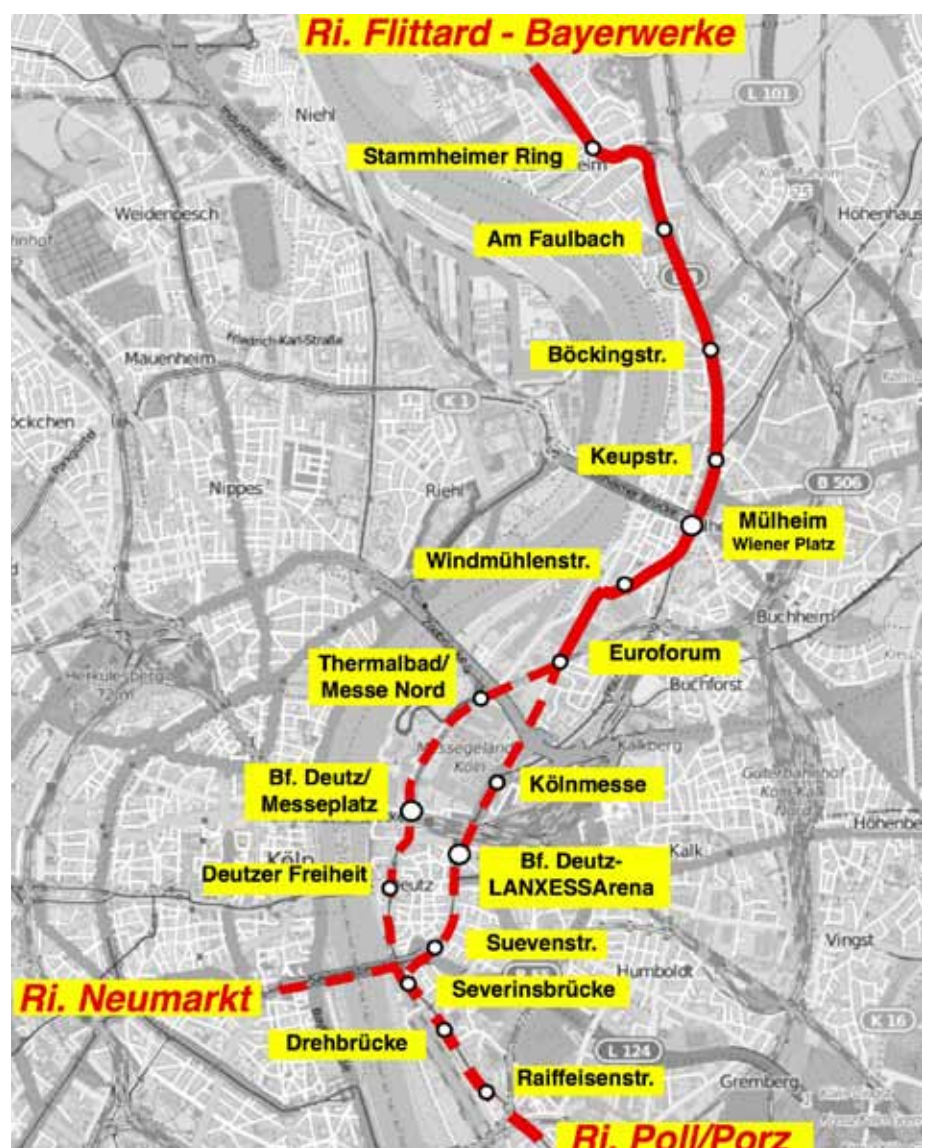
Helmut Goldauer vom Mülheimer Geschichtsverein eröffnete mit einem Blick zurück. Die Mülheimer Kleinbahn in der eigenständigen Stadt Mülheim am Rhein konnte von 1894 bis 1911 ein großes Netz aufbauen, das bis nach Opladen reichte und auch über die Deutz-Mülheimer Stra-

ße führte. Hier an der Stadtgrenze zu Köln musste die ersten Jahre ausgebaut werden, die Grenze zu Fuß überquert, bevor dann mit Kölner Straßenbahnwagen weitergefahren werden konnte. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das Netz wieder in Betrieb genommen, doch schrittweise immer weiter verringert. Heute fahren auf dem „Mülheimer Rumpfnetz“ die Linien 3 und 4 nach Deutz und die Li-

nien 13 und 18 über die Mülheimer Brücke ins Linksrheinische.

Wie kann eine moderne Straßenbahn aussehen?

Dr.-Ing. Christoph Groneck, Verkehrsplaner aus dem Rhein-Sieg-Kreis, berichtete über die Wiederentdeckung der Straßenbahn im In- und Ausland. In Frankreich fahren Straßenbahnen in



Vorschläge für eine Stadtbahn-Anbindung des rechtsrheinischen Nordens und des geplanten neuen Stadtteils im Mülheimer Süden an den Bahnhof Deutz: östliche Variante – mit Hochflurbahnen über die Deutz-Mülheimer Straße, westliche Variante – mit Niederflurbahnen über den Auenweg. Bei einer Verlängerung in Richtung Süden wäre der Deutzer Bahnhof erstmals auch von Poll und Westhoven aus direkt zu erreichen.

[Grafik: Marc Schneiders, Kartengrundlage: openstreetmap.org]



Roland Schüller vom VCD Regionalverband Köln, erläutert die mögliche Linienführung einer neuen rechtsrheinischen Straßenbahn.

städtebaulich sensiblen Innenstadtbe-
reichen, etwa am zentralen Platz Klé-
ber in Strasbourg oder vor der Kathed-
rale in Orléans. Die Bilder überzeug-
ten, so schön könnte auch zukünftig
die Deutz-Mülheimer Straße mit den
Industriedenkmalen aussehen.

Die Straßenbahn über die Deutz-
Mülheimer Straße von Mülheim nach
Deutz wäre das zentrale Herzstück
einer neuen Nord-Süd-Straßenbahn
im Rechtsrheinischen. Hier entwickelt
sich ein neues Viertel mit Wohnen,
Arbeiten und da ist eine An-
bindung mit der Straßenbahn nahelie-
gend und sinnvoll.

Doch die Initiative denkt größer:
Roland Schüller vom VCD Regio-
nalverband Köln erläuterte den 70
Zuhörenden den Gedanken einer
Straßenbahn von Flittard über Deutz
und Poll bis nach Porz. So können die
Verkehrs- und Umweltprobleme in

Mülheim konsequent und nachhaltig
gelöst werden und es wird auch Raum
für neue Entwicklungen in Wohnen
und Arbeiten geschaffen.

Die Straßenbahn beginnt in Flit-
tard auf den vorhandenen Gleisen
der Güterbahn. Hier fuhr früher der
„KongoExpress“ die Menschen zum
Arbeitsplatz ins Chemiewerk. Das
Böcking-Gelände erhält dann die vor
15 Jahren versprochene Anbindung
an das Schienennetz. Der „Schad-
stoff-Hot-Spot“ Clevischer Ring wird
entlastet. Am Wiener Platz gibt es
dann Umsteigemöglichkeiten zu den
heutigen KVB-Linien. Das Entwick-
lungsgebiet Mülheim-Süd wird zent-
ral über die Deutz-Mülheimer Straße
erschlossen.

Das Messegelände könnte bei einer
der Varianten eine neue Haltestelle
Messe-Nord erhalten (siehe Grafik
auf der linken Seite). An der Halte-

stelle Messe/Osthallen könnte bei
einer östlichen Trassenvariante dann
auf die Linien 3 und 4 ins Linksrhei-
nische umgestiegen werden. Über die
Opladener Straße könnte danach der
Bahnhof Deutz angebunden werden.
Dieser ICE-Halt, an dem alle Regional-
und S-Bahnen halten, ist ein wichtiger
Verknüpfungspunkt. Es kann hier in
die KVB-Linien 1 und 9 in die Innen-
stadt umgestiegen werden.

Verschiedene Varianten einer Stra-
ßenbahn zum Deutzer Hafen und
nach Poll sind möglich. So könnte
auch dem südlichen rechtsrheinischen
Raum eine Anbindung an den Deutzer
Bahnhof ermöglicht werden. Alternat-
tiv wäre auch eine Streckenführung
als Hochflur-Bahn über die Severins-
brücke denkbar. Damit eine Verlän-
gerung nach Poll auf den Gleisen der
Linie 7 möglich ist und sich die Bahn
besser in das Stadtbild einfügt, wäre
jedoch eine Lösung mit Niederflur-
fahrzeugen erstrebenswerter.

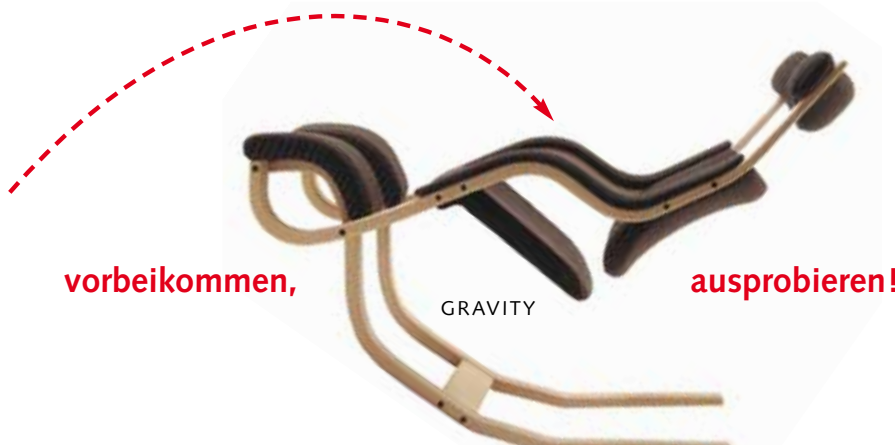
Die Nord-Süd-Straßenbahn kann
die Grundlage für ein eigenständiges
rechtsrheinisches Straßenbahnnetz
geben. Eine Verlängerung von Flittard
über den Chempark in das Leverkus-
ener Stadtzentrum ist denkbar.

Gute Ideen auch umsetzen!

Die Versammlung war insgesamt von
der Idee begeistert, es gab viel Zu-
stimmung. Und was noch wichtiger
war: Weitere Parteien, Gruppen, In-
itiativen, Projektentwickler und Ein-
zelpersonen wollen bei der neuen
*Arbeitsgemeinschaft Umweltverbund
Mülheim* mitmachen.

Ideen müssen nicht nur gut sein,
sondern auch umgesetzt werden.
Doch wo ein kreativer Wille ist, da
sind auch Schienen.

Wolfgang Besser



daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Rhein-Ruhr-Express

Bergisch Gladbach will Anschluss

Demonstration für den Umsteigepunkt Köln-Mülheim

Der VCD Regionalverband Köln und die Initiative RRX für Köln-Mülheim haben am 30. Oktober am S-Bahnhof Bergisch Gladbach und anschließend auf dem Konrad-Adenauer-Platz vor dem Bergisch Gladbacher Rathaus für den Halt des Rhein-Ruhr-Express (RRX) am Bahnhof Köln-Mülheim demonstriert.

Die Planungen für den RRX zwischen Köln, Düsseldorf und dem Ruhrgebiet sehen bisher keinen Halt in Mülheim vor. Bergisch Gladbacher Bürger brauchen den Verkehrsknoten aber vor allem für die Umsteigebeziehungen nach Norden. Zum Umsteigen nach Köln-Deutz oder Köln Hbf fahren zu müssen, würde eine Verlängerung der Fahrzeiten von 20 Minuten und mehr bedeuten.

Die Demonstranten haben auf originelle Art ihrer Forderung Ausdruck verliehen: Sie trugen ein oder zwei Koffer, auf denen in großen Buchstaben ihre Forderung zu lesen war,



Mit Phantasie für den Halt des Rhein-Ruhr-Expresses in Köln-Mülheim
[Foto: Johan van Beers]

wenn sie in der richtigen Reihenfolge standen. Mit Zeitungen oder aufgespannten bunten Regenschirmen präsentierten sie sich den Passanten als Reisende. Weitere Demonstranten verteilten Flugblätter und sammelten Unterschriften auf Listen, die an den

Landes- und den Bundesverkehrsminister gehen sollen.

Auch die Stadt Bergisch Gladbach und Politiker des Rheinisch-Bergischen Kreises unterstützen die Forderung nach einem RRX-Haltepunkt in Köln-Mülheim.

Friedhelm Bihn



KVB-Buslinien

Leere Busse zum Lentpark, überfüllte zur Uni

Der politische Wille alleine füllt noch keinen Bus.

Es war die Forderung, den Stadtteil Nippes an das neue Eis- und



Bushaltestelle Lentpark – meistens menschenleer

Schwimmbad anzubinden, die zur Einrichtung einer halbstündlich verkehrenden Buslinie zwischen Ebertplatz und Lentpark führte. Dieses Angebot entlarvt sich als ein politisches Feigenblatt. Die Busse kommen von Bilderstöckchen, was nicht gerade als Heimat der Lentpark-Gäste bekannt ist. Und die Nippeser sind schneller per Rad am Ziel. Oder sie gehen lieber zu Fuß die sieben Minuten von der Haltestellen Loosestraße oder Reichenspergerplatz, anstatt am Ebertplatz noch einmal das Verkehrsmittel zu wechseln. So kommt es, wie in der RHEIN-SCHIENE vor über zwei Jahren prog-

nostiziert: Die am Lentpark endenden Busse transportieren vor allem eines – heiße Luft.

Auf der anderen Seite gibt es Buslinien, die zu bestimmten Zeiten kaum alle Fahrgäste fassen können. Und dennoch findet seit Jahren die Forderung nach einer Taktverdichtung kein Gehör. So ergeht es der nur alle 20 Minuten verkehrenden Uni-Buslinie 142. Auch wenn am Bahnhof Ehrenfeld alle paar Minuten neue Fahrgäste aus den S-Bahnen und Regionalzügen steigen, die Fahrt Richtung Universität kann nur nach längerer Wartezeit in oft völlig überfüllten Bussen fortgesetzt werden.

Der politische Wille folgt wohl nicht immer den Wegen der Fahrgäste.

Volker Kunstmann (AK ÖPNV)



HEIMAT IST UNSER RHEIN UND ALLES.

DA SIMMER DABEI.

Ob Erdgas, Wasser oder Strom:
Seit 140 Jahren versorgen wir
Ihre Region mit Energie. Mehr
unter www.rheinenergie.com



Breslauer Platz

Fernbusse und Linie 133 fallen weg

Kleine Änderungen, aber das Provisorium bleibt

Bereits vor zwei Jahren wurde in der RHEIN-SCHIENE über die chaotischen Verhältnisse am Breslauer Platz berichtet. Radfahrende, Fußgänger, Kiss&Ride-Verkehr, Taxen, Fern- und Linienbusverkehr behindern sich gegenseitig; eine kurzfristige Lösung der Probleme wurde von der Verwaltung nicht gesehen, eine langfristige Behebung zeichnete sich aufgrund der ständig verschobenen Realisierung der baulichen Fassung des Breslauer Platzes Richtung Rhein nicht ab.

Nun gibt es aber zwei Veränderungen: Der Fernbus-Verkehr ist entfallen und die KVB-Linie 133 wurde in die Goldgasse verlagert.

Fernbusse

Gegen den Beschluss der Stadt Köln, den Fernbuslinienverkehr am Flughafen abzuwickeln, wehrten sich die Fernbusbetreiber zwar heftig, letztlich blieben sie aber auch juristisch erfolglos und mussten ihre angestammten Plätze am Breslauer Platz und in Deutz

verlassen. Dies ist eine Chance, den freigewordenen Raum am Breslauer Platz zur Verbesserung der derzeit noch chaotischen Zustände zu nutzen.

Die Kölner Medien berichteten in diesem Zusammenhang über Gedankenspiele der Verwaltung, weitere Plätze für Taxen und Kurzzeitparken einzurichten. Diese Pläne stießen jedoch auf Widerspruch und eine entsprechende Initiative der Bezirksvertretung Innenstadt. Der unten abgedruckte Plan veranschaulicht die aktuellen Planungen: Statt zusätzlichen Raum für Taxen zu schaffen, werden Fahrradabstellplätze eingerichtet, da die um den U-Bahn-Ausgang vor der B-Passage vorhandenen Plätze nicht ausreichen. Zusätzlich wird der Kiss&Ride-Verkehr funktional getrennt: In einer baulich eingegrenzten Spur wird es eine reine Ausstiegszone geben, der wartende Autoverkehr soll an einem anderen nicht mehr benötigten Bussteig abgewickelt werden.

KVB-Linie 133

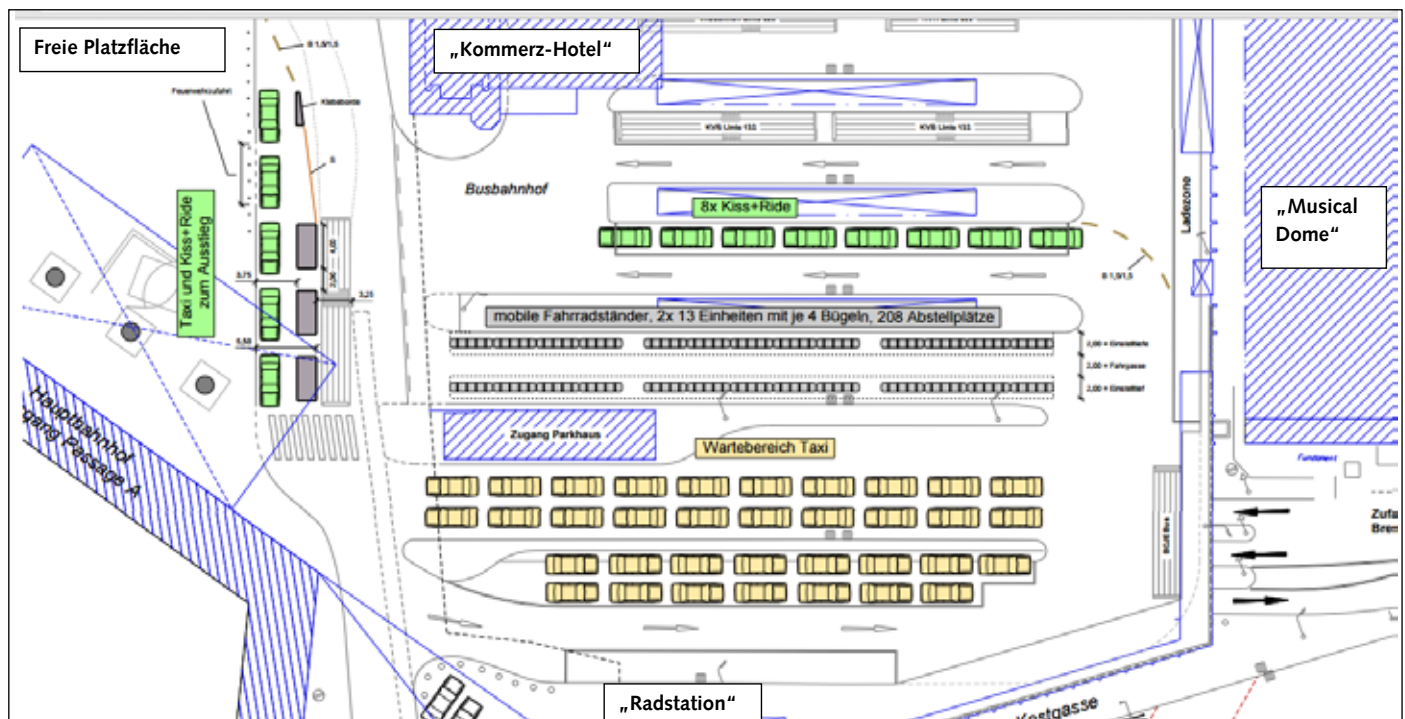
Die zweite Änderung am Breslauer Platz ist die mit dem Fahrplanwechsel

2015 verbundene Umstellung der KVB-Linie 133 auf Elektrobusse und der dafür nötige Umzug in die Goldgasse. Dieser ist nötig, da die Trafostationen für den Elektrobetrieb aufgrund der vorhandenen Tiefgarage nicht unter der bisherigen Haltestelle eingerichtet werden können. Dies bedeutet für die Fahrgäste der Linie 133 zwar einen weiteren Fußweg zum Hauptbahnhof, auf der anderen Seite aber größere Fahrplanstabilität, da der Bereich südlich des Kreisverkehrs gemieden wird.

Zukünftig werden damit die Buslinien 132 und 133 an unterschiedlichen Orten halten, denn die Linie 132 fährt weiter am Breslauer Platz ab. Eine gut sichtbare Fahrgastinformation zu den beiden Abfahrtsorten der KVB-Linien ist daher nötig.

Mittelfristig muss die Situation vor allem hinsichtlich des anderen Verkehrsteilnehmer behindernden Kiss&Ride-Verkehrs beobachtet werden – langfristig muss es hierfür und für die parkenden Fahrräder in die Bebauung des Breslauer Platzes integrierte Lösungen geben.

Markus Graf



Geplante neue Raumnutzung am Breslauer Platz

[Quelle: Stadt Köln, Amt für Straßen- und Verkehrstechnik, Lageplan „ZOB Breslauer Platz, Änderung Bussteignutzung“, 23.10.2015 (Ausschnitt)]

Schienenannahverkehr

Aktuelles zum Fahrplanwechsel

Änderungen im regionalen Bahnverkehr ab Dezember 2015

S12, S13, S19

Die S12 und die S13 tauschen ihren westlichen Endpunkt. Die S12 verkehrt zukünftig von Au(Sieg) nach Köln-Ehrenfeld. Wie bisher bei der S13 fahren einige Züge in der Schwachverkehrszeit nur bis Köln-Hansaring und in der Hauptverkehrszeit weiter nach Horrem. Die S13 verkehrt neu von Düren nach Troisdorf. Fahrten dieser Linie, die über Troisdorf hinaus nach Hennef verkehren (montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit), tragen wie bisher die Bezeichnung S19.

Neu ist eine stündliche Verlängerung (montags bis freitags zwischen etwa 6 und 20 Uhr) der S19 bis Herchen. Dadurch ergibt sich zu diesen Zeiten zusammen mit der S12 ein angenäherter Halbstundentakt zwischen Hennef und Herchen. Allerdings können die Züge der S19 wegen des eingleisigen Abschnittes zwischen Blankenberg und Merten nicht in Blankenberg halten.

RE6a

Diese Linie wird zum Fahrplanwechsel neu eingerichtet und stündlich vom Düsseldorf Hauptbahnhof über Neuss, Dormagen, Köln Hauptbahnhof und Messe/Deutz zum Flughafen Köln/Bonn verkehren. Ab Dezember 2016 wird diese Linie in den dann zu verlängernden RE6 (Minden – Düsseldorf) aufgehen. Mit der neuen Verbindung gibt es zukünftig drei RE-Linien zwischen Köln und Düsseldorf.

RE7 und RB48

Auf dem RE7 („Rhein-Münsterland-Express“) werden überwiegend fünfteilige Talent 2 in Doppeltraktion eingesetzt, die ein etwas höheres Sitzplatzangebot als die heutigen Dostozüge haben.

Die RB48 („Rhein-Wupper-Bahn“) wird wieder bis Wuppertal-Oberbarmen verlängert und erhält zwischen

Köln und Bonn den neuen Systemhalt Hürth-Kalscheuren. Werktags außer Samstags gibt es neben dem bisherigen Angebot sechs zusätzliche Zugpaare zwischen Köln und Bonn (je drei in den Spitzenzeiten morgens und nachmittags), die damit das Zugangebot auf vier Züge je Stunde zwischen den beiden Großstädten verdichten. Die zusätzlichen Fahrten erhalten allerdings unterwegs eine Zugüberholung, die zu etwas längeren Fahrzeiten als die reguläre RB 48 führt. Abends fahren die Züge zwischen Köln und Bonn-Mehlem zwei Stunden länger als bisher: letzte Abfahrt von Köln Hbf in Richtung Bonn um 23.38 Uhr und von Bonn Hbf in Richtung Köln um 23.53 Uhr. Bis kurz vor Mitternacht verkehren zusammen mit der MRB26 also zwei Züge pro Stunde zwischen Köln und Bonn.

RB98:

Die samstags, sonn- und feiertags ganzjährig angebotenen vier Fahrtenpaare des EifelBörde-Express Euskirchen – Nemmenich – Zulpich – Vettweiß – Jakobwüllesheim – Bubenheim

– Binsfeld – Düren verkehren ab dem 1. Januar 2016 unter der Liniennummer RB98 mit der neuen Bezeichnung Eifel-Börde-Bahn. Ab Anfang 2018 ist die Aufnahme des täglichen Linienverkehrs im Zweistundentakt vorgesehen.

MRB26:

Wegen neuer bevorzogter Fahrplantrassen auf der linken Rhein-strecke erhalten täglich drei Fahrten der Mittelrheinbahn zwischen Köln Hauptbahnhof (ab 6.56, 12.56, 16.56 Uhr) und Remagen und drei Fahrten zwischen Remagen (ab 10.11, 14.11, 18.11 Uhr) und Köln jeweils eine zusätzliche Überholung in Brühl oder Bonn-Bad Godesberg, wodurch es bei diesen Zügen zu Taktabweichungen an zahlreichen Halten kommt. Die für die Überholungen zusätzlich benötigte Zeit soll durch das Auflassen von Halten kompensiert werden, in südlicher Richtung Rolandseck und Oberwinter, in nördlicher Richtung Roisdorf und Hürth-Kalscheuren.

Frank Heilmann,
Pro Bahn Rhein-Sieg



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



First Class Unterkunft für Ihr Fahrrad

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

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

Preise

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

Radstation
Hauptbahnhof Köln

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

Nahverkehr Rhein-Erft in Zukunft

Wenig politische Ambition, wenig Geld

Am 26. Mai „flatterte“ er mir auf den – zugegebenermaßen elektronischen – Schreibtisch, der „Entwurf des Nahverkehrsplans für den Rhein-Erft-Kreis“ (NVP-REK). Denn damals startete die sogenannte Offenlage des Plans im Verfahren, an dessen Ende ein neuer Nahverkehrsplan für den westlich an Köln grenzenden Flächenkreis für den Zeitraum von 2015 bis 2020 stehen soll. Der VCD Regionalverband Köln und ich als dessen Beauftragter für den Rhein-Erft-Kreis erhielten den Plan als Verband im Rahmen der Offenlage mit der Möglichkeit zur Stellungnahme. Zuvor hatten wir uns bereits im sogenannten Mobilitätsbeirat des Kreises mit Aspekten des neuen NVP-REK beschäftigt und dort Vorschläge eingebracht.

Was steht drin?

Auf vielen Seiten gibt es erst einmal gesetzliche Rahmenbedingungen, eine Bestandsaufnahme der Strukturdaten des Kreises und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Kreis sowie ein paar Statements zu dessen Finanzierung. Sicher alles wichtige Daten, aber so richtig spannend wird es erst mit der Analyse der heutigen Nachfrage im ÖPNV und der Strukturprognose für 2025.

Die Analyse der heutigen Verkehrsmittelwahl aus einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger des Kreises zeigt dann auch gleich Trauriges – siehe Tabelle unten: Nur sieben Prozent aller Wege in Rhein-Erft-Kreis werden mit Bus und Bahn zurückgelegt. Dabei klappt zwischen Spitzenreiter Hürth mit

zwölf und dem Schlusslicht Bedburg mit gerade einmal vier Prozent eine große Lücke. Noch trauriger ist die Strukturprognose, sagt sie doch voraus, dass der Anteil des ÖPNV sich bis 2025 sogar noch leicht zurückentwickeln wird.

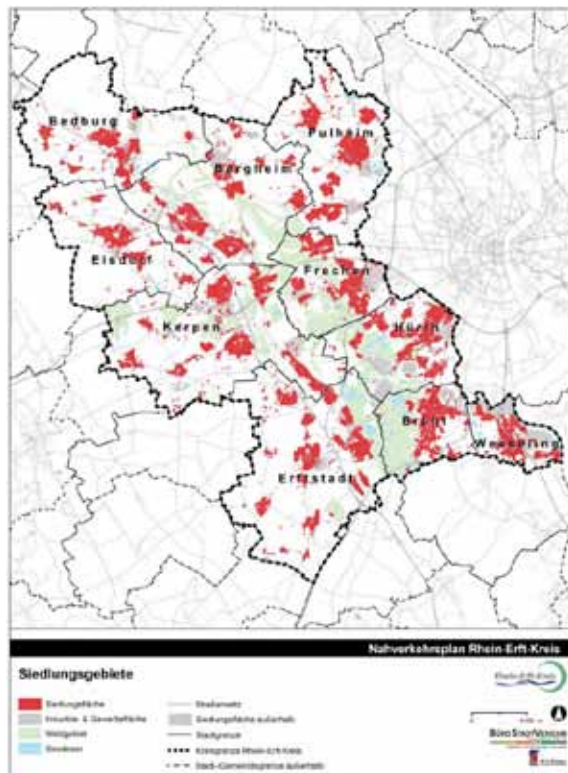
Was will der Rhein-Erft-Kreis?

Nun hätte man erwarten können, dass ein Nahverkehrsplan das Ziel hat, dem entgegenzuwirken und mehr Verkehr auf Bus und Bahn zu bringen. Doch das ist im Wesentlichen nicht der Fall, formuliert der NVP-REK doch lediglich das Ziel, dass „das ÖPNV-Angebot dabei der regionalen Lage des Kreises in der Metropolregion Köln-Bonn mit Fokus auf das Oberzentrum Köln und den bestehenden Verkehrsverflechtungen innerhalb des Kreises hinreichend Rechnung tragen“ soll. Das klingt nach wenig Elan und tatsächlich wird an anderer Stelle des Entwurfs deutlich, dass es primär darum geht, Mehrausgaben für den ÖPNV zu vermeiden und mit Finanzmitteln in der bisherigen Größenordnung das Mögliche zu tun. Dabei soll, sinngemäß zitiert,

- angebotsorientiert auf hoch frequentierten ÖPNV-Verbindungen eine attraktive Angebotsgestaltung erfolgen und
- bedarfsorientiert im Sinne einer Grundversorgung die Mobilität nichtmotorisierter Bevölkerungsgruppen in dünner besiedelten Teilräumen gesichert werden.

Was soll konkret gemacht werden?

Um diese Ziele zu erreichen, enthält der Plan ein Maßnahmenkonzept mit den auf der gegenüberliegenden Seite dargestellten Kapiteln.



Siedlungsstruktur des Rhein-Erft-Kreises

[Quelle: Büro Stadtverkehr GmbH & Co KG, Hilden, NVP-REK]

Außerdem stellt das Konzept Überlegungen zur Qualitätssteuerung und zu organisatorischen Maßnahmen an, die über das hinausgehen, was heute zum Tragen kommt. Auch enthält der Plan Ausführungen zu einem sogenannten Linienbündelungskonzept, die allerdings noch einmal überarbeitet werden sollen.

Wer soll das bezahlen?

Spannend wird es dann noch einmal im Kapitel Finanzplanung. Der Kernsatz dort lautet: „Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage des Rhein-Erft-Kreises besteht die Notwendigkeit, die ÖPNV-bedingten Ausgaben auf heutigem Niveau zu begrenzen (Konsolidierung). Verbesserungen im ÖPNV im Rhein-Erft-Kreis können nur noch dann durchgeführt werden, wenn sie kostenneutral sind oder zu Einsparungen führen.“

Da der Entwurf des Nahverkehrsplans eine Reihe von Maßnahmen

Verkehrsmittel	Anteil am Modal-Split
Schiene	5 %
Bus	2 %
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	56 %
MIV-Mitfahrer	8 %
Fahrrad	14 %
Fußverkehr	14 %

[Eigene Darstellung aufgrund von Daten aus dem NVP 2015-2020 des Rhein-Erft-Kreises]

enthält, die zwar etwas kosten, aber nicht unmittelbar in den Linienverkehr einfließen, bedeutet das faktisch eine Reduzierung der Aufwendungen für den eigentlichen öffentlichen Personennahverkehr. Allzu leicht macht es sich der Kreis dann damit, festzustellen, die Städte könnten ja gerne ihr Angebot ausweiten, wenn sie selber bereit wären, dafür zu zahlen.

Was hält der VCD davon?

Dass der VCD mit solchen Aussagen in einem Werk, das eigentlich der Stärkung einer wichtigen umweltfreundlichen Mobilitätskomponente dienen soll, nicht glücklich ist, liegt auf der Hand. Entsprechend fiel unsere Stellungnahme zum Entwurf aus. Sie enthielt folgende Kernelemente:

- Es fehlt eine Verkehrszählung als Basis für den Plan.
- Der Entwurf weist keinerlei Anstrengungen aus, den mickrigen

Anteil des ÖNVP am Modal Split von derzeit sieben Prozent zu steigern.

- Umwelt- und klimapolitische Zielsetzungen sucht man im Entwurf fast vergeblich. Bei der Erarbeitung des Plans wurde auch ein „Klimaschutzkonzept Teilbereich Verkehr“ erstellt, das bis heute unter Verschluss gehalten wird und nur in einer Fußnote des Entwurfs erwähnt wird. Wir haben gefordert, das Klimaschutzkonzept zu veröffentlichen und klima- und umweltschutzpolitische Ziele in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.
- Regionalbusse und Stadtbahnverkehre sollen zu 100 Prozent über die Kreisumlage finanziert werden.
- Zwei Maßnahmen, die gemäß Plan erst mittelfristig realisiert werden sollen und unter Finanzierungsvorbehalt stehen, sollen als Pilotprojekte vorgezogen und bereits in 2016 realisiert werden.

- Die Anregungen, die unter anderem auch der VCD im vorgelagerten Beteiligungsverfahren über den Mobilitätsrat gemacht hatte, sollen berücksichtigt werden.

Zusätzlich brachten wir eine Reihe von detaillierten Vorschlägen zu einzelnen Linienführungen und der besseren Vernetzung mit den Verkehren der Stadt Köln.

Wie läuft das Verfahren?

Am 18. November 2015 hat der Verkehrsausschuss des Kreises einen neuen Entwurf des NVP beraten, in den die Stellungnahmen der kreisangehörigen Städte, der Verkehrsunternehmen, der benachbarten Aufgabenträger, der Träger öffentlicher Belange sowie der Bürgerschaft eingearbeitet wurden. Die Stellungnahme des VCD wurde hierbei zur Kenntnis genommen. Die Verkehrszählung, die auch die Politik im Rhein-Erft-Kreis forderte, soll nun durchgeführt werden. Unser Statement zur Umwelt- und Klimapolitik findet sich immerhin als, wie ich es empfinde, selbstkritische Passage des Kreises in der Entscheidungsvorlage. Abgelehnt wurde unsere Forderung nach der vorgezogenen Pilotierung von zwei mittelfristigen Maßnahmen.

Die Verabschiedung des neuen Nahverkehrsplanes ist für die Kreistagssitzung am 10. Dezember 2015 vorgesehen. Umsetzungen des Planes werden sich bis zum Ende des Betrachtungszeitraums hinziehen, also bis ins Jahr 2020.

Abspann

Dieser Artikel konnte aufgrund des Umfangs und der Detailtiefe des Entwurfs zum Nahverkehrsplan für den Rhein-Erft-Kreis nur einen Überblick geben und an der Oberfläche kratzen.

Die wörtlichen Zitate im Text entstammen dem „Entwurf des Nahverkehrsplans für den Rhein-Erft-Kreis“ Stand 21. Mai 2015, auf den sich der gesamte Artikel bezieht.

Bei Fragen oder weiterem Informationsbedarf zum Entwurf, zur Stellungnahme des VCD und zum Verfahren können Sie mich gerne ansprechen: mobil: 0151 15322886, E-Mail: rhein-erft@vcd-koeln.de.

Axel Fell



Kapitel	Wesentlicher Inhalt
Rahmenbedingungen und Ziele	■ Möglichst unveränderter Zuschussbedarf ■ Identifikation von Einsparpotenzialen zur Finanzierung von erforderlichen Maßnahmen ■ Unterteilung in – kurzfristige Maßnahmen – weitere Prüffelder – Arbeitsaufträge
Angebotskonzept	Detaillierte Darstellung der geplanten Linien und deren Führungen
Produktprofilierung im Rhein-Erft-Kreis	Unterscheidung in ■ REGIO-Bus ■ Regionalbus ■ Stadtbus/Ortsbus Stadtbus/Ortsbus ■ Schülerverkehr ■ TaxiBus ■ Anrufsammeltaxi (AST) ■ Bürgerbus
Anregungen an den Schienen- gebundenen Personennahverkehr und die Stadtbahn	Diverse konkrete Vorschläge und Forderungen zu Bahn-Verbindungen
Bedarfsverkehre	Detaillierte Ausführungen zu den AST-Verkehren
Verknüpfungspunkte und Haltestellen	■ Typisierung und Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten ■ Zuordnung von Bahnhöfen und Haltestellen zu den Typen ■ Haltestellenkataster ■ Ausführung zur Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen ■ Ausführungen zur Ausgestaltung von Linienwegen
Tarifstruktur und Vertriebsformen	■ Verbleib in der Tarifstruktur des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) ■ Ausbau der Tarifkooperation mit dem AVV ■ Ausführungen zum Fahrkartenverkauf
Informations- und Serviceangebote sowie Mobilitätsmanagement	■ Ausführungen u. a. zu Entwicklungen in den Bereichen Fahrgastinformationen, Beschwerdemanagement, Fahrgastrechte ■ Übergreifendes Mobilitätsmanagement
Multimodale Schnittstellen	■ Weiterentwicklung der P+R- und B+R-Anlagen ■ Haltestellen als multimodale Verknüpfungspunkte

Inhalt des Nahverkehrsplans Rhein-Erft

Nahverkehrsplan Euskirchen

Fehlende Ziele bedeuten Stagnation

Viele Städte und Landkreise in der Region Köln schreiben zurzeit ihre Nahverkehrspläne fort. So auch die Stadt Euskirchen. Der VCD wurde freundlicherweise gebeten, eine Stellungnahme abzugeben.

Unser Fazit nach Lesen des Entwurfs: Das Tal ist hoffentlich durchschritten, der Fahrgastswund ist gestoppt. Eine Ausweitung des Stadtbus-Angebots ist „aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen“ nicht geplant. Lediglich kleinere Optimierungsmaßnahmen können umgesetzt werden.

Unsere Prognose: Ohne klare Zielvorgaben und entsprechend ausgerichtete Maßnahmen wird der ÖPNV-Anteil auch in den kommenden Jahren auf niedrigem Niveau stagnieren.



Nahverkehrsknoten Busbahnhof Euskirchen

Stadtbusse in Euskirchen im Jahr 1995 und heute

Euskirchen war vor 20 Jahren eine viel beachtete „ländliche“ Modellstadt hinsichtlich ihres Stadtbusangebots. Als Folge einer Konzepterstellung wurde im November 1995 die Stadtverkehr Euskirchen GmbH (sve) gegründet. Es entstand in mehreren Stufen ein attraktives Stadtbussystem mit einem werktags durchgängigen 15-Minuten-Takt, passend zum 30-Minuten-Takt der Bahnen aus Köln, Bonn und der Eifel, die alle gleichzeitig eintreffen. Der Integrale Taktfahrplan wurde hier optimal umgesetzt! Am Bahnhof Euskirchen laufen alle städtischen und regionalen Bus- und Bahnverkehre zusammen.

Nach dem politischen Mehrheitswechsel im Jahr 1999 folgte im Jahr

2002 die erste „Konsolidierung“: Aus dem 15-Minuten- wurde ein 20-Minuten-Takt und der sogenannte JobExpress wurde eingestellt. Nur noch einmal stündlich gab es einen günstigen Anschluss am Bahnhof an den Zugverkehr. Im Jahr 2006 kam es dann noch dicker: Die Busse fuhren tagsüber nur noch alle 30 Minuten, was sich erheblich auf die Fahrgastzahlen auswirkte. Dies bemerkte man jedoch erst bei einer Fahrgastzählung des VRS im Jahr 2009. Lag man 2004 noch bei über 15.000 Fahrten pro Werktag, sank die Zahl um mehr als ein Drittel auf unter 10.000. Eine Haushaltsbefragung zur Mobilität ergab zudem, dass der ÖPNV-Anteil zwischen 2000 und 2012 um einen Prozentpunkt auf 12,5 Prozent gesunken war, während der Anteil der Mitfahrer im PKW um knapp drei Prozent anstieg. Insbesondere vor- und nachmittägliche Versorgungsfahrten mit dem Stadtbus nahmen deutlich ab.

So kam es, dass insbesondere den zahlreichen Bahnpendlern sowie für Einkäufe und Erledigungen innerhalb der Kernstadt ein verbessertes Angebot für Stadtbusfahrten gemacht wurde. Der durchgehende 20-Minuten-Takt wurde Ende 2012 wieder eingeführt. Auch wurde das abendliche Fahrtenangebot 2013 und 2014 leicht erweitert. Ob dies zu merklich höheren Fahrgastzahlen geführt hat, lässt sich derzeit mangels aktueller Befragungen noch nicht belegen.

Anregungen des VCD

Folgende Anregungen haben wir den Verantwortlichen bei der Stadt Euskirchen schriftlich zukommen lassen:

- Wir vermissen in dem gesamten Entwurf eine ambitionierte Zielvorgabe. Bis zu einer vorgegebenen Zeit, zum Beispiel im Jahr 2020 oder 2025, soll der ÖPNV-Anteil eine gewisse Prozentzahl erreichen. Eine erneute Haushaltsbefragung könnte belegen, ob die seit

Ende 2012 erfolgten Maßnahmen bereits wieder zu einem höheren ÖPNV-Anteil geführt haben. Auch eine neue Fahrgastzählung halten wir für erforderlich. Die letzten bekannten Zahlen stammen aus dem Jahr 2009.

- Das im Entwurf erwähnte „Entwicklungskonzept Stadtbus 2020“ dient lediglich der Überprüfung des Angebots im Hinblick auf die Stadtentwicklung (neue Baugebiete, Gewerbegebiete, Einzelhandelskonzept etc.). Was ist mit zusätzlichen ÖPNV-Potentialen durch Umsteiger vom motorisierten Individualverkehr oder durch ein verändertes Mobilitätsverhalten bei jüngeren Menschen? Hier wünschen wir uns mehr Mut seitens der kommunalen Entscheidungsträger.
- Die Reisezeiten spielen für die ÖPNV-Nutzung eine entscheidende Rolle. Hiermit verbunden ist die Umsteigequalität. Hier sehen nicht nur wir erheblichen Verbesserungsbedarf bei den Zug- und Bus-Anschlüssen am Bahnhof Euskirchen. Insbesondere die Anschlussverbindungen von und nach Bonn müssen verbessert werden. Hier ist auch eine Harmonisierung der Nahverkehrspläne von Stadt und Kreis Euskirchen sowie der Kreise Rhein-Sieg und Rhein-Erft wichtig.
- Das neue Freizeitbad muss besser angebunden werden. Anstatt die „Entwicklung der Nachfrage abzuwarten“ (Entwurf, S. 76) sollte hier testweise (etwa für ein Jahr) zur Eröffnung Ende 2015 eine attraktive ÖPNV-Anbindung angeboten und beworben werden. Das müsste auch im Interesse des Betreibers liegen, so dass die entstehenden Kosten unter Umständen geteilt werden können.
- Die Anbindung des großen Gewerbegebiets Am Silberberg (IPAS) ist miserabel und sollte verbessert werden. Vorschlag des VCD: Verdichtung der Linie 876 (derzeit stündlich) und/oder eine durch das Gewerbegebiet führende Linie 875.

Sabine Müller



cambio CarSharing

**Ein Auto,
wenn Sie es brauchen**



**75 x in Köln
10 x in Bonn**



CarSharing heißt mehr Flexibilität, mehr Unabhängigkeit,
weniger Kosten und weniger CO₂.

cambio-CarSharing.de/bonn
cambio-CarSharing.de/koeln

Regionalisierungsmittel für den Nahverkehr

Erhöhung beschlossen

Förderung von Investitionen in Busse und Bahnen nach 2019 weiter offen

Über die künftige Finanzierung des Eisenbahn-Regionalverkehrs haben sich Ende September dieses Jahres die Bundeskanzlerin und die Ministerpräsidenten der Länder nach einem langjährigen Streit zwischen Bund und Ländern geeinigt. Der Vermittlungsausschuss zwischen Bundestag und Bundesrat gab daraufhin nach seiner Sitzung am 14. Oktober bekannt, dass die sogenannten Regionalisierungsmittel, mit denen die Länder den Nahverkehr auf der Schiene finanzieren, für das Jahr 2016 von bisher 7,4 auf 8 Mrd. Euro erhöht werden; dieser Betrag soll von 2017 bis 2031 jährlich um 1,8 statt bisher 1,5 Prozent ansteigen. Wie der Zuschuss zwischen den einzelnen Ländern aufgeteilt wird, soll eine Rechtsverordnung regeln, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

Die Länder hatten eine Erhöhung auf 8,5 Mrd. Euro und eine jährliche Dynamisierung um 2,5 Prozent gefordert. Auf dieser Grundlage hatte die Verkehrsministerkonferenz am 1. Oktober 2014 einen „Kieler Schlüssel“ für die Verteilung zwischen den Ländern vereinbart. Beabsichtigt war, dass die höheren Mittel nach Bevölkerung und Verkehrsdichte verteilt werden, aber keine Länder weniger erhalten sollten. Durch die Festlegung des geringeren Betrages würden heute aber verschiedene Länder weniger erhalten, so dass neu verhandelt werden muss.

Außerdem wurde vereinbart, den Anstieg der Trassen- und Stationspreise im Schienenpersonennahverkehr zu begrenzen. Die Länder sollen außerdem dem Bund regelmäßig die Verwendung der Gelder nachweisen.

Bundesprogramm wird nach 2019 weitergeführt

Der Bund sagte auch zu, nach 2019 das sogenannte „Bundesprogramm“ des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) – nur – mit unverändert rund 333 Mio. Euro jährlich

weiterzuführen. Danach werden Großvorhaben im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wie große Bauvorhaben mit jeweils über 50 Mio. Euro zuwendungsfähiger Kosten auch künftig gefördert. Der Deutsche Städtetag und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hatten Ende Februar 2015 noch eine Liste exemplarischer Maßnahmen aus 13 Städten (mit einem Investitionsvolumen von allein 2,25 Mrd. Euro) veröffentlicht, die aufgrund verkehrlicher Relevanz dringend finanziert werden müssten. In dieser Liste ist eine umfangreiche, für die Entwicklung unserer Region unverzichtbare Maßnahme wie der „Bahnknoten Köln“ nicht einmal enthalten. Dies belegt eindrücklich, dass gerade den Ballungsräumen, wo die Nachfrage nach Bussen und Bahnen kontinuierlich steigt, nicht genügend Geld zur Verfügung gestellt wird, damit durch einen wirkungsvollen Ausbau des ÖPNV die dort durchweg herrschenden Verkehrsprobleme zeitnah angegangen werden können.

Höhere Förderung ab 2019 unerlässlich

Zwischen Bund und Ländern noch gar nicht entschieden ist die Weiterführung der mit den sogenannten „Entflechtungsmitteln“ erfolgten ÖPNV-Förderung über 2019 hinaus. Zur Erinnerung: 2006 hatten Bund und Länder bei der damaligen Föderalismusreform zur Beendigung von Mischfinanzierungen ein Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen beschlossen. Seitdem hatten die Länder vom Bund jährlich 1,3 Mrd. Euro „Entflechtungsmittel“ (bis 2013 zweckgebunden) für Investitionen in den kommunalen Verkehr nach dem GVFG erhalten, davon jeweils etwa die Hälfte für ÖPNV und für den kommunalen Straßenbau. Allein der Zweckverband Nahverkehr Rheinland hatte im Dezember 2014 Planungen für insgesamt 142 Projekte mit einem Gesamtvolumen von knapp



[Foto: Bihn]

Die Haltestelle „Bonner Wall“ der Kölner Nord-Süd-Stadtbahn wird Mitte Dezember 2015 in Betrieb genommen.

217 Mio. Euro wegen der unsicheren Finanzierung nach 2019 vorerst auf Eis gelegt. Zu diesen Projekten zählen der Neu- oder Ausbau von Bahnhöfen, Busbahnhöfen und Haltestellen, die Anlage oder Erweiterung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen, Signalisierungen, die Einrichtung von Aufzügen oder Dynamischen Fahrgastinformationen.

Nicht enthalten im Förderkatalog des GVFG sind bisher die überfälligen Erneuerungsmaßnahmen von zum Teil 30 bis 40 Jahre alten Anlagen. Derzeit umfasst dieser Sanierungsstau nach Berechnungen des VDV rund 4,5 Mrd. Euro; der Betrag steigt, solange es hierfür keine Lösung gibt, um jährlich rund 330 Mio. Euro.

Hinzu kommt, dass der Bund im 2013 novellierten Personenbeförderungsgesetz vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 gefordert, bis heute aber Kommunen und Verkehrsunternehmen auch nur annähernd nicht die dafür nach dem Konnexitätsprinzip („Wer bestellt, bezahlt“) erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung gestellt hat. Nach Berechnungen des VDV wären insgesamt etwa 20,5 Mrd. Euro nötig.

Bund und Länder müssen schnellstmöglich für die Zeit nach 2019 eine zweckgebundene, verlässliche und dem höheren Bedarf entsprechende Finanzierung der Erneuerung und des Ausbaus des kommunalen ÖPNV vereinbaren. Die Kommunen alleine sind hierzu nicht in der Lage.

Friedhelm Bihn



ÖPNV-Zugänglichkeitscheck des VCD

Ergebnis liegt jetzt vor

Handlungsbedarf bei Information und Verkehrsmittelverknüpfung

Für das Fahren mit Bussen und Bahnen reichen gute Fahrplanangebote allein nicht aus. Einfach und leicht nutzbar muss es sein. Um herauszufinden, welche Bedeutung den sogenannten „weichen“ Faktoren im Nahverkehr eingeräumt wird, hat der VCD im April dieses Jahres das ÖPNV-Angebot in Köln untersucht. Daneben fand der bundesweite Test in der Großstadt Hannover, den Mittelstädten Bamberg und Lutherstadt Wittenberg sowie in den beiden Landkreisen Meißen (Sachsen) und Vogelsbergkreis (Hessen) statt.

In Köln wurden die Fahrzeuge, das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität der Haltestellen, das Angebot und die Qualität der Basisinformationen, die Barrierefreiheit der Haltestellen und Fahrzeuge, die Internetseiten

und die Beratungs- und Verkaufsstellen mit gut und teilweise sehr gut bewertet. Konkrete Handlungsempfehlungen gibt die VCD-Untersuchung aber für die Fahrgastinformation. So fehlen an zahlreichen Haltestellen Wegeleitungen zu Umsteigemöglichkeiten und Umgebungspläne oder Online-Angaben zu Verspätungen in der Verbindungsauskunft. Auch das Informationsangebot für barrierefreies Reisen in der Verbindungsauskunft sollte ausgebaut werden, etwa durch Informationen zu Aufzugsstörungen. Ferner kritisiert der VCD, dass weder bei den aktuellen noch den künftigen Fahrkartenautomaten mit Geldscheinen bezahlt werden kann. Auch die Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sollte durch Hinweise zu Fahrradverleihsystemen, Carsharing-Anbietern und Taxidiens-ten an Haltestellen und online verbessert werden. Auch fehlen oft deutlich

sichtbare Hinweise zur Radmitnahme in und an den Fahrzeugen.

Gregor Kolbe, VCD-Projektleiter des ÖPNV-Zugänglichkeitschecks: „Der Nahverkehr kann noch für viel mehr Menschen eine tatsächliche Alternative zum Auto sein, dafür muss er aber noch einfacher nutzbar werden. Verständliche Informationsaushänge an Haltestellen und in Fahrzeugen sind kostengünstige und leicht realisierbare Lösungen. Kombiniert mit einem umfassenden und leicht nutzbaren Informationsangebot online wäre schon viel getan. Hier müssen alle Verantwortlichen vor Ort zusammenarbeiten. Denn davon profitieren alle – Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und die Umwelt.“

Die detaillierten Ergebnisse sind abzurufen unter www.vcd.org/themen/oeffentlicher-personennahverkehr/oepnv-zugaenglichkeitscheck.

Friedhelm Bihn



ESSEN SIE SCHON, ODER SCHLEPPEN SIE NOCH?

NATURATA LIEFERT BIO-LEBENSMITTEL

NACH HAUSE!

LADEN SIE LIEBER IHRE FREUNDE
ZU EINEM KÖSTLICHEN ESSEN!

www.naturata-koeln.de

0221 94 40 230

nur BIO!
nur köstlich!



Denkanstoß

Sind Raser-Unfälle vermeidbar?

Die Häufung von tödlichen Unfällen durch illegale Autorennen ist ein Anlass, grundsätzlich über den Stellenwert der Geschwindigkeit beim Auto nachzudenken.

Unmittelbar nach dem Raser-Unfall auf der Aachener Straße am 10. Juli wurden die Rufe nach mehr Kontrollen, drakonischen Strafen, Pollern, Bremsschwellen und Straßenumbauten laut. Die Medien stürzten sich bundesweit auf die Kölner Unfälle, Polizei und Stadtverwaltung entfalten einige Aktivitäten, etwa die Umgestaltung des Auenwegs, Politiker versicherten gar, dass sich solche Fälle nicht mehr wiederholen werden.

Wer sind die Raser?

Glaubt man den Medien, der Polizei und der Politik, so handelt es sich dabei in Köln um einige hundert Leute, die sich gezielt zum Rasen verabreden. Übersehen wird jedoch, dass die meisten Raser sich nicht verabreden, sie brauchen gar keine Mitraser oder Konkurrenten: Laut Polizei ist „zu hohe Geschwindigkeit“ – man könnte es auch Rasen nennen – seit Jahren eine der Hauptunfallursachen mit vielen Schwerverletzten und Toten. Leider verstellt die starke Konzentration auf die kleine Gruppe der „organisierten“ Raser den Blick auf die viel größere Gruppe der Alltagsraser, die weitaus mehr Unfälle verursachen.

Wie entstehen Raser?

Wählte man am 17. Juli die Homepage eines großen deutschen Premiumautoherstellers an, so wurde man von einer Rennsituation empfangen: Den Rennfahrern Augusto, Bruno, Timo und Tom wird zum historischen Triumph in Zandvoort gratuliert. Und dann wird die Brücke zum Betrachter geschlagen: „Erleben auch Sie Rennsportfeeling: mit dem...“. Wenn das keine geschickt umschriebene Aufforderung zum Rasen ist. Überhaupt stößt man in der Werbung häufig auf Formulierungen wie „ein besonders

intensives Race Feeling“ oder auch „Rennsport-Atmosphäre im Cockpit entsteht durch...“

Seit Jahrzehnten setzt die Automobilindustrie auf eine starke Übermotorisierung. Wie weit diese schon zum Normalfall geworden ist, wird deutlich, wenn die Polizeigewerkschaft vorschlägt, die Fahrerlaubnis bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres auf eine Motorleistung von 136 PS einzuschränken. Beinahe beschaulich kam dagegen 1976 der Golf GTI mit seinen 110 PS daher, dessen Fahrleistungen mit damaligen Sportwagen durchaus vergleichbar waren: Höchstgeschwindigkeit 182 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h 9,2 Sekunden.

Aber es sind nicht nur die Hersteller, die mit hochmotorisierten Fahrzeugen und der entsprechenden Werbung die Bewunderung ihrer Kunden auslösen. Auch manche Verbände im Verein mit der Politik tragen zu einem geschwindigkeitsfreundlichen Klima bei:

- Ein jahrzehntelanger Kampf gegen ein Tempolimit auf der Autobahn macht Deutschland zum einzigen Land der Welt ohne generelles Tempolimit auf Autobahnen.
- Flächendeckendes Tempo 30 innerorts findet so gut wie keine Akzeptanz.
- Radio Köln betreibt eine kostenlose Blitzerhotline und konterkariert damit behördliche Maßnahmen.

Man sieht, Rasen ist gesellschaftlich anerkannt. Unsere Gesellschaft bringt daher mehr oder weniger ungehindert einen permanenten und umfangreichen Nachschub an Rasern hervor, mit dem sich dann Polizei und Politik mit eher hilflos anmutenden Mitteln in mühsamer Sisypusarbeit herumschlagen müssen.

Was ist zu tun?

Zur Lösung des Problems ist ein grundsätzliches Umdenken erforderlich. Solange hochmotorisierte Autos



Kränze an der Unfallstelle am Auenweg

von der Werbung und auch von der Gesellschaft hofiert werden, solange eine Übermotorisierung Bewunderung statt Entsetzen auslöst, solange wird es auch Raser geben.

Es gibt jedoch durchaus Schritte, die den Rasern das Wasser abgegraben und einen Wertewandel in der Gesellschaft unterstützen:

- Verbot von Werbung, die auf Geschwindigkeit und hohe Motorleistung abzielt,
- grundsätzliches Tempolimit auf der Autobahn sowie flächendeckendes Tempo 30 innerorts,
- mehr Geschwindigkeitskontrollen, möglichst unangekündigt,
- Verbot von Blitzerhotlines und sonstigen Warnsystemen,
- eine andere Aufteilung des Straßenraums,
- Rückbau überbreiter Fahrspuren und Umgestaltung autobahnähnlicher Straßen wie der Aachener Straße oder der Nord-Süd-Fahrt.

Erfahrungsgemäß dürfte es sehr schwer werden, solche Maßnahmen umzusetzen. Aus der aktuellen Situation heraus heißt es jetzt, die Dinge beherzt anzufassen und in die Wege zu leiten, bevor das öffentliche Interesse an dem Thema wieder nachlässt – wir sollten dabei immer auch an die zukünftigen Verkehrsoffer denken.

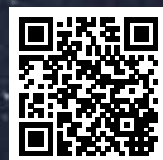
Hans-Georg Kleinmann □



Ich fahre Rad, weil ...

ich im Stadtverkehr direkter ans Ziel komme.

www.stadt-koeln.de/radfahren



Kommentar

Illegale Autorennen und die Folgen?

Der Tod des Radfahrers an der Kreuzung von Aachener und Innerer Kanalstraße brachte die Raserei im Straßenverkehr verstärkt in die öffentliche Diskussion. Der VCD Köln reagierte auf das tragische Ereignis, indem er zusammen mit den Bezirksbürgermeistern von Innenstadt und Lindenthal zu einer Mahnwache für alle drei im Sommer durch Raser Getöteten aufrief. Über 150 Menschen setzen ein eindrucksvolles Zeichen, darunter auch die Einsatzkräfte der Feuerwehr, der leitende Polizeidirektor für Verkehrssicherheit, der Stadtdirektor und viele Politiker.

Auch die Verwaltung reagierte und stellte an der Aachener Straße wieder Blitzgeräte zur Geschwindigkeitsmessung auf, der Auenweg, ein zweiter Unfallort, wurde mit Schwellen ausgestattet. Die Polizei verstärkte ihre Kontrollen gegen Raser, im Stadtrat wurde ein umfangreicher Antrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beschlossen. Doch nach dem anfänglichen Aktionismus hat die Stadtverwaltung das Tempo der Umsetzung deutlich gedrosselt. Dafür wird jetzt wieder schneller gefahren.

Die Staatsanwaltschaft Köln will weiterhin ein deutliches Zeichen set-

zen: Um ein hohes Strafmaß für den Verursacher des Todes der 19-jährigen Radfahrerin am Auenweg zu erzielen, wollte sie das Verfahren beim Land- und nicht beim Amtsgericht durchführen. Letztlich war sie mit diesem Anliegen erfolgreich. Unverständlich ist jedoch, dass hierfür eine Beschwerde beim Oberlandesgericht nötig war, da die Strafkammer des Landgerichts die Durchführung der Verhandlung zunächst ablehnte – als wäre das Rasen und Töten von unschuldigen Menschen nichts Besonderes. Ja, in Köln scheint es schon alltäglich zu sein!

Roland Schüler



Radverkehrssicherheit

Expertenrunde „Velo 2010“ bildet sich neu

Nachdem „Velo 2010“ – ein Forum von ADFC, VCD, Polizei, Verwaltung, Verkehrswacht, ADAC und anderen Verbänden – gescheitert war, wurde auf Initiative des VCD in Absprache mit dem ADFC ein neues Treffen zwischen Verbänden angeregt, die unmittelbar mit dem Radverkehr zu tun haben, um gemeinsame Lösungen für mehr Verkehrssicherheit zu finden.

In dem neuen Gremium, nach einem Namen wird noch gesucht, sind die Polizei, die Unfallkommission der Stadt, das Amt für Straßen und Verkehrstechnik, der ADFC und der VCD vertreten. In der ersten Sitzung wurde beschlossen, die Teilnehmer grundsätzlich auf den benannten Personenkreis zu beschränken. Außerdem forderten VCD und ADFC eine andere inhaltliche Herangehensweise an das Thema „Sicherheit des Radverkehrs in Köln“. Unfälle, an denen Radfahrer beteiligt sind, sollten analysiert und mögliche Verbesserungen der Radverkehrssicherheit konsequent umgesetzt werden.

In der Sitzung im September stand auf Vorschlag des ADFC das Thema „Rechtsabbiegen von Kfz“ auf der

Tagesordnung. In diesem Zusammenhang wurde auch das Problem des toten Winkels bei Lastkraftwagen behandelt. Beide Verbände stellten die Situation aus der Sicht der Radfahrenden dar: Zu viele Lkw sind nicht ausreichend mit den notwendigen Spiegeln ausgerüstet oder haben diese falsch eingestellt, zu oft wird erlebt, dass Lkw- und Pkw-Fahrer beim Abbiegen nicht ausreichend auf Radfahrer achten, weder blinken noch über die Schulter nach hinten schauen.

VCD und ADFC forderten, die Benutzungspflicht für Radwege aufzuheben und stattdessen Rad- und Schutzstreifen einzurichten, Falschparker auf Radverkehrsanlagen stärker zu kontrollieren (besonders an Kreuzungen) sowie eigene Abbiegespuren für den Autoverkehr abzubauen und den Radverkehr geradeaus zu führen, damit dieser im Sichtfeld des Autofahrers bleibt.

Die Polizei stellte anschließend die Statistik zu Unfällen mit Radfahrerbeteiligung vor. Interessant war die Feststellung, dass sich die Unfallzahlen zwar absolut, nicht aber im Verhältnis zu der gestiegenen Zahl von Radfahrern erhöht haben.

Abschließend stellte der Fahrradbeauftragte die Planungen zu drei Verkehrskreuzungen vor, darunter die von Stadtwaldgürtel und Dürener Straße sowie von Richard-Wagner- und Moltkestraße, an denen jeweils ein Fahrradfahrer tödlich verunglückte. In allen Fällen soll der Radverkehr im Sichtbereich des Autofahrers auf der Straße geführt werden; an der Kreuzung von Stadtwaldgürtel und Dürener Straße soll die Abbiegespur für Autos entfallen.

Wie geht es weiter?

Alle Teilnehmer wollen konstruktiv miteinander an den aufgezeigten Problemen weiterarbeiten. Als erste Maßnahme wurde eine gemeinsame Aktion verabredet, bei der für die Problematik beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen sensibilisiert werden soll. Für das nächste Treffen ist auch das Ordnungsamt eingeladen. Es wird vor allem um die wirksamere Kontrolle von Falschparkern auf Radverkehrsanlagen und in Einmündungsbereichen gehen.

Bernd Herting/

Wolfgang Kissenbeck



Baustellenmanagement der Stadt Köln

Das alltägliche Versagen

An Baustellen wird immer noch nicht auf Radverkehrssicherheit geachtet.

Nach einer massiven Kampagne einer Kölner Zeitung hat die Stadt Köln ein Baustellenmanagement in der Stadtverwaltung eingeführt. Neun Menschen kümmern sich nun um eine reibungslose Abwicklung von Baustellen für den Autoverkehr. Doch für den Rad- und Fußverkehr sorgt sich das Baustellenmanagement nicht.

Für diese Behauptung gibt es zahlreiche Belege – ein Beispiel in der Innenstadt war die Einrichtung der Baustelle auf der Cäcilienstraße, wo es erst durch Hinweise des VCD zu

Verbesserungen für den Radverkehr kam. Zwei besonders schwere Fälle gab es auch in Lindenthal, wo durch das Baustellenmanagement die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erheblich gefährdet wurde.

Beispiel 1: Aachener Straße

In Höhe des Aachener Weihers wird der Radverkehr unvermittelt auf die Fahrbahn der Aachener Straße geführt, wo anerkanntermaßen der Autoverkehr mit hoher Geschwindigkeit fährt. Die kleine gelbe Markierung und das Hinweisschild „Radverkehr kreuzt“ (?) sind überhaupt nicht auffällig. Zudem ist die Anrampung in minimaler Version (Sparversion) ausgeführt, so dass der Radverkehr den hohen Bordstein überwinden muss.



Baustelle an der Aachener Straße

zungsbereich geradewegs in die links-abbiegende Spur des Autoverkehrs geführt. Die Autofahrer versuchen vom Maarweg möglichst schnell in die Scheidtweiler Straße zu kommen, achten nur auf den Autoverkehr und rechnen an dieser Stelle überhaupt nicht mit Radverkehr.

Beide Stellen sind der Verwaltung gemeldet worden. Eine Reaktion gab es nicht!

Sonja Klug



Baustelle am Maarweg

Beispiel 2: Maarweg

In Höhe der Scheidtweiler Straße wird der Radverkehr vom Radweg im Kreu-

Baustelle Cäcilienstraße

VCD wirkt für mehr Verkehrssicherheit

Die Kölner Stadtverwaltung reagiert auf VCD-Vorschläge.

Initiative lohnt sich. Dies zeigte sich Anfang Oktober an der Baustelle Cäcilienstraße am ehemaligen Aral-Parkhaus. Nachdem der VCD auf die anfänglich unzureichenden Breiten für Fußgänger und Radfahrer aufmerksam gemacht hatte, reagierte die Verwaltung schnell. Die Markierung wurde so geändert, dass die Fahrspuren geringfügig schmaler markiert wurden zugunsten von breiteren Rad- und Fußwegen im Baustellenbereich.

Ein gutes Beispiel für „Köln kann auch anders“ und ein erheblicher Sicherheitsgewinn!

Zu verbessern bleibt die Verkehrsführung hinter der Baustelle. Die markierte, fast rechtwinklige Rückführung nach rechts auf den alten Radweg führt zu gefährlichen Situationen und Konflikten mit Fußgängern. Daher hat der VCD vorgeschlagen, den Radstreifen bis an die Ecke Neumarkt auf der bisherigen rechten Fahrbahn zu markieren

Wir hoffen, dass unser Vorschlag noch umgesetzt und so die Verkehrssicherheit weiter erhöht wird.

VCD Regionalverband Köln



Markierung vor (rechts oben) und nach (rechts unten) der Umsetzung des VCD-Vorschlags [Fotos: VCD]



Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Maßnahmen links- und rechts des Rheins

Ein kurzer Rückblick auf wichtige Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen der letzten Monate

Im September traf der Verkehrsausschuss zwei wichtige Entscheidungen zum Radverkehr in der Kölner Innenstadt. Zum einen beschloss er eine weitreichende **Öffnung der Fußgängerzonen** für Radfahrer. Die tagsüber sehr belebte Schildergasse und die Hohe Straße werden werktags von 20 bis 11 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ganztägig geöffnet. Zusätzlich werden die Bereiche zwischen Dom und Hohe Straße, Roncalli- und Wallraffplatz, An der Rechtsschule und Trankgasse, An St. Agatha/Ludwigstraße sowie Brückenstraße/Obenmarspforten und Minoritenstraße/Große Budengasse ganztägig geöffnet, so dass eine durchgängige Nord-Süd- und Ost-West-Durchlässigkeit der Innenstadt geschaffen wird.

Als wichtigen Schritt bei der Umsetzung des **Radverkehrskonzepts Innenstadt** beschloss der Verkehrsausschuss ferner, dass bei künftigen

Planungen im innenstädtischen Straßenraum das im Konzept vorgesehene Radverkehrsnetz zugrunde gelegt wird. Das Netz definiert Hauptrouten für den Radverkehr und teilt diese in Straßen mit Radverkehrsanlagen und solche mit Mischverkehr ein. Zu letzteren zählt auf Wunsch des Verkehrsausschusses jetzt auch die Bismarckstraße.

Linksrheinische Maßnahmen

Im August 2015 konnte ein Abschnitt des gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang des **Leinpfades im Stadtbezirk Rodenkirchen** saniert werden. Das etwa 500 Meter lange Teilstück verläuft im Bereich der Autobahnbrücke, parallel zum Heinrich-Lübke-Ufer, direkt am Rhein entlang. Der Abschnitt befindet sich neben dem touristischen Rheinradweg und dem Erlebnisweg Rheinschiene.

Auf der **Orrer Straße in Esch** konnte durch Verzicht auf die Mittelmarkierung und die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit an der Ortseinfahrt

für mehr Radverkehrssicherheit gesorgt werden. Der Radverkehr wird vom Kreisverkehr Chorbusch bis zum Ortsausgang auf einem rund 400 Meter langen Schutzstreifen geführt. Der Schutzstreifen wird gesichert auf den gemeinsamen baulichen Geh- und Radweg entlang der Kreisstraße 10 in Richtung Pulheim übergeleitet.



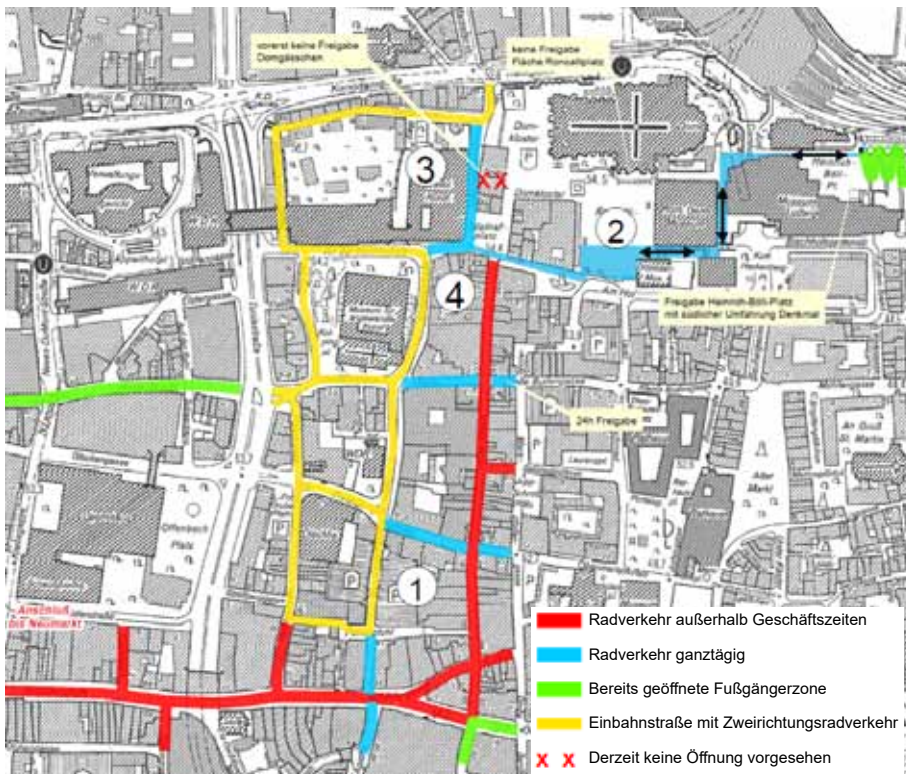
Sanierter Abschnitt des Leinpfades in Rodenkirchen



Mehr Sicherheit für den Radverkehr auf der Orrer Straße in Esch



Die Oberfläche des Radwegs an der Butzweiler Straße wurde saniert.



Beschlossen: Die Fußgängerzonen in der Kölner Innenstadt werden für den Radverkehr geöffnet. [Quelle: Stadt Köln]

Im Rahmen des städtischen Radwegsaniierungsprogramms wurde der gemeinsame Geh- und Radweg auf der **Butzweiler Straße** zwischen Äußerer Kanal- und Rochusstraße auf einer Länge von rund 1,2 Kilometern saniert. Aufgrund der unterschiedlichen Bodenbeläge mit zum Teil erheblichen Schäden war ein komfortables Radeln dort nicht mehr möglich. Die starken Verwurzelungen und die belasteten Bodenverhältnisse erschwerten die Ausführung erheblich.

Ein Schwerpunkt im Radverkehrskonzept Lindenthal ist die **Einrichtung von Fahrradstraßen**. In der Herbert-Lewin-Straße wurde jetzt die erste von sieben neuen Fahrradstraßen mit 19 Abschnitten und insgesamt 2,6 Kilometern Länge freigegeben. Weitere Fahrradstraßen werden im Jahr 2016 folgen.



Markierungsarbeiten an der Honschaftstraße in Höhenhaus



Neue Schutzstreifen, probeweise Beibehaltung des Radwegs in Poll

Rechtsrheinische Maßnahmen

Vor der Ampel an der Kreuzung der **Honschaftstraße** mit der Straße Im Weidenbruch stauen sich oft die Fahrzeuge. Die Sanierung der Fahrbahndecken wurde dazu genutzt, hier einen Schutzstreifen zu markieren. Damit können Radfahrer jetzt rechts an den wartenden Fahrzeugen vorbeifahren. Außerdem wurde in der Einmündung des Malvenweges zur besseren Wahrnehmung von Radfahrern eine rot eingefärbte Furt aufgebracht.

Neu für Köln sind Fahrradschutzstreifen neben einem Radweg. In einem Modellversuch auf der **Siegburger Straße in Poll** wurden auf einem 500 Meter langen Abschnitt Schutzstreifen aufgetragen. In einer rund sechsmonatigen Testphase bleibt der vorhandene bauliche Radweg unverändert, aber ohne Benutzungspflicht erhalten.

Gesamtstädtische Maßnahmen

Im Jahr 2015 entstanden über 2.500 neue **Fahrradabstellplätze**, rund 200 mehr als im bisherigen Rekordjahr 2014. So gibt es jetzt in der Moltkestraße 180, in der Weißenburgstraße 138 und in der Mainzer Straße 80 zusätzliche Fahrradabstellplätze.

Derzeit werden alle Standorte der kombinierten Fahrradabstell- und Werbeanlagen („Quadrigen“) überprüft. Laut neuem Werbenutzungsvertrag wurde für die Kölner Innen-



Am Hof wurden die „Quadrigen“, mit Werbetafeln bestückte Fahrradstände (eingeklinktes Bild), schon durch neue Abstellanlagen ersetzt.

stadt eine Sperrzone ausgewiesen, in der keine Fahrradstände mit Werbung mehr aufgestellt werden dürfen. Die ersten wurden bereits demontiert und durch Haarnadeln ersetzt.

Fünf **Dauerzählstellen auf dem touristischen Radnetz** wurden in Betrieb genommen. Im Rahmen der Regionale 2010 haben die Städte Köln, Bonn, Leverkusen sowie Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis und der Rhein-Kreis Neuss die **Rad-Region Rheinland** gegründet mit dem Ziel, Radverkehr und Radtourismus zu fördern und das Rheinland als Fahrradurlaubsziel überregional bekannter zu machen. Um den touristischen Radverkehr erfassen und auswerten zu können, wurden in der Region an 46 Standorten Dauerzählstellen installiert. In Köln gibt es jetzt fünf neue: Alfred-Schütte-Allee, Vorgebirgspark, Alphons-Silbermann-Weg, Marcel-Probst-Promenade (Stadtwald) und am Niederländer Ufer.

Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln



Bau einer neuen Abstellanlage für Fahrräder



Einrichtung einer Zählstelle am Niederländer Ufer

Südbrücke

Wer sein Fahrrad liebt, der schiebt!

Barrierefreie Auf- und Abgänge zur Südbrücke

Auf vier Rheinstrom-Kilometern, zwischen der Severinsbrücke und der Rodenkirchener Brücke, ist die Südbrücke die einzige Quermöglichkeit zwischen Bayenthal, Südstadt, Raderberg und Zollstock im Linksrheinischen sowie Poll, Gremberg und Kalk im Rechtsrheinischen. Allerdings ist sie auf beiden Seiten nur über Treppen erreichbar, rund 50 Stufen sind zu erklimmen, fürs Fahrrad gibt es zum Schieben einseitig ein U-Profil – für Velonutzer mit Fahrradanhänger oder mit schweren Gepäcktaschen kaum zu meistern. Nicht zu vergessen seien dabei auch die Menschen mit Kinderwagen oder Rollstuhl.

Fast drei Jahre dauerte die im Oktober 2012 unvollständig abgeschlossene und fünf Millionen teure Sanierung der Geh- und Radwege auf der Südbrücke. Unvollständig deshalb, weil linksrheinisch die beiden Treppentürme baufällig zurückgelassen wurden. Die Wege enden zurzeit, vom Rhein kommend, vor der Hauptverkehrsachse Rheinuferstraße. Die baufälligen Treppentürme sind auf der gegenüberliegenden Straßenseite.

Planungen für Rampen stagnieren

Das Planungskonzept zum erforderlichen Bau von behindertengerechten Rampen der Südbrücke hatte der Stadtrat bereits in seiner Sitzung am 10. Februar 2009 beschlossen. Wegen der „stadtentwicklungspolitischen Zielsetzung und denkmalpflegerischen Belange“ sollte zusätzlich ein Planungswettbewerb vorgeschaltet werden.

Doch seitdem ist viel Wasser unter der Südbrücke geflossen, die Vollenendung der barrierefreien Anbindung ist nicht in Sicht. Denn wegen der Sanierungskosten gibt es zwischen dem Amt für Brücken und Stadtbahnbau und der Deutschen Bahn AG Streit. Die linksrheinischen Treppentürme der denkmalgeschützten Südbrücke,



Kölner Südbrücke: Nur die Fitten kommen hier über den Rhein.

die ein Überqueren der vielbefahrenen Rheinuferstraße erst ermöglichen, sind über Jahrzehnte nicht instand gehalten worden und nun baufällig.

Praktikable Vorschläge sind vorhanden

Alle Jahre wieder wird die Forderung nach einer barrierefreien Anbindung der Südbrücke erneut gestellt. Zuletzt in diesem Sommer beim „Kooperativen Verfahren Parkstadt Süd“.

Eine von der Verwaltung in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie sieht aus Platzgründen eine Lösung auf der Nordseite der Brücke vor. Denn auf der Südseite der Brücke ist linksrheinisch die zukünftige Linienführung der Stadtbahnlinien 16 und 17 im Wege.

Sind die politischen Gremien in Köln und die Verwaltung nicht Willens oder in der Lage, dieses Projekt endlich zu vollenden? Wartet man bei der Rheinquerung im Süden lieber auf die große Lösung, die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke in Höhe des Ubiering über den Rhein? Dieser kosten trächtige Vorschlag wurde der Stadt im Masterplan des Architekten Speer vor Jahren präsentiert. Im zurückliegenden OB-Wahlkampf liebäugelten beide Kandidaten, Frau Reker und Herr Ott, mit den Speerschen Vorschlägen. In der örtlichen Presse wur-

den neue Rheinquerungen in Holz- oder Stahlbauweise diskutiert. Tolle Ideen für eine städtische Zukunft, wenn dann wieder dutzende Millionen Euro flüssig wären. Doch zurzeit sind andere Probleme dringlicher und mit erheblichen Kosten behaftet.

Anschluss an geplanten Radweg zur Parkstadt-Süd

Eine barrierefreie Lösung für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr über die Südbrücke ist schneller und preiswerter zu erzielen, denn die Arbeiten auf der Brücke sind abgeschlossen, nur die Rampen fehlen noch. Die Verwaltungs-Variante bietet ausreichend Platz für die Rampen auf der Nordseite der Brücke. Sie können auf beiden Rheinseiten im 90°-Bogen aufs Straßenniveau der dortigen Rad- und Fußwege geführt werden. Und wenn man linksrheinisch die Rad- und Fußwege über die Rheinuferstraße hinweg bis in den Friedenspark weiterführt, könnte gleich der Anschluss an den geplanten Radweg zur zukünftigen Parkstadt Süd vollendet werden.

Rheinseitig existiert schon ein Teilstück dieses Radwegs, bestehend aus dem Tunnel unter dem Bahndamm und der Weiterführung bis zur Alteburger Straße. Die Stadtteile Bayenthal, Südstadt, Raderberg und Zollstock können von dort gut erreicht werden.

Hans Peter Arenz



Vorhandenes Teilstück des geplanten Radwegs zur Parkstadt Süd

Radwegbenutzungspflicht Online-Petition „Ring frei“

Mit einer Online-Petition zur Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht wurde die Forderung nach einem sicheren Radverkehrsnetz für die Kölner Ringe auf eine neue Stufe gestellt.

Letzter Anlass für diese Petition, die bis zum 5. Dezember 2015 unterschrieben werden konnte und vom VCD unterstützt wurde, war der schwere Unfall vom 30. September an der Beethovenstraße, bei der ein abbiegender Lkw eine Radfaherin lebensgefährlich verletzte. In der Begründung der Petition heißt es: „Eine wesentliche Ursache für die vielen Unfälle ist, dass die Radwege auf beiden Seiten des Rings nach heutiger Norm viel zu schmal sind und weder für den enorm ansteigenden Radverkehr ausgelegt, noch aufgrund vieler Fahrwegsschäden gefahrlos benutzbar sind.“

Zehn-Punkte-Plan

Ergänzend zur Petition wurde bei einem Treffen verschiedener Fahrrad-Initiativen nach kontroverser Diskussion ein Zehn-Punkte-Plan erarbeitet. Im Einzelnen wird in diesem Plan für die Ringe neben der sofortigen Aufhe-

bung der Benutzungspflicht und den Rückbau der bestehenden Radwege durchgängig Tempo 30 auf allen Spuren und eine verständliche, einheitliche Radverkehrsführung über die gesamten Ringe gefordert. Die einzu-richtenden Radspuren sollten deutlich besser markiert sein als beim bisherigen Kölner Standard und eine volle Fahrspur einnehmen. Ampelschaltungen sollten für den Radverkehr optimiert sein, Parkplätze in großzügige Ladezonen, Taxistände und Fahrradparkplätze umgewidmet werden.

Ratsbeschluss

Die Entscheidung des Verkehrsausschusses, die Verwaltung zu beauftragen, zügig die Radwegenutzungspflicht an den Ringen und allen Stellen aufzuheben, an denen keine qualifizierte Gefahrenlage belegt werden kann, überraschte Ende Oktober nicht nur eingefleischte Radfahrer. Der Beschluss ist ein deutliches Eingeständnis, dass die Radverkehrsbedingungen endlich verbessert werden müssen.

Für weitere Informationen zur Petition siehe www.openpetition.de unter dem Namen „Ring frei“.

Wolfgang Kissenbeck



Kommentar zum Ratsbeschluss Umsetzung bis 2047?

Im September ist eine junge Radfaherin, die ordnungsgemäß auf dem Radweg auf den Ringen gefahren ist, von einem rechtsabbiegenden Lkw überfahren worden. Das wäre wahrscheinlich nicht passiert, wenn die Frau auf der Straße gefahren wäre.

Seit 1997 verschleppt die Verwaltung die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht mit faden-scheinigen Argumenten. Jeder Tag weiterer Verschleppung gefährdet Radfahrende. Eine Demonstration von ADFC, VCD, Grünen und weiteren Verbänden forderte das sichere Radfahren auf der Straße

Hier reagierte der Stadtrat schnell und hat nahezu einmütig die zügige Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht gefordert. Doch aus der Verwaltung kommen schon die Signale, dass dies noch viele weitere Jahre dauern wird. Vielleicht können wir 2047 den 50. Jahrestag immer noch benutzungspflichtiger Radwege feiern.

Roland Schüler



Köln-Lindenthal Neuer Freiraum entstanden

Von der Rumpelkammer Lindenthals zu einem kleinen netten Platz

Seit Ende Oktober stehen die Sperrpoller an der Haltestelle Gleueler Straße/Lindenthalgürtel. Wo sich bisher



Fußgänger durch wild geparkte Autos durchquetschen mussten, ist nach der Absperrung ein schönes kleines Refugium im Veedel entstanden. Ein neuer Haltestellenunterstand, ein kleines Büdchen, alte Bäume – so wie im Foto links unten hat man den Platz seit Jahren nicht mehr gesehen, weil er wild zugeparkt war.

Bisher war der Platz nur an den Markttagen ansehnlich, an allen anderen Tagen standen die Autos kreuz und quer. Es brauchte einen Ortstermin mit den Bezirksvertretern, der Verwaltung und der Verkehrsüberwachung, um zu dieser Sperrung zu



kommen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Nebenbei – so wie im Bild oben sah es vorher aus.

Reinhard Zietz



Bergisch Gladbach

Mobilitätskonzept nimmt Konturen an

In Bergisch Gladbach – Modellstadt für „Kommunales Mobilitätsmanagement“ – nimmt das nachhaltige Mobilitätskonzept „MobiK GL“ mittlerweile Konturen an.

Ziel ist es, bis 2030 den Personen- und Güterverkehr effizienter, umweltfreundlicher, emissionsärmer, sozialverträglicher und wirtschaftlicher zu gestalten. Nach einer repräsentativen Mobilitätsbefragung 2014 und einer ersten Bürgerbeteiligung im Februar 2015 (siehe dazu RS 55) hat der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss des Rates im Juni 2015 zehn Strategische Leitziele beschlossen. Damit sollen bis zum Jahr 2030 die in der nachfolgenden Tabelle enthaltenen Änderungen des Modal-Split in Bergisch Gladbach gegenüber den aktuellen Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2014 erreicht werden.

	Modal-Split (Angaben in Prozent)		
	Aktuell	Ziel	+/-
Radverkehr	13,4	17,4	+ 4
Fußverkehr	14,6	16,6	+ 2
ÖPNV	13,2	15,2	+ 2
Kfz	58,9	50,9	- 8

Maßnahmen-Entwürfe

Auf dieser Grundlage wurde vom Kamp-Lintforter Gutachterbüro Rödel & Pachan eine umfangreiche, nach sieben Feldern aufgeteilte Liste von Maßnahmen-Entwürfen zusammengestellt:

- Fußverkehr (inkl. Senioren und mobilitätseingeschränkten Personen)
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Pkw-Verkehr (einschließlich ruhender Verkehr)
- Wirtschaftsverkehr
- Intermodalität
- Mobilitätsmanagement

Im November 2015 wurden in fünf Bürgerversammlungen in verschiedenen Stadtteilen diese Maßnahmen-Entwürfe vorgestellt; die Bürger hatten die Möglichkeit, ihre Kommentare abzugeben und weitere Vorschläge zu machen.



clever. vernetzt. mobil.

Kai Pachan vom Büro Rödel & Pachan betonte, dass beim Radverkehr die meisten Einzelmaßnahmen geplant seien. Die Stufe 1 des Vorrangroutennetzes für den Radverkehr soll schon in drei Jahren umgesetzt sein.

Für Fußgänger soll das Wegenetz grundsätzlich verbessert werden; für frequentierte Kreuzungen ist die Einrichtung einer Anzeige der Wartezeiten in Sekunden an Ampeln geplant.

Beim öffentlichen Verkehr stehe natürlich das zweite S-Bahn-Gleis zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach und der 10-Minuten-Takt der S 11 als Ziel; außerdem habe die Potenzialanalyse einer Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 von Bensberg über Moitzfeld nach Herkenrath ein positives Ergebnis erbracht; sie sei für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet und an die Kölner Verkehrsbetriebe gesandt worden.

Für den Pkw-Verkehr sieht Pachan die Chance zu Verhaltensänderungen, da 28 Prozent der im Schnitt 500 Meter langen Wege und sogar 40 Prozent der Wege im Entfernungsbereich zwischen ein und zwei Kilometer mit dem Pkw zurückgelegt würden.

Wenn hier verbesserte Alternativen angeboten würden und ein Umdenken stattfinde, könnte für den für die Entwicklung der Stadt unverzichtbaren Güterverkehr ein Lkw-Vorrangroutennetz geschaffen werden; mit einem Pilotprojekt Lastenfahrräder soll aber auch der Lieferverkehr von leichten Lasten gezielt verringert werden.

Bei der Intermodalität, der Verknüpfung von Verkehrsmitteln, soll ein System von Mobilpunkten eingeführt werden mit Park-and-Ride, Bike-and-

Ride, Fahrradverleih, Carsharing und Fahrradboxen.

Mobilitätsmanagement schließlich unterteilt sich in kommunale, schulische und betriebliche Maßnahmen – vom Neubürgerpaket über Mobilitäts-erziehung bis hin zum Jobticket.

Stellungnahme des VCD

Zu den Maßnahmen-Entwürfen hat der VCD mit zahlreichen weiteren Einzelvorschlägen Stellung bezogen. Zentraler Vorschlag ist die Einrichtung einer Stadtbahn auf der Bahndammtrasse vom S-Bahnhof Bergisch Gladbach mit einer Einfädelungskurve auf dem Gelände der Sportfelder an der Saaler Mühle zur Weiterführung auf der Trasse der Linie 1 bis Busbahnhof Bensberg. Denkbare Haltestellen auf dem Weg: Fachhochschule, Schulzentrum Ahornweg, Saaler Mühle/Mediterana und eventuell Otto-Hahn-Schule. Auch ein Gleisdreieck an der Linie 1 sollte geprüft werden, das weitere interessante Direktverbindungen zwischen Bergisch Gladbach und Refrath oder von Köln zum Mediterana oder zur Fachhochschule ermöglichen würde. Diese Stadtbahn könnte in weniger als 10 Minuten Fahrzeit die Innenstadt und Bensberg wesentlich besser miteinander verbinden als die bestehenden Busverbindungen, die etwa 20 Minuten benötigen.

Eine Stadtbahn würde nicht annähernd die Konsequenzen haben wie die vorgesehene Straße auf der Bahndammtrasse, zu der die Umweltverträglichkeitsstudie eindeutig festgestellt hat, dass sie „zu sehr umfangreichen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Erholungsnutzung und des Stadt- und Landschaftsbildes“ führen würde.

Verabschiedung im Frühjahr

Nach den Bürgerbeteiligungen sollen die Vorschläge geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt werden. Es ist geplant, dass der Rat der Stadt das Mobilitätskonzept im Frühjahr 2016 verabschiedet.

Friedhelm Bihn



VCD-Vorschläge zur Parkstadt Süd

Autofreie Innenbereiche, Parken am Rande

Die einst überwiegend industriell oder gewerblich genutzten Flächen außerhalb des Eisenbahnrrings zwischen Luxemburger Straße und dem Rheinufer werden zurzeit unter dem Begriff „Parkstadt Süd“ entwickelt.

Im Rahmen dieses Planungsprozesses schlägt der VCD vor, den gesamten Innenbereich des geplanten Wohngebietes als Fußgängerzone zu widmen und die Pkw-Stellplätze in Parkhäusern am Siedlungsrand zu errichten.

Dadurch könnte eine sehr hohe Aufenthaltsqualität mit vorbildlicher Kinder- und Familienfreundlichkeit erzielt werden. Der öffentliche Raum wird zur Spiel- und Aufenthaltsfläche, die vielfältig genutzt wird, und erfährt so eine enorme Aufwertung. Das sind gute Voraussetzungen für eine hohe Wohnzufriedenheit und ein überdurchschnittliches nachbarschaftliches Engagement. Der Straßenraum ist belebt, die Sicherheit auf der Straße kommt nicht nur Kindern, Senioren und Behinderten zugute. Es tritt wenig Vandalismus auf. Die Luft ist gesünder, es gibt keinen Lärm durch Autos.

Die Kinder können einfach und ungefährdet auf der Straße spielen, dadurch verlieren angelegte Spielplätze und private Gärten an Bedeutung. Die Kinder entdecken ihre Umgebung und können sich unkompliziert verabreden – sie werden früher selbstständig.

Die ausschließliche Unterbringung der Pkw-Stellplätze am Rande der Siedlung ermöglicht geringer dimensionierte Straßenquerschnitte und ein stärker verdichtetes Bauen – wodurch der Gesamtflächenverbrauch und



die Infrastrukturkosten um bis zu 20 Prozent reduziert werden. Ein Teil der eingesparten Mittel kann für zusätzliche soziale Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

Stellwerk60 als Blaupause

Sowohl der autofreie Innenbereich als auch das Parken am Rande sind in der Stellwerk60-Siedlung in Köln-

Nippes bereits heute realisiert. Diese Siedlung mit ihren 450 Wohneinheiten und 1.550 Bewohnern wird von Fachleuten aus der ganzen Welt besucht und wurde bereits mehrfach ausgezeichnet. Der Arbeitskreis Verkehrssicherheit beim Ministerium für Stadtentwicklung des Landes NRW stellte die Siedlung jüngst im Rahmen der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder“ vor.

Nach Meinung des VCD eignen sich weitere Elemente zur Realisierung in der Parkstadt Süd: etwa die Tiefgaragen für Fahrräder, die 2013 den dritten Platz beim Deutschen Fahrradpreis erreicht haben, oder die Mobilitätsstation, die ein umfangreiches Sortiment an Transportmitteln beherbergt.

Weitere Infos zu Stellwerk60-Siedlung gibt es unter www.nachbarn60.de.
Hans-Georg Kleinmann □



Sattel um und entdecke den neuen Grünen Lifestyle!

kiss the inuit führt über 20 Marken für Frauen & Männer, die ausschließlich faire und ökologische Mode produzieren.

Armedangels (nur Bonn)	El Naturalista	recolution
Alma & Lovis	Haikure	room to roam
Asquith	K.O.I.	Sey
bleed	komodo	Skunkfunk Organic
Choclo Project	Misericordia	Wunderwerk
ekin	people tree	... und andere



kiss the inuit

**Organic fashion & Streetwear
for women & men**

Köln: Schillingstr. 11, Tel.: 0221/298 95 486
Bonn: Friedrichstr. 58, Tel.: 0228/360 35 345

www.kisstheinuit.de

Autofreie Zülpicher Straße

Gezerre zwischen Bezirken und Verwaltung

Die Umsetzung der Idee eines autofreien Zülpicher Straße zwischen Ring und Universität gestaltet sich zäh.

Der nördliche Abschnitt der Zülpicher Straße wird täglich von Zehntausenden an Bahn- und KVB-Kunden und anderen Fußgängern sowie von über 8.000 Radfahrern frequentiert, aber nur von 3.000 bis 5.000 Autos. Trotzdem hat der Autoverkehr hier den meisten Platz. Dies soll sich ändern.

Umbau zur Umwelttrasse

Im April 2013 fand im Geo-Hörsaal der Universität zu Köln eine große Bürgerversammlung statt, die von den Bezirksvertretungen Innenstadt und Lindenthal gemeinsam mit der Universität und verschiedenen Initiativen durchgeführt wurde. Auch der VCD Regionalverband Köln war beteiligt. Bei dieser Veranstaltung wurde die Idee einer Umwelttrasse Zülpicher Straße vorgestellt:

- Das Teilstück zwischen Hohenstaufenring und Roonstraße am Zülpicher Platz soll für den Autoverkehr gesperrt werden, wodurch dort Radfahrer und Fußgänger mehr Platz bekommen.
- Zwischen Roonstraße und Dasselstraße dient die Zülpicher Straße den Anliegern des Viertels als Erschließungsstraße. Über die genaue Gestaltung der Zülpicher Straße entscheiden dann Anwohner, Anlieger und Verkehrsverbände in einem offenen Werkstattverfahren.
- Zwischen Dasselstraße und Wilhelm-Waldeyer- sowie Meister-Ekkehart-Straße in der Nähe der Universitätsstraße wird die Zülpicher Straße für den Autoverkehr gesperrt. Damit wird der Innere Grüngürtel verbunden und die Universität erhält einen Campus.

Neue „Eingangstore“

Die Sperrung der Straße für den Autoverkehr ermöglicht es auch, die KVB-Haltestelle nach Süden vor den Zülpicher Wall zu verlegen und so die für



Die Beseitigung der Engstelle an der KVB-Haltestelle unter der Eisenbahnbrücke erfordert bei einer Sperrung für den Autoverkehr keinen Abriss und Neuaufbau der unter Denkmalschutz stehenden Brücke.

Radfahrende gefährliche Engstelle an der Eisenbahnunterführung zu beseitigen. Gleichzeitig entsteht im Bereich der neuen Haltestelle ein städtebauliches Eingangstor zum Grüngürtel und zur Universität sowie unter der Eisenbahnbrücke eine „Eingangshalle“ zum Bahnhof Süd mit Aufgängen und Aufzügen zu den Gleisen 1 und 2. Ein Lichtkonzept kann diese „Halle“ stilgerecht in Szene setzen.

Verwaltung bremst Beschlüsse der Bezirke aus

Die Bezirksvertretungen Innenstadt und Lindenthal folgten diesen Ideen und beschlossen am 27. April 2013 in einem ersten Schritt die Sperrung der Zülpicher Straße für den Autoverkehr. Damit setzten sie ein Zeichen für die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer im Straßenraum.

Doch wurde die Rechnung ohne die Stadtverwaltung Köln gemacht. Diese forderte eine Verkehrszählung und ein umfangreiches Verkehrsgutachten, um die mögliche Belastung der Nachbarstraßen durch eine Verlagerung des Autoverkehrs zu prüfen.

Dagegen kann zum einen geltend gemacht werden, dass die Verwaltung schon seit Beginn der öffentlichen Diskussion im Jahre 2012 eine solche Untersuchung hätte durchführen

können, zum anderen machte sie die geringe Zahl von 5.000 Autos pro Tag zum höchsten Maß aller Dinge und ignorierte schlichtweg die 8.000 Radfahrenden.

Zudem trickste sie mit der Zuständigkeit mit der Behauptung, dass für eine solche Entscheidung der Verkehrsausschuss des Rates zuständig sei, weil der Autoverkehr auf Hauptstraßen wie die Luxemburger Straße verlagert würde.

Mit einer vergleichbaren Argumentation ist die Verwaltung allerdings bereits zweimal vor Gericht gescheitert.

Verkehrsversuch im Oktober 2015 beschlossen

Beiden Bezirksvertretungen ist klar, dass sie bei einer Klage zwar Recht erhalten werden, sich bis dahin aber nicht viel bewegen wird. Um einen langjährigen Streit um die Zuständigkeit zu vermeiden, schlugen sie daher dem Verkehrsausschuss vor, die Zülpicher Straße im Inneren Grüngürtel versuchsweise zu sperren, um mögliche Belastungen für die Nachbarstraßen durch einen verlagerten Autoverkehr zu prüfen. Ende Oktober 2015 folgte der Verkehrsausschuss dieser Anregung und beschloss einen entsprechenden dreimonatigen Versuch.

Dramatische Belastungen für die umliegenden Viertel sind nicht zu erwarten. Dies belegt beispielsweise die durch Bauarbeiten bedingte Sperrung des Abschnitts zwischen Ring und Roonstraße in den Herbstferien. Weder kam es zu einem Zusammenbruch des Autoverkehrs noch zu Staus in den Nachbarstraßen – wie im Übrigen auch nicht durch die Autofreiheit der Zülpicher Straße an den Karnevalstagen.

Roland Schüler



Hop-on, hop-off.

**Mobile Vielfalt
mit Bus & Bahn**



VRS

...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

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

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

8. Mai 2015: Die KVB startet ein Fahrradverleihsystem. In der ersten Phase sind mehr als 900 Leihräder in einem Gebiet verfügbar, das die gesamte Innenstadt innerhalb des Gürtels sowie einige Stadtteile umfasst. Das Angebot soll in den nächsten Jahren ausgeweitet werden. Alle Abonnenten von Job-, Monats- oder Aktiv60Tickets haben die ersten 30 Minuten bei jeder Fahrt frei. Die KVB erhofft sich von dem neuen Angebot auch eine Entlastung des ÖPNVs zu den Spitzenzeiten.

Kommentar: ein Schritt in die richtige Richtung. Lobenswert ist auch die Aufwertung der Abo-Tickets – damit schafft die KVB ein Angebot über den ÖPNV hinaus. Interessant dürfte das Angebot auch für diejenigen sein, die ein Fahrrad im Nachlauf ihrer Fahrt mit dem Bus oder Bahn benötigen, um die sogenannte letzte Meile zu überwinden. Durch diese Kombination von zwei Verkehrsmitteln lässt sich manche Autofahrt ersetzen.



Seit Mai 2015 bietet die KVB Leihräder an.

8. Juni 2015: Im Rahmen der Veranstaltungreihe „Kölner Perspektiven zur Mobilität“ stellte die Wiener



Nachfrageboom im Wiener ÖPNV durch kostengünstiger Jahreskarte

Ingenieurin Angelika Winkler das „Neue Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien“ im Rautenstrauch-Joest-Museum vor.

Besonders aufhorchen ließ die Referentin, als sie von der erfolgreichen Einführung eines ÖPNV-Jahrestickets zum Jahrespreis von 365 Euro – also einem Euro pro Tag – sprach. Diese Entscheidung sei sehr schwierig gewesen, habe aber dann einen Nachfrageboom ausgelöst, so dass mittlerweile mehr als die Hälfte der 1,8 Millionen Wiener dieses Ticket besäßen.

Momentan arbeite man in Wien an einer Neuverteilung des Straßenraums, um die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel besser und vor allem gerechter als bisher widerzuspiegeln. Zurzeit beanspruche der Autoverkehr 65 Prozent des Straßenraums, obwohl er nur einen Verkehrsanteil von 27 Prozent habe. Auch habe man 2014 erstmals in allen Wiener Bezirken, also auch in den Außenbezirken, einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs gemessen.

29. Juni 2015: Hohe Stickstoffdioxid-Werte in Köln – die Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage im Bundestag zeigt, dass die höchsten Werte in Köln an folgende Messstellen auftreten: Clevischer Ring 61 Mikrogramm (μg), Weiden 57 μg , Justinianstraße 54 μg und Luxemburger Straße 53 μg .

Stickstoffdioxid (NO_2) entsteht bei Verbrennungsprozessen. Wichtigste Emittenten sind Dieselfahrzeuge. NO_2

ist nicht nur für Asthmatiker problematisch: Bei zu hohen Konzentrationen steigt das Risiko für Schlaganfälle. Der Jahresgrenzwert liegt bei 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Da Abgas auch Blätter schädigt, gilt laut Umweltbundesamt bereits ein Wert von 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als kritisch für Pflanzen.

Ein großes Problem sind laut Jürgen Resch, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, auch neue Dieselfahrzeuge: „Die erfüllen nur auf dem Prüfstand die Abgasnorm“, im Alltagsbetrieb sei der Ausstoß an Feinstaub und NO_2 um ein Vielfaches höher. Kurzfristig könne man die Situation nur mit Fahrverboten verbessern. Die Luftreinhaltepläne vieler Städte reichten dafür kaum aus.“

Auch die Bundesumweltministerin Barbara Hendricks sieht „dringenden Handlungsbedarf“: „Stickstoffoxide



Clevischer Ring – hier wurden die höchsten Werte gemessen

schädigen insbesondere die Atemwege. Die EU-Luftqualitätsrichtlinie sieht deshalb zum Schutz der Gesundheit Grenzwerte für Stickstoffdioxide in der Außenluft vor,“ so die Ministerin. „Im vergangenen Jahr wurde in Deutschland der zulässige Durchschnittswert für Stickstoffdioxid noch immer an rund 60 Prozent der verkehrsnahen Messstellen in Innenstädten überschritten, mit kaum einer Verbesserungstendenz.“ Seit Juni laufe ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen dieser Grenzwertüberschreitungen.

Kommentar: Besonders vor dem Hintergrund des drei Monate später aufgetretenen VW-Skandals wird

deutlich, dass zumindest in Fachkreisen das Abgasproblem bei Dieselmotoren schon bekannt war.



Nord-Süd-Fahrt: Sinnbild für Köln als autogerechte Stadt

16. Juli 2015: Vor 30 Jahren starb der Literaturnobelpreisträger Heinrich Böll, der stets ein kritisches Verhältnis zu seiner Geburtsstadt Köln hatte. Er erhob schon sehr früh seine Stimme gegen die autogerechte Umgestaltung seiner Heimatstadt, die er auch abschätzig als „Auto-Stadt“ bezeichnete: *„Ich glaube, dass alle Städte von den Autos zerstört werden ... wenn das Wachstum nur noch aus Autos besteht und Straßen für diese Autos, dann sehe ich da bedenkliche Dinge in der Zukunft. Schlimm ist so eine Entwicklung wie die Nord-Süd-Fahrt, die ja praktisch ganze Viertel zu Friedhöfen gemacht hat“*

27. August 2015: Die Stadtverwaltung lud zur Sitzung „Koordination von Großbauvorhaben mit erheblichen Verkehrsauswirkungen“ in die Kölnmesse ein. Dabei ging es auch um Möglichkeiten zur Stauvermeidung. Der VCD-Vorschlag, Anreize zu schaffen, die Auslastung der Autos zu erhöhen und damit Staus zu vermeiden, wurde leider nicht weiter diskutiert.

21. September 2015: Mit einer Betrugssoftware zur systematischen Manipulation der Abgastests hat VW elf Millionen Autos weltweit ausgerüstet. Ohne diese Betrugssoftware wird deutlich, dass im Realbetrieb die giftigen Stickoxid-Emissionen die vorgegebenen Grenzwerte um ein Vielfaches überschreiten. Offensichtlich war VW nicht gewillt oder in der Lage, die Abgase mit einer technischen Lösung zu reduzieren.

Dieser Vorfall zeigt auch, wie stark Politik und Automobilindustrie verbandelt sind. Stets konnte sich der VW-Konzern darauf verlassen, dass sich die Regierung auf nationaler und

auf internationaler Ebene für die Belange des Konzerns und seiner deutschen Wettbewerber einsetzt.

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, formuliert es so: *„In Deutschland kämpft die Bundesregierung für das Recht der Autobauer auf die Verschmutzung der Atemluft, hintertreibt geplante Kontrollvorschriften der EU-Kommission und verweigert behördliche Nachkontrollen selbst bei Überschreitungen der Stickstoffdioxid-Werte um 2.500 Prozent. Stets traten Gesundheits- und Umweltbelange hinter den Belangen der Automobilindustrie zurück.“*

Kommentar: Am Beispiel VW kann man sehr gut erkennen, dass die Protektion der Bundesregierung zu Fehlentwicklungen führt, die den Herstellern langfristig Schaden zufügen. Es werden große und schwere Fahrzeuge geschützt, die besonders viele Ressourcen verbrauchen und entsprechend hohe Emissionen verursachen. Dabei müsste doch auch die Automobilindustrie das Schicksal der Dinosaurier kennen...

29. September 2015: Der Landkreis Harris County in Texas verklagt VW wegen Luftverpestung. Nach Angaben des Anwalts haben Volkswagens betrügerische Aktionen es dem Landkreis erschwert, die staatlichen Klimaschutzvorgaben einzuhalten und so die Bürger zu schützen. Auch nach Ansicht der Deutschen Umwelthilfe erfüllen die von Volkswagen und Audi in den USA zugegebenen illegalen ‚Abschalteinrichtungen‘ der Abgasreinigung den Tatbestand der vorsätzlichen Körperverletzung.

Kommentar: Von den wahren Geschädigten spricht hier in Deutschland so gut wie niemand. Seit Bekanntwerden des Betrugs herrscht überall große Aufregung, es wird von einem immensen Schaden und vielen Geschädigten gesprochen: Den Besitzern der betroffenen Fahrzeuge, dem VW-Konzern selbst und dessen Mitarbeiter und Aktionäre, den anderen deutschen Automobilherstellern, den Autohändlern und der deutschen Wirtschaft.

Von einer Gruppe der Geschädigten spricht jedoch kaum jemand: Alle die, welche diese stark überhöhten giftigen Emissionen eingeatmet haben. Dabei wurden die Grenzwerte alleine

deshalb eingeführt, um die Bevölkerung vor diesen Giften zu schützen. Dem Max-Planck-Institut für Chemie in Mainz zufolge kommen durch Luftverschmutzung in Deutschland jedes Jahr 34.000 Menschen durch die Abgase aus dem Verkehr, vor allem von Dieselfahrzeugen, vorzeitig zu Tode.

Diese Geschädigten haben und hatten jedoch so gut wie keine Lobby. Die Bundesregierung, welcher die Gesundheit ihrer Bevölkerung am Herzen liegen sollte, setzte sich hingegen bislang tatkräftig dafür ein, Grenzwerte zu entschärfen und deren Einführung zu verschieben.

Es bleibt zu hoffen, dass dieser Skandal endlich dazu führt, dass Automobilhersteller und Politik die Grenzwerte und deren Bedeutung für die Gesundheit ernst nehmen – die dadurch länger Lebenden könnten dann aufatmen.



30. September 2015: schwerer Unfall in der Kölner Innenstadt. An der Kreuzung Beethovenstraße/Hohenzollernring wurde eine Radfahrerin von einem LKW überfahren und lebensgefährlich verletzt. Erst zwei Tage vorher war eine Radfahrerin in Porz-Ensen von einem LKW erfasst und getötet worden.

Kommentar: Ein Fahrlehrer sagt dazu: *„Wenn der Kraftfahrer Fußgänger oder Radfahrer nicht sehen kann, muss er zur Not stehen bleiben, vielleicht sogar aussteigen und gucken.“* Die üblichen Appelle an die Radfahrer, sich von LKW fernzuhalten, machen es sich zu einfach und suggerieren den Radfahrern eine nicht vorhandene Mitschuld. Zur Vermeidung derartiger Unfälle fordert der VCD



Unfallstelle am Hohenzollernring

unter anderem eine Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege und ein konsequentes Vorgehen gegen Falschparker auf Radwegen und in Einmündungsbereichen.

9. Oktober 2015: Vor Schulen und Kindergärten müssen Autofahrer demnächst auf die Bremse treten. Nach Plänen der Länder-Verkehrsmminister soll dort künftig Tempo 30 die Regel sein. Auch vor anderen sensiblen Einrichtungen wie Seniorenheimen soll diese Regelung gelten.

Bisher werde beim Thema Tempo 30 von Fall zu Fall entschieden, weil die Situation vor Ort jeweils unterschiedlich sei, sagte der Sprecher des Verkehrsministeriums. Nach dem Willen der Minister soll das Regel-Ausnahme-Verhältnis nun umgekehrt werden. Außerdem soll es künftig einfacher sein, für kurze Strecken, die zwischen bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen liegen, eine reduzierte Geschwindigkeit anzuordnen.

20. Oktober 2015: Erneut für Diskussionen sorgt die Idee einer autofreien Zülpicher Straße von dem Hohenstaufenring bis zur Universitätsstraße.

Der Betreiber eines dort ansässigen Kinos ist noch nicht von der kompletten Verkehrsbefriedung überzeugt. Gerade in dem Bereich, wo Kneipen und Gastronomie dominieren, übernimmt der Autoverkehr aus seiner Sicht auch eine soziale Funktion. Sei-



Zülpicher Straße: bald autofrei?

en Autos auf den Straßen unterwegs, halte sich der Partybetrieb noch in Grenzen.

Kommentar: ein interessanter Ansatz, das Auto zur Disziplinierung von Fußgängern, als Partybremse sozusagen. So bekäme man sicherlich auch das Belgische Viertel wieder befriedet: Tempo 50 einführen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen abbauen – schon ist die Party zu Ende und wieder Ruhe im Viertel... Vom Auto als Besatzungsmacht spricht in diesem Zusammenhang der renommierte Wiener Professor für Verkehrsplanung, Hermann Knoflacher: „Die Menschen in den hoch motorisierten Ländern haben sich daran gewöhnt, dass sie in einem von Autofahrern besetzten öffentlichen Raum leben müssen und sich den Bedürfnissen dieser Besatzungsmacht unterzuordnen haben.“

28. Oktober 2015: „Revolution im Radverkehr“ betitelt eine große Kölner Tageszeitung ihren Bericht über eine ungewöhnliche und fast einstimmige Entscheidung des Verkehrsausschusses, die Benutzungspflicht von Radwegen im Regelfall aufzuheben. Im derselben Sitzung wurde die Verwaltung aufgefordert, sich bei den Verkehrsministern dafür einsetzen, dass die Kölner Radler trotz roter Ampel rechts abbiegen dürfen.

Kommentar: Mit diesem Beschluss könnte die alte Forderung der Critical Mass „Reclaim the Streets“, zu Deutsch „Erobert die Straßen zurück“, umgesetzt werden. Vor vielen Jahren gehörten die Straßen schon einmal



Kölner Ringe: Radfahren bald erlaubt

den Radfahrern, bis der Autoverkehr sie in den 1950er und 1960er Jahren von den Straßen verdrängte. Viel zu lange haben sich in Köln Politik und Verwaltung dagegen gewehrt, an kritischen Stellen wie den Ringen auch nur einen Zentimeter an den Radverkehr abzugeben und dadurch Druck aus dem Kessel zu nehmen.

29. Oktober 2015: Die kritische Stellungnahme des ADACs auf die beschlossene Aufhebung der Benutzungspflicht lässt nicht lange auf sich warten: Sollten im Zuge der Freigabe gar noch Fahrspuren aufgegeben oder generell Tempo 30 eingeführt werden, „wird das unser Straßennetz nicht verkraften können.“

Kommentar: Der ADAC weiß natürlich, dass die Aufhebung der Benutzungspflicht zwangsläufig zu einer Umverteilung des Straßenraums führen wird. Das möchte er aber nicht. Er übersieht dabei, dass Autofahrer, die aufs Rad umsteigen, wesentlich weniger Platz benötigen und das Straßennetz spürbar entlasten.

Hans-Georg Kleinmann



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

Neubau Leverkusener Brücke „Groene Loper“ als Vorbild?

Kann der Rijksweg 2 in Maastricht ein Modell sein für die A 1 in Leverkusen?

Die Initiative des Netzwerks gegen Lärm der Leverkusener Autobahn hat sich in Maastricht ein gigantisches Projekt angeschaut. Der erste doppelstöckige Straßentunnel Europas mit 2,3 Kilometer Länge. Anstelle einer Verkehrsschneise mitten durch die Stadt erhalten die Menschen in Maastricht einen „groene Loper“ – einen grünen Läufer.

Das fordern die Leverkusener Bürger nun auch für den Neubau der A 1 und der Leverkusener Autobahnbrücke. Statt zehn Spuren als Brücke und Hochstrecke und massivem Autolärm soll es der doppelstöckige Tunnel unter Leverkusen und dem Rhein sein.

Das besondere am niederländischen Tunnel ist, dass er auch für Gefahrguttransporte befahrbar ist. Dies wiederlegt den immer wieder als Argument gegen die Tunnellösung vorgebrachten Einwand, dass Gefahrgüter nicht durch einen Tunnel transportiert werden können.

Tunnel wäre finanzierbar

Auf einem Treffen am 28. Oktober 2015 haben zwei namhafte Tunnelexperten bestätigt, dass ein solcher Tunnel als Ersatz für die Autobahnbrücke möglich ist und sich auch in einem Kostenrahmen eines Brückenneubaus mit anschließender Hochstrecke und dessen Lärmschutz bewegt. Der 2,3 Kilometer lange niederländische Tunnel kostete 1,2 Milliarden Euro.

Doch weder der Bund noch das Land NRW sind an einer Tunnellösung interessiert. Sie wollen lieber eine zehnspurige Autobahnbrücke.

Klagerecht eingeschränkt

Damit sie ihren Traum auch schnell erfüllen können, haben sie gleich auch die Gesetze geändert. In der „Lex Leverkusen“ sind jetzt für Bürger und Verbände Klagemöglichkeiten kräftig beschnitten worden. Da es ohne

eine rechtliche Möglichkeit nicht geht, ist einzig und allein der Klageweg am Bundesverwaltungsgericht zugelassen. Das ist eine besonders hohe Hürde, weil die Gerichtsgebühren und die Kosten für den Rechtsbeistand deutlich höher anzusetzen sind als bei einer Klage vor dem Verwaltungsgericht. Somit sind Beteiligungsrechte von Kommunen und Bürgern ausgehebelt. Der deutsche Städtetag sieht das Urteil daher zwiespältig. Zwar will auch er die breite Autobahnbrücke, doch in anderen Fällen haben Kommunen ebenfalls keine Klagerechte mehr. Den unmittelbar betroffenen Städten Köln und Leverkusen scheint das allerdings egal zu sein, denn sie haben beim Abbau von Klagerechten ganz vorne an der Front gestanden.



Modell des für Maastricht geplanten Tunnels

In Deutschland werden teure Autoverkehrsprojekte aus der Steinzeit realisiert, anstatt innovative Projekte wie den „groene Loper“ anzugehen.

Roland Schüler



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
	Die Veranstaltungsreihe „ Einwanderungsland Deutschland “ wird im nächsten Jahr mit dem Themenschwerpunkt „ Fluchtursachen “ fortgesetzt.
Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945	
	

Mein Weg zur Arbeit (Teil 5)

Alternativen zum Automobil

Dieser Artikel setzt die Reihe zu Arbeitswegen fort. Die Berichte zeigen, dass es für den Weg zur Arbeit gute Alternativen zum Auto gibt. Gerne mag die Leserschaft auch über ihren eigenen Weg zur Arbeit berichten – wir freuen uns über weitere interessante Beiträge.

Diesmal haben wir zwei Berichte: Michael ist beinahe täglich mit seinem Fahrrad in Köln und im Rhein-Erft-Kreis unterwegs – nicht nur bei Sonnenschein. Felicitas wohnt in Köln-Nippes und fährt in den letzten Jahren häufiger mit dem Fahrrad zu ihrer Praxis in Opladen.

Michael muss von Köln aus wechselnde Ziele erreichen

Du fährst ja keine feste Strecke, da du wechselnde Ziele hast? Richtig, ich bin selbständig als Gesetzlicher Betreuer, vornehmlich in Köln und in den angrenzenden Gemeinden (Brühl, Hürth, Erftstadt, Frechen, Bergisch-Gladbach). Ein Großteil der Arbeit ist Bürotätigkeit in meinem Büro in Köln-Sülz, der Rest vor Ort bei Klienten oder bei Behörden, Gerichten, Banken und anderen Zielen. Im Jahr fallen so zwischen 1.500 und 2.000 Kilometer „berufsbedingtes Radeln“ an.

Nenne uns doch bitte zwei Beispiele deiner typischen Touren. Ich fahre nach Brühl, dort besuche ich zwei Klienten im Altersheim, dann ein weiterer Besuch bei einem Klienten zuhause. Anschließend noch ein Termin im Amtsgericht Brühl. Oder ich fahre nach Merheim in die LVR-Klinik. Dort spreche ich mit Klient und Ärzten, besuche auf dem Rückweg ins linksrheinische Köln noch jemanden in Humboldt-Gremberg und fahre dann zur Kreissparkasse am Neumarkt.

Weshalb fährst du mit dem Fahrrad? Ich bleibe fit, es gibt keine Parkplatzsorgen, ich bin beweglich und flexibel vor Ort. Fahrten durch Fußgängerzonen sind möglich – zumindest in Brühl, leider nicht in Frechen. Immer wieder entdecke ich quasi auf dem Weg „zur Arbeit“ mir bisher unbekannte Gegenden in Köln und im



Umland. Besondere Highlights in diesem Jahr waren zum Beispiel Fahrten durch das Gremberger Wäldchen und nach Hürth-Berrenrath entlang des Otto-Maigler-Sees. Das war ein bisschen wie Urlaub.

Es gibt aber auch Nachteile? Ja, sicher. Da ist als erstes das teilweise schlechte Radwegenetz in und um Köln zu nennen. Es gibt lediglich ein wenig Infrastruktur für touristisches Radfahren, die Alltagsradlerinnen und Radler werden dagegen sträflich vernachlässigt. In dem Zusammenhang hoffe ich auf viele Radschnellstrecken ins Umland innerhalb der nächsten Jahre.

Ein weiterer Nachteil ist die Wetterabhängigkeit – glücklicherweise ist Voraussetzung für meinen Job nicht das Auftreten im Anzug und mit teuren Schuhen.

Fährst du immer mit dem Rad oder hast du Alternativen? Meine Frau braucht zwar täglich ihr Auto, nach vorheriger Absprache nutze ich es teilweise, etwa um nach Erftstadt zu gelangen. Die Strecke nach Erftstadt längs der Luxemburger Straße ist mir per Rad zu langweilig. Bei starkem Regen weiche ich auf den ÖPNV aus.

Was sind die Reaktionen bei deinen beruflichen Kontaktpersonen? Meist unglaubliches Staunen. Vor allem Menschen in Brühl scheint das nur 13 Kilometer entfernte und über die Brühler Landstraße relativ bequem zu erreichende Köln Lichtjahre entfernt zu liegen.

Einmal hat mich ein Klient regelrecht abgelehnt. Seine Begründung: Da ich mir noch nicht einmal ein Auto leisten könne, käme ich als Betreuer für ihn nicht in Frage. Meine Argumentation, dass es mir nicht ums Geldsparen geht, ließ er nicht gelten.

Viele meiner Berufskollegen staunen ebenfalls darüber, dass man im Prinzip (fast) alles mit dem Rad erledigen kann.

Felicitas fährt regelmäßig zu ihrer Praxis nach Opladen

Seit wann fährst du deine Strecke?

Vor zirka drei Jahren habe ich damit angefangen, vor allem in den Sommermonaten mit dem Fahrrad zu meiner Arbeit zu fahren. Sonst bin ich eher mit dem Auto hingefahren, aber bedingt durch die Verkehrssituation auf der Leverkusener Rheinbrücke bin ich auf mein Fahrrad umgestiegen.

Welche Strecke legst du zurück?

Ich fahre von Köln-Nippes in Richtung Norden, entlang der Industriestraße bis Merkenich, dann weiter über den südlichen Radweg der Leverkusener Autobahnbrücke über das Gelände der ehemaligen Landesgartenschau (Neulandpark), entlang der Dünn über Leverkusen-Küppersteg zur Kölner Straße in Opladen.

Wie lange bist du unterwegs?

Der Weg ist rund 18 Kilometer lang. Ich bin keine geübte Fahrradfahrerin und fahre eher in meiner Freizeit oder mit meinem Lebenspartner seit 15 Jahren in geschätzte Fahrradtouren. Am Anfang bin ich die Strecke mit meinem Tourenrad gefahren, da brauchte ich schon eine Stunde dafür, es hat mir trotzdem sehr viel Spaß gemacht. Einziger Nachteil dabei war, bedingt durch die körperliche Anstrengung, dass ich durchgeschwitzt am Arbeitsplatz ankam und erstmal zur Erfrischung unter die Dusche musste. Anfang dieses Jahres habe ich mir ein Pedelec zugelegt und fahre jetzt öfters damit zur Arbeit. Meine Fahrzeit hat sich auf 40 Minuten verkürzt und ich komme ohne große Anstrengung an.

Sind schon mal Probleme aufgetaucht? An Tagen mit langen Ar-



beitszeiten (nach 20:00 Uhr) stand ich beim Neulandpark in Leverkusen schon einmal vor verschlossenen Türen und musste einen mir unbekannten Umweg fahren. In den dunklen Jahreszeiten fahre ich jetzt nur noch an Tagen, an denen meine Arbeitszeit früher endet. Auf der bisher bevorzugten Strecke gibt es leider einige Abschnitte, die schlecht bei Dunkelheit zu fahren sind. Das Gelände auf der Rheinbrücke scheint mir für Radfahrer zu niedrig und der Radweg zu schmal zu sein. Nun hoffe ich für den Neubau der Brücke auf einen breiteren und sicheren Radweg.

Fährst du auch bei schlechtem Wetter? Das Wetter sollte morgens schon ohne Ankündigung von Niederschlag sein, für die Rückfahrt ist es mir eher egal, ich habe ja ordentliche Regenbekleidung dabei. Im Winter mit Schnee und Eis auf der Wegstrecke werde ich wohl in mein Auto steigen.

Bist du nach der Ankunft sitzungstauglich? Nun mit dem Pedelec ist dies kein Problem mehr.

Wie sieht es mit der Gepäckmitnahme aus? Ich habe ein gutes Sortiment an wasserdichten Fahrradtaschen, die auch sonst zum Einkaufen gerne von mir benutzt werden.

Wie kommst du zur Arbeit wenn das Fahrrad einmal defekt ist? Leider benutze ich dann mein Auto, mit dem ÖPNV habe ich es noch nicht versucht. Dafür bräuchte ich vielleicht mal einen Lotsen, der mir den öffentlichen Nahverkehr näher bringt.

Hast du eine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit? An meiner Arbeitsstelle habe ich dies nicht, ich schiebe mein Rad in den Aufzug und stelle es in meiner Praxis auf dem Balkon. Daheim in Nippes stelle ich mein Zweirad in den „sicheren“ Hof, muss allerdings einige Treppen überwinden. Mit dem Pedelec geht dies ohne Akku gerade noch, besser wäre es, wenn in unserem Stadtteil abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung ständen.

Wie mobil bist du am Zielort? Große Mobilität am Zielort brauche ich nicht und wenn, dann habe ich ja noch mein Rad.

Was sagst du Freunden oder Bekannten, warum du mittlerweile häufiger dein Zweirad für den Weg zur Arbeit benutzt? Nach der meist sitzenden Tätigkeit an meinem Arbeitsplatz fühle ich mich nach dem Radfahren ausgeglichener und habe sicher etwas mehr für meine Gesundheit getan.

*Die Gespräche führten
Hans-Georg Kleinmann und
Wolfgang Kissenbeck*

Kommentar Stauhauptstadt Köln?

Man nehme eine dubiose Studie, die mit Metermaß die Staus auf den Autobahnen rund um Köln misst, vernachlässige die Rahmenbedingungen, unter anderem die marode Rheinbrücke in Leverkusen, kaputte Brücken auf dem östlichen Zubringer, Baustellen zur Verbreiterung der Autobahn, höchstes LKW-Aufkommen, verrühre dies mit innerstädtischen Straßen – auch hierbei gilt es die Rahmenbedingungen zu vernachlässigen, etwa die sanierungsbedürftige Mülheimer Brücke – und posaune das Ergebnis in die Öffentlichkeit: Köln ist Stau Stadt Nummer 1 in Deutschland.

Dankbar greifen alle Gazetten diese Aussage auf und verstärken dies mit großen Lettern, ohne die Quelle, die Studie, zu hinterfragen. Es soll sich ja in den Köpfen festsetzen, dass der Kölner Autofahrer im Stau steht. Dabei stehen die meisten Fremden auf der Autobahn rund um Köln im Stau. Aber dies ist ja egal. Es geht um die Luftthoheit auf Kölner Straßen. Die wird von willigen Politikern und der Auto-lobby verstärkend aufgegriffen.

So hat Köln versagt. Doch versagt hat eher der Bund. Denn auf Stadtstraßen innerhalb von Köln gibt es nicht übermäßig viele Staus. Es sei denn, schon vier Autos vor einer roten Ampel bilden einen.

Roland Schüller



perpedalo
velomarketing & event

JOBS für die Saison 2016
Fahrer & Stadtführer

Wir unterstützen das
Kinder- & Jugendhospitz

Balthasar

Rikscha-Fahrt



Stadtführung

KÖLN
ERFAHREN
VERSCHENKEN SIE
GUTSCHEINE!



Confibike-Fahrt



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

Der Camper vom Bahnhof Deutz Deutschland kleinstes Zuhause!

Vielleicht haben einige dieses interessante Gefährt im Sommer vor dem Deutzer Bahnhof gesehen. Viele, die eiligen Schrittes zum Bahnhof unterwegs waren oder mit dem Fahrrad Richtung Arena fuhren, haben dies nur kurz registriert. Wer denn doch stehen blieb, konnte einiges über den Besitzer Maik und sein liebevoll ge-



„Fahrrad-Wohnwagen“ am Deutzer Bahnhof

nanntes „Homer *S* 2015“-Fahrrad-wohnmobil erfahren.

„Liebe Mitmenschen,“ so beginnt seine Selbsterklärung, „das Schicksal meinte es in den letzten Jahren leider nicht immer gut mit mir. Durch verschiedene Krankheiten verlor ich meinen Job. Jegliche Bemühungen blieben erfolglos, so dass meine Schulden immer mehr wurden und ich die Miete für meine Wohnung nicht mehr zahlen konnte. Um wenigstens nicht ganz im Freien zu schlafen, baute ich mir einen Fahrradwohnmobil.“

„Erstmal plane ich jetzt mit meinem Wohnwagen eine Reise durch Deutschland, um mir wenigstens einen Traum im meinem Leben zu erfüllen.“

Sein Traum von Wohnwagen wird von seinem Fahrrad gezogen. Sein „kleines Zuhau-

se“ wurde in 740 Arbeitsstunden aus Aluminiumprofil und Multiplex-Bodenplatten zusammengebaut. Außenmaße: 122 cm hoch, 210 cm lang, 70 cm breit. Leergewicht: 35,5 Kg. Liegefläche: 190 x 65 cm. Neben zusätzlichem Packraum im und unter dem Anhänger verfügt es noch über ein Vorzelt, einer Solaranlage auf dem Dach, einen DVB-T-Fernsehanschluss und einer Gasheizung, wohl fast alles, was Maik für seine Reise durch Deutschland braucht.

Ein Gedicht zu seiner Lebenseinstellung lautet:

Mach Dir keine Sorgen!

Gönn das Glück des Lebens Dir!

Dank nicht an Morgen!

Lebe nur jetzt und hier!

Wir wünschen Ihm alles Gute und hoffen, dass sein Wohnmobil auch Nachahmer findet.

Wolfgang Kissenbeck



Ihre grüne Druckerei im Rheinland

Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut



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



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



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



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



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

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

grün gedruckt.de
eine Marke der schloemer-gruppe

Fritz-Erler-Straße 40
52349 Düren
Tel. 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>



Mitgliederversammlung 2015 Wechsel im erweiterten Vorstand

Am 24. Juni 2015 trafen wir uns wie in jedem Jahr in der Alten Feuerwache in der Kölner Nordstadt zu unserer Mitgliederversammlung.

Der geschäftsführende Vorstand wurde für ein weiteres Jahr in seinem Amt bestätigt, besteht also wie bislang aus Melani Lauven, Reiner Kraft, Jürgen Möllers und Christoph Reisig. Änderungen gab es hingegen im erweiterten Vorstand.

Volker Kunstmann, der über viele Jahre hinweg engagiert in diesem Gremium mitwirkte, kandidierte leider nicht mehr, sein Sachverstand bleibt uns glücklicherweise aber als Mitglied des ÖPNV-Arbeitskreises erhalten. Vielen Dank, Volker, für deine langjährige ehrenamtliche Tätigkeit!

Neu im erweiterten Vorstand ist Reinhard Zietz. Reinhard wohnt in Köln-Lindenthal, ist verheiratet und Vater eines Sohnes. Von Beruf ist er Arzt für Anästhesie in eigener Praxis,



Reinhard Zietz

fährt gerne Rad (von Rennrad bis e-bike) und ist im VCD Regionalverband Köln seit zwei Jahren aktiv, unter anderem auch in den Arbeitskreisen ÖPNV und Rad. Herzlich Willkommen jetzt auch im Vorstand, Reinhard, und vielen Dank für deine Mitwirkung im Regionalverband Köln des VCD!

VCD Regionalverband Köln

Reinhard Wolf ist tot Wir trauern um einen Mitstreiter

Reinhard Wolf ist tot, wir vom Arbeitskreis Rad des VCD Regionalverbands Köln trauern um einen aktiven Mitkämpfer für einen besseren Radverkehr in Köln und darüber hinaus.

Herr Wolf, wie er immer genannt wurde, starb im Sommer 2015 im Alter von 72 Jahren. Er kannte die Radverkehrssituation in unserer Stadt wie kaum ein anderer und zählte auch zu den ersten Mitgliedern des VCD Köln.

Bei strittigen Verkehrsproblemen konnte er fast immer Lösungen aufzeigen. Mit seinen sachkundigen Kommentaren und Einschätzungen bleibt er allen in



Reinhard Wolf

besten Erinnerung. Seine ironischen – aber nie böartigen – Kommentare brachten uns oft zum Lachen, aber auch zur Sache zurück, wenn wir uns verzettelt hatten.

Die Mitglieder des VCD-Arbeitskreises Rad empfinden große Trauer über seinen plötzlichen Tod.

Wer kann uns jetzt knifflige Fragen zum Radverkehr in Köln beantworten und wer bringt uns jetzt den Wein aus Frankreich für das gesellige Beisammensein mit?

B. Herting/W. Kissenbeck für den VCD Regionalverband Köln

Neujahrstreffen 2016 Wir laden ein!

Wir vom VCD Regionalverband Köln laden ein zum Gedankenaustausch, zu Rückblicken und Zukunftsgedanken bei unserem diesjährigen

Neujahrstreffen
am Freitag, den 15. Januar 2016,
ab 19:00 Uhr
im Restaurant Diogenis,
Sudermanplatz 7
(Nähe Ebertplatz).

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten sind herzlich willkommen!

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



EUROPÄISCHE 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, Melani Lauven, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Christoph Reisig, Reinhard Zietz

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. ☐ 01. ☐ 02. ☐ 20 ☐ bei. Jahresbeitrag

- ☐ **Einzelmemberschaft** (mind. 60 Euro).....
- ☐ **Haushaltsmemberschaft** (mind. 75 Euro).....
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- ☐ **Reduzierter Beitrag** (mind. 30 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.



Ihr Beitrag zum Klima?

Mehr Bus & Bahn fahren!

- + Mit dem TagesTicket 1b kreuz und quer durch Köln
- + Winter-Einkäufe stressfreier erledigen
- + Entspannt zu jedem Weihnachtsmarkt kommen

www.kvb-koeln.de/klima
www.kvb-koeln.de/tagesticket



Menschen bewegen