



RHEIN-SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in der Region Köln



**Zülpicher Straße für Autos gesperrt:
Entspannung im Inneren Grüngürtel**

(Die neue) Lust auf Last



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



z. B. Gazelle cabby – günstiges Transportvehikel, für die Brötchen-tüte zugegeben etwas oversized...



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



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



z. B. das i:SY-CAR:GO (Hartje). Universeller Transporter für alles, was ruck-zuck von A nach B will. Optional mit Elektro-Antrieb und Holzkiste erhältlich.

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

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

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

Ihre Kölner VSF-Mobilitätsberater

auf draht 

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

 **Stadtrad**
Service, Fahrrad...
Bonner Str. 53-63 · 50677 Köln
Tel. 0221-32 80 75
www.stadtrad-koeln.de



Titelbild: Zülpicher Straße im Mai 2016, fotografiert von Reinhard Zietz

Editorial

Liebe Lesende,

das Titelbild dieser Ausgabe zeigt die **Zülpicher Straße**, wie sie ohne störenden Autoverkehr genutzt und genossen werden kann. Zu diesem – vorerst probeweisen – Zustand kam es durch Initiative der Bezirksvertretungen. Die von anderer Seite befürchteten Auswirkungen wie mehr Staus auf der Luxemburger und der Bachermer Straße sind bisher nicht zu beobachten. So ist zu hoffen und zu erwarten, dass diese Maßnahme von Dauer sein wird und vielleicht auch zum Vorbild für andere Orte in der Stadt werden kann.

Das sollte uns freuen, denn Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr sind dringend nötig und auch häufig einfach machbar; genauso wichtig sind jedoch auch Maßnahmen, die möglicherweise etwas mehr Geld kosten und auf die wir schon lange warten. Dazu gehört zum Beispiel die **Rampe zur Hohenzollernbrücke** am Breslauer Platz. Schon vor langer Zeit gefordert und mit haarsträubenden Begründungen abgelehnt, gibt es nun die begründete Hoffnung, dass bald eine radfreundliche Rheinquerung auf der Nordseite der Brücke möglich ist (siehe Seite 4)

Die Arbeitskreise des VCD-Regionalverbandes Köln versuchen mit ihrem Expertenwissen auf die Entwicklung hin zu einem rad- und fußfreundlichem Verkehr Einfluss zu nehmen. Deutlich wird das auch beim **Radverkehrskonzept Innenstadt**, in dessen Entwicklung unsere Ideen eingeflossen sind. Auch für eine fußgängerfreundliche **Neugestaltung des Zülpicher Platzes** wurden von unseren Arbeitskreisen Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt, mehr dazu auf den Seiten 5 und 6.

Natürlich beschäftigt sich der VCD auch mit Mobilitäts-themen außerhalb des Radverkehrs; besonders sei hier auf die Dringlichkeit des **RE-Haltepunktes für Köln-Nippes** verwiesen sowie auf unsere Vorschläge zur Minderung der Auswirkungen der **Sanierung der Mülheimer Brücke** auf die Kunden des öffentlichen Nahverkehrs – Artikel dazu finden Sie auf den Seiten 20 und 24. Auf die Diskussion dieser und vieler anderer Themen freuen wir uns bei der diesjährigen **Jahreshauptversammlung** am Dienstag, den 5. Juli um 19:00 Uhr in der Alten Feuerwache!

Zum Schluss noch ein Hinweis auf zwei weitere Termine für bessere Radverkehrsbedingungen: Am 18. Juni findet wieder die **RADKOMM** statt mit Vorträgen, Diskussionen und Workshops rund um das Fahrrad und einen Tag später startet am 19. Juni die diesjährige **Radsternfahrt**.

Viel Spaß beim Lesen wünscht
die Redaktion der RHEIN-SCHIENE

Inhalt

Fuß- & Radverkehr

Sperrung der Zülpicher Straße.....	4
Rampe am Breslauer Platz.....	4
Zülpicher Platz: Mehr Raum für den Fußverkehr.....	5

Radverkehr

Radverkehrskonzept Innenstadt.....	6
STADTRADELN – Radeln für ein gutes Klima	7
Termine: Der Kölner „Monat der Mobilität“	7
Fahrradsternfahrt 2016: Straße frei fürs Rad!	8
Radwegebenutzungspflicht: Ein Kommentar.....	10
RADKOMM 2016: „Rad macht Stadt!“	12
Die Faradgang – Upcycling mit gutem Zweck	14
Schildbürgerstreiche.....	15
Kurioses aus Bergisch Gladbach	15
Aktuelles zum Radverkehr in Köln.....	16
Radfahren hält fit.....	18
Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil....	19

Öffentlicher Nahverkehr

Regionalexpress-Halt für Nippes	20
Schienverkehr im Rheinland: Nahverkehrsplan 2016 veröffentlicht	21
KVB schließt sonntägliche 30-Minuten-Lücke	21
Autonomer Minibus oder autonomes Auto?	22
Nahverkehrsfinanzierung weiter auf langer Bank	23
ÖPNV während Sanierung der Mülheimer Brücke	24
Schlechte Tarifbedingungen für den Kölner Süden	25

Verkehr allgemein

Bewegte Zeiten: Der verkehrspolitische Blog.....	26
Störende Werbeanlagen	28
Kommentar zum Bundesverkehrswegeplan 2030.....	30
Auto abgeschafft – was nun?	32
Kölner Verkehr noch ohne Konzept	33
Stauhauptstadt Köln: Ist der Stau vermeidbar?.....	34
Neubau Leverkusener Brücke.....	35
Umgestaltung des Straßenraums in Frechen	36
Impressionen aus einer Frechener Tiefgarage	36
CarSharing: cambio ist Spitzenreiter in Köln	37
Bergisch Gladbach: VCD kritisiert Stadt beim Mobilitätskonzept.....	38

Service

Radtourentipp: Vom Oberbergischen ins Siegtal	40
---	----

VCD

Einladung zur Mitgliederversammlung 2016	44
Der VCD stellt sich vor.....	45
Beitrittsformular.....	45
Spendenaufruf.....	46
Kontakte.....	46
Impressum.....	46



Sperrung Zülpicher Straße

Neuer Charme im Kölner Univiertel

Der Einsatz der Bezirksvertretungen Innenstadt und Lindenthal für eine Sperrung der Durchfahrt Zülpicher Straße hat zu einem Verkehrsversuch geführt, der schon jetzt als großer Erfolg zu werten ist.

Nachdem sich die meisten Kölner an die Sperre gewöhnt haben, zeigt die Zülpicher Straße im Bereich Grüngürtel ihren Charme. Die Grünflächen scheinen optisch und akustisch zusammen gewachsen zu sein, seit sie keine LärmbARRIERE mehr trennt. Fußgänger und Radfahrer haben einen Raum, in dem sie entspannt verkehren können. Es lohnt sich, hier an einem sonnigen Nachmittag das urbane Leben zu genießen. Der Grüngürtel ist enorm aufgewertet worden. In der Gemengelage von Straßenbahn, Fußgängern und Radfahrern ist das Fehlen von Autos leicht zu verschmerzen.



Zülpicher Straße im Bereich der Absperrung

Nicht nur ist das Miteinander der Verkehrsteilnehmer deutlich gelassener geworden, auch sieht es so aus, dass die umliegenden Straßen den schon vorher geringen Autoverkehr problemlos aufnehmen können. Das befürchtete Chaos ist ausgeblieben. Zu wünschen wäre jedoch eine bessere

Beschichtung. Die meisten Fahrer, die noch bis an den Sperrpfosten fahren, sind ortskundig. Ihnen könnten Schilder mit einem „Durchfahrtsverbot“ plus „Anlieger frei“ direkt an den Kreuzungen der Zülpicher mit Dassel- und Universitätsstraße helfen.

Reinhard Zietz

□

Breslauer Platz

Rampe zur Hohenzollernbrücke kommt

Politik setzt Zeichen für ein fahrradfreundliches Köln

Im April hat der Verkehrsausschuss mehrheitlich für die zügige Realisierung einer provisorischen Rampe von der Hohenzollernbrücke zum Breslauer Platz gestimmt. Bisher gab es nur einen Treppenabgang zum Rheinufer. Damit entsteht eine attraktive Alternative zur oft überfüllten Südseite.

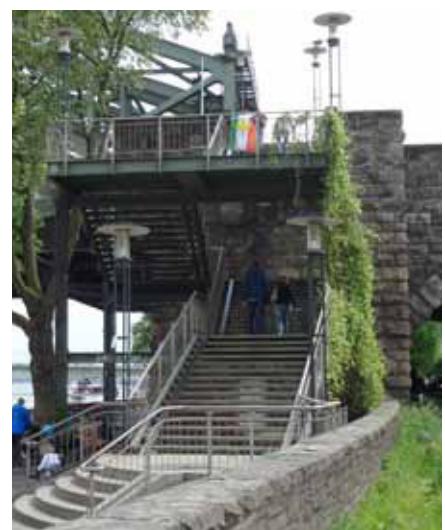
Dem Beschluss ging eine Posse der Verwaltung voraus. Im Dezember 2014 hatte sich die Bezirksvertretung Innenstadt einstimmig für eine provisorische Rampe ausgesprochen. Im April 2016 antwortete die Verwaltung, dass sie zwar auch deren hohen Nutzen sähe, diese aber trotzdem derzeit ablehne. Obwohl die Verbindung im aktuellen Radverkehrskonzept Innenstadt als wichtig erachtet wird, verwies sie auf eine mögliche Umsetzung im Rahmen der unabsehbaren Bebauung des Breslauer Platzes

Argumentiert wurde mit städtebaulichen Gründen, mangelnder Barrierefreiheit und den Kosten. Diese an sich wichtigen Aspekte scheinen hier allerdings grotesk weit hergeholt. Dass eine Rampe die städtebauliche Qualität zwischen Musical-Dome, Schotterparkplatz und S-Bahn-Bögen wesentlich beeinträchtigen soll, ist kaum nachzuvollziehen. Auch wenn die rechtsrheinische Rampe mangels regelmäßiger Podeste nicht den Normen für Barrierefreiheit entspricht, wäre eine linksrheinische Rampe für viele mobilitätseingeschränkte Menschen eine deutliche Verbesserung.

Bleiben als letztes Argument die von der Verwaltung auf 350.000,- Euro geschätzten Kosten. Zeitgleich teilte die Verwaltung mit, dass der Umbau der Straße Am Kämpchenhof um 213.000,- Euro teurer geworden ist. Bei Gesamtkosten von 929.000,- Euro für weniger als 100 Meter wird die Relation zur provisorischen Rampe,

die einen sehr hohen verkehrlichen Nutzen darstellt, deutlich.

Der Politik ist zu danken, dass sie die Irrfahrt der Verwaltung korrigiert hat. Ralph Herbertz



Derzeit ist linksrheinisch die Nordseite der Hohenzollernbrücke nur über eine Treppe zugänglich.

Zülpicher Platz

Mehr Raum für den Fußverkehr

Vorschläge des Arbeitskreises Fußverkehr zur Verbesserung der Situation an den Stadtbahnhaltestellen

Der Zülpicher Platz ist ein zentraler Verkehrsknoten für viele ÖPNV-Benutzer und zeichnet sich durch einen lebhaften Fußgängerverkehr aus. Hier steigen viele von und auf die Linien 9, 12 und 15 um, in den Spitzenzeiten am Vormittag oder am späten Nachmittag knubbelt es sich daher an den Überwegen und auf den Bahnsteigen. Oft breitet sich Hektik aus: Fußgänger überqueren bei Rot die Straße, um „ihre“ Straßenbahn zu erreichen. Dazu kommt, dass sich aufgrund des beengten Straßenraums Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer ins Gehege kommen.

Der Arbeitskreis Fußverkehr von VCD und Köln Agenda e.V. schlägt drei Maßnahmen vor, um die Lage am Zülpicher Platz insbesondere an den Überwegen und Bahnsteigen zu entspannen.

Aufstellflächen an der Nordseite

Beide Aufstellflächen der Überwege auf der Nordseite des Zülpicher Platzes sind äußerst knapp bemessen. Dort stehen sich die vielen Fußgänger in den Spitzenzeiten „auf den Füßen“. Diese Situation kann schon durch eine Verbreiterung der Aufstellflächen und Überwege um ein paar Meter ohne größere Umbauten spürbar verbessert werden. Zusätzlich würde damit

die ungeordnete und störende Fahrerabstellfläche vor dem REWE-Supermarkt verschwinden.

Bahnsteige

Gleichzeitig greifen wir noch einmal einen früheren Vorschlag des VCD auf, um das Gedränge auf den Bahnsteigen zu beseitigen: Dort könnten beiderseits zusätzliche Zu- und Abgänge in nördlicher Richtung mit neuen Überwegen eingerichtet werden. Damit würden sich bei der Ankunft von Zügen die Bahnsteige viel schneller leeren als bisher.

Überweg auf der Südseite

Der Überweg auf der Südseite des Zülpicher Platzes ist für Fußgänger ein schlechter Witz. Die Mini-Verkehrsinsel zwischen der Fahrbahn Richtung Barbarossaplatz und der Gleisanlage ist so beängstigend klein für überquerende Fußgänger, dass leicht nachvollziehbar ist, dass Personen, die sich nicht sicher fühlen, diesen Überweg meiden. Eine Maßnahme, um die Fußgänger wirksam zu schützen, wäre es, einen Teil der Fahrspur für die Vergrößerung der Verkehrsinsel zu nutzen. *Herbert Bretz* □



Verkehrsknoten Zülpicher Platz: Sowohl vor den südlichen (Foto links unten) als auch vor den nördlichen Überwegen (Foto rechts unten) und an der dazwischenliegenden Stadtbahn-Haltestelle ist der Raum für Fußgänger und Radfahrer extrem beengt. Behinderungen und Konflikte sind vorprogrammiert.



Radverkehrskonzept Innenstadt

Quantensprung für den Radverkehr?!

Radverkehrskonzept Innenstadt vor der Verabschiedung

Der erste Kölner Bürgerhaushalt 2008 zeigte überdeutlich den Bedarf einer guten Radverkehrsinfrastruktur. Im Fokus stand insbesondere die Kölner Innenstadt. Die vielfältigen Anforderungen erforderten ein umfassendes Konzept. Das Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) wurde schließlich Ende 2013 beauftragt, die Entwicklung startete offiziell im April 2014 mit der ersten von drei öffentlichen Veranstaltungen. Ergänzend tagten Facharbeitskreise mit VCD, ADFC, IHK und weiteren Verbänden.

Beteiligungsprozess

Zu Beginn wurde das für den Radverkehr relevante Wegenetz bestimmt. Dies führte zum ersten Ergebnis des Prozesses: Im Herbst 2015 wurde der für alle Abteilungen der Stadtverwaltung verpflichtende Radverkehrsnetzplan für die Innenstadt beschlossen.

In der nächsten Phase wurden für verschiedene Bereiche vertiefende Untersuchungen durchgeführt. Die Lösungsvorschläge für Nord-Süd-Fahrt, südliche Ost-West-Achse zwischen Barbarossaplatz und Deutz, Rheinuferpromenade, Gladbacher und Zülpicher Straße sowie der Vorschlag für ein Fahrradstraßennetz wurden vorgestellt und diskutiert. Unter Einbeziehung der Anregungen der Öffentlichkeit wurde ein Maßnahmenkonzept entwickelt und im Dezember zur Diskussion gestellt.

Der VCD Regionalverband Köln begrüßt im Wesentlichen das vorliegende Ergebnis und den Ablauf des Verfahrens. Insbesondere die öffentlichen Aussagen der Stadtverwaltung, etwa von Amtsleiter Harzendorf, sind ein in dieser Deutlichkeit neues Bekenntnis zum Handlungsbedarf und -willen.

Fortschritt

Als großer Fortschritt ist die Formulierung eines Maßnahmenkonzepts mit zugeordneten Umsetzungszeiträumen

zu nennen. Wenn gleich einzelne Prioritäten diskutiert werden können, ist damit doch erstmals die Hoffnung realistisch, dass in der Innenstadt vollständige Radrouten entstehen und nicht nur punktuelle Maßnahmen vorgenommen werden.

Dafür sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen zwingend notwendig! Ohne den bereits in der Beschlussvorlage zum RVKI bezifferten zusätzlichen Personalbedarf wird die Umsetzung nicht gelingen. Dass Themen, die bereits im Radverkehrskonzept Innenstadt von 1992 höchste Priorität hatten, im RVKI erneut bearbeitet wurden, ist Mahnung genug.

Trotzdem sehen wir den Bedarf, das Programm und die Realisierungszeiträume noch ehrgeiziger zu gestalten. Es gibt Nachholbedarf insbesondere in qualitativer Hinsicht, aber auch quantitativ stößt das Radverkehrsnetz der Kölner Innenstadt bereits heute schon an vielen Stellen an seine Grenzen. Damit darüber hinaus neue Zielgruppen zum Radfahren motiviert werden, ist ein Quantensprung in der Radverkehrsinfrastruktur unabdingbar.

Defizite und Handlungsbedarf

Allerdings ist zu beachten, dass zwei der wichtigsten Routen für den Radverkehr allenfalls in Ansätzen im Radverkehrskonzept enthalten sind.

Die Ost-West-Achse zwischen Deutz und Aachener Weiher wurde nicht bearbeitet, da hier bereits umfangreiche Planungen im Gang sind, etwa die Veränderung der Linienführung der Straßenbahn. Es bleibt abzuwarten, inwieweit dabei die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt werden. Bislang wurden der



Zu den kurzfristig umzusetzenden Sofortmaßnahmen des Radverkehrskonzepts Innenstadt gehört die Neuauflistung der Verkehrsflächen auf den großen Autoschnäisen, etwa auf Christoph-, Turiner und Riehler Straße (Foto), wo beiderseitig durch Markierungen eigene Fahrspuren für den Radverkehr auf Kosten einer Autospur entstehen sollen.

VCD und andere zivilgesellschaftliche Akteure noch nicht in die Planungen einbezogen.

Ferner wurden die Ringe nur am Rande behandelt und ein Verkehrsversuch mit einer Shared-Bike-Lane vorgeschlagen, demzufolge die rechte Fahrbahnspur von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern gemeinsam bei Tempo 30 genutzt wird. Hier ist durch die #ringfrei-Initiative viel Dynamik entstanden. Die Bezirksvertretung hat sich zum Konzept der Initiative bekannt, wozu unter anderem Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit und die Widmung der rechten Fahrbahn als Radspur gehören.

Im Juni stehen die Beratung und Verabschiedung des RVKI sowie des Sofortmaßnahmenprogramms auf den Tagesordnungen der Bezirksvertretung Innenstadt und des Verkehrsausschusses. Aufgrund der Rückmeldungen der unterschiedlichen Fraktionen bestehen gute Aussichten, dass das RVKI von einer breiten Mehrheit unterstützt wird.

Wir sind optimistisch und setzen auf einen Quantensprung für den Radverkehr in der Kölner Innenstadt. Das Verfahren zum RVKI bietet eine gute Grundlage, um zügig Radverkehrskonzepte für weitere Stadtbezirke oder -teile in Angriff zu nehmen.

Ralph Herbertz

Mitmachen bei STADTRADELN 2016

Radeln für ein gutes Klima

Köln, Leverkusen und Pulheim sind erstmals dabei

Im Jahr 2008 startete die Kampagne „STADTRADELN – Radeln für ein gutes Klima“ des Klima-Bündnisses, dem größten kommunalen Netzwerk zum Klimaschutz. Während eines dreiwöchigen Aktionszeitraums zwischen dem 1. Mai und dem 30. September sind alle, die in teilnehmenden Kommunen wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch-) Schule besuchen, herzlich zur Teilnah-



me eingeladen. Jede/r gründet oder schließt sich einem Team an – dies kann zum Beispiel der Freundeskreis, die Firma, die Nachbarschaft, oder ein Verein sein. Dann heißt es fleißig Radkilometer erfahren und eintragen. In verschiedenen Kategorien werden vor Ort Preise vergeben und die Kommunen stehen bundesweit im Wettbewerb. Dieses Jahr machen erstmals über 400 Kommunen mit – auch Düsseldorf. Anmeldungen sind ab sofort auf www.stadtradeln.de möglich. Unser Team in Köln heißt „4VCD“ – schließen Sie sich uns an! In Köln und Leverkusen können im Aktionszeitraum über die Meldeplattform „RADar?“ Hinweise auf

Mängel und gefährliche Stellen sowie Anregungen und Vorschläge für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur geben werden. Jede/r Teilnehmer/in kann diese über die Homepage oder direkt über die STADTRADELN-App einstellen. Diese werden auf einer Karte im Netz für alle sichtbar dargestellt.

- Hansestadt Wipperfürth:
16. Mai bis 5. Juni 2016
- Stadt Pulheim:
18. Juni bis 8. Juli 2016
- Stadt Leverkusen:
1. bis 21. September 2016
- Stadt Köln:
5. bis 25. September 2016

Ralph Herbertz □

Veranstaltungshinweise

Der Kölner „Monat der Mobilität“

Wie schon im Vorjahr finden auch in diesem Jahr im Juni im Rahmen des Kölner „Monats der Mobilität“ wieder zahlreiche Veranstaltungen rund um die umweltgerechte Mobilität statt.

7. Juni 2016, Haus der Architektur Köln
19:00 Uhr Josef-Haubrich-Hof 2

#RingFrei ist ein Aktionsbündnis, das sich für mehr Mobilität für Fußgänger- und RadfahrerInnen an den Kölner Ringen einsetzt. Wir fordern Tempo 30 und die Verlagerung des Radverkehrs vom Gehweg auf die rechte Autospur als eine eigenständige und exklusive Radspur!

9. Juni 2016, Colabor
20:00 Uhr Vogelsanger Straße 187

Bikes vs. Cars. Das Colabor zeigt den Dokumentarfilm „Bikes vs. Cars“ zur Einstimmung in den „Monat der Mobilität“.

17. Juni 2016, Colabor
20:30 Uhr Vogelsanger Straße 187

RADKOMM Einklang. Freunde und Expert*innen der RadKomm kommen zum gemütlichen Netzwerken und zum Austausch über das Radfahren und die Radverkehrspolitik in Köln und anderswo zusammen. Auf dass die Naben rauchen und die Speichen sich biegen. Ab 19:00 Uhr findet zuvor der *urbanoSalon #7: Participatory City* statt.

18. Juni 2016, BÜZE Ehrenfeld
10:00 Uhr Venloer Straße 429

RADKOMM Konferenz. Siehe auch Seite 12 dieser Ausgabe.

19. Juni 2016

Fahrrad-Sternfahrt. Treffpunkte und weitere Infos: www.sternfahrt-koeln.de. Siehe auch Seite 8 dieser Ausgabe.

22. Juni 2016,
7:00 Uhr

Kaffee op d'r Brück (ADFC). Standort und weitere Infos: www.facebook.com/adfc.koeln/

30. Juni 2016, Colabor
18:30 Uhr Vogelsanger Straße 187

Colabor Community | MeetUp Kettenfett Edition. Das Treffen von Colaboristen, Freunden und der Kölner Nachhaltigkeitsszene. Unser Thema im Monat der Mobilität ist Radfahren. Wir freuen uns auf Impulsvorträge am offenen Mikro, Rad-Visuals und die Schrauberbank im Hof.

Aktuelle Informationen zu diesen und weiteren Veranstaltungen unter www.radkomm.koeln/monat-der-mobilitaet/. Akteure des Monats der Mobilität sind ADFC Köln, Agora Köln, Colabor – Raum für Nachhaltigkeit, Verein zur Förderung der Kölner Fahrradsternfahrt, Faradgang, die Initiative #RingFrei und der VCD Regionalverband Köln. □

Neunte Kölner Fahrradsternfahrt 2016

Straße frei fürs Rad!

9. Kölner Fahrrad-Sternfahrt am Sonntag, 19. Juni 2016

Bei der Fahrradsternfahrt sind die Straßen frei fürs Rad, aber leider nur für wenige Stunden. Ach wäre es doch immer so, denn so macht Radfahren wirklich Spaß. Fahrradfahrer*Innen wissen das schon lange!

Demo für bessere Radverkehrsbedingungen

Von Jahr zu Jahr nimmt der Radverkehr in Köln zu, die Fahrradinfrastruktur platzt schon längst aus allen Nähten – und deshalb fühlen sich viele Menschen unsicher und werden davon abgehalten, aufs Fahrrad umzusteigen. Hier muss ein Wechsel in der Verkehrspolitik her, dem Radverkehr muss endlich mehr Raum, und zwar mehr Straßenraum, zugestanden werden. Die Fahrräder gehören auf die Straße und nicht auf häufig auf Kosten der Fußgänger angelegte Radwege. Baulich abgesetzte Radwege stellen in vielen Fällen ein höheres Unfallrisiko dar als die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen besteht ein hohes Konfliktpotenzial mit einfahrenden und abbiegenden Autofahrern, da diese durch



die oft fehlende Sichtbeziehung nicht mit kreuzenden Radfahrern rechnen.

Auf den Ringen mit ihren viel zu schmalen Radwegen treten die beschriebenen Mängel ganz deutlich zutage. Hier fordern wir eine volle Fahrspur mit 3,75 Meter Breite pro Richtung für den Radverkehr, für den Autoverkehr soll Tempo 30 gelten. Bei

Tempo 30 gibt es zum einen viel weniger Unfälle, zum anderen sind deren Folgen deutlich geringer. Nicht zuletzt bedeutet mehr Rad- statt Autoverkehr weniger Feinstaub und mehr Klimaschutz in der Stadt.

Mit der diesjährigen Sternfahrt wollen wir unter dem Motto „Straße frei fürs Rad!“ dafür demonstrieren, dass diese gesunde und umweltfreundliche Mobilität allen einfach möglich ist.

Große gemeinsame Rundtour durch die Innenstadt

Wir fahren von verschiedenen Startpunkten zum Treffpunkt im Kölner Stadtzentrum. Um 14 Uhr beginnt dort eine gemeinsame Rundtour durch die Innenstadt mit anschließender Abschlussveranstaltung und Live-Musik auf dem Heumarkt ab 15 Uhr. Es gibt vielfältige Infomöglichkeiten an Ständen von Initiativen und Organisationen, verschiedene Redner werden zum Radverkehr in Köln Stellung nehmen.

Je mehr Teilnehmer, desto besser!

Auch in diesem Jahr wollen wir wieder Präsenz zeigen und viele Teilnehmer auf die Straße bringen. Willkommen sind alle Fahrradfahrer*Innen und auch solche, die es werden wollen – egal, ob sportlich oder gemütlich unterwegs, auf dem Tandem, Liegerad, Lastenrad, im Kindersitz oder per Rikscha.

Die mittlerweile neunte Kölner Fahrrad-Sternfahrt startet am 19. Juni 2016 und ist eine angemeldete Demonstration. Die Teilnahme erfolgt ohne Anmeldung und auf eigene Verantwortung.

Alle Informationen über die Treffpunkte mit den Abfahrzeiten gibt es auf www.sternfahrt-koeln.de.

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



Heimat ist unser Rhein und Alles.

Da immer dabei.

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



Radwegebenutzungspflicht

Ein Kommentar

Ein Thema beschäftigt seit einigen Monaten viele Radfahrer in Köln besonders stark: die Radwegebenutzungspflicht.

Obwohl sich viele Radfahrer auf den baulichen Radwegen getrennt von der Fahrbahn sicherer fühlen, setzt sich mittlerweile in der breiten Öffentlichkeit die Erkenntnis durch, dass das Radeln auf der Fahrbahn in den allermeisten Fällen zu einem Gewinn an Komfort und Sicherheit führt. Auch die Vielzahl an Rechtsabbiege-Unfällen in Köln, darunter einige mit tödlichem Ausgang, hat dazu beigetragen, dass die Bürger und Verbände längst überfällige Korrekturen an der städtischen Radverkehrsinfrastruktur einfordern. Dies hat sich inzwischen auch in konkreten Beschlüssen der politischen Gremien niedergeschlagen.

Hintergrund

Bereits 1997 hat die Gesetzgebung mit der sogenannten Radfahrnovelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) die rechtlichen Voraussetzungen für mehr Sicherheit im Radverkehr geschaffen: Radfahrer müssen als „Fahrzeuge“ die Fahrbahn benutzen (§2 Abs. 2 StVO); die Pflicht, einen Radweg zu benutzen, besteht nur dann, wenn dies durch ein entsprechendes Verkehrszeichen angeordnet wird (§2 Abs. 4 StVO). In der Verwaltungsvorschrift zur StVO wird zusätzlich eindeutig geregelt, dass die Benutzungspflicht für Radwege nur dann angeordnet werden darf, wenn ausreichende Flächen für den Fuß-



Befristetes Sonderschild „Benutzungspflicht hier aufgehoben!“ an der Lindenstraße

gängerverkehr zur Verfügung stehen und wenn es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf ausdrücklich erfordern.

Obwohl damit ein klarer Auftrag an die Kommunen einherging, die Radverkehrsinfrastruktur in diesem Sinne umzugestalten, veränderte sich in den meisten Städten fast nichts. Weil es bundesweit immer wieder zu verschiedenen Auseinandersetzungen über die Details der Ausgestaltung der Radwegebenutzungspflicht kam, stellte das Bundesverwaltungsgericht am 18. November 2010 klar: „Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeinträchtigung erheblich übersteigt.“ Mit anderen Worten: Die anordnende Kommune muss im Einzelfall nachweisen können, dass das Fahren auf einem baulich getrennten Radweg sicherer ist als auf der Fahrbahn.

Halbherzige Umsetzung

Einige Städte, zum Beispiel Berlin, haben jahrelang konsequent die Benutzungspflicht der meisten Radwege aufgehoben und damit die Attraktivität für den Radverkehr deutlich gesteigert. In Köln dagegen ist lange Zeit wenig passiert. Erst seit einigen Jahren gibt es vorsichtige Versuche, auf vereinzelten Wegen



Fahrbahnmarkierung auf der Lindenstraße

die Verkehrszeichen abzubauen und damit das Fahren auf der Straße zu erlauben. Es ist ein Prozess, der in Köln nicht nur quälend langsam verläuft, er produziert auch noch haarsträubende und verkehrgefährdende Konstruktionen, zum Beispiel stadtauswärts auf der Lindenstraße vor der Kreuzung von Dassel- und Lindenstraße.

Von der Stadt Köln werden solche Situationen mit der Problematik der sogenannten Räumzeiten der Lichtsignalanlagen begründet. Die Ampelschaltung der jeweils nächsten Kreuzung ist ausschließlich auf den Autoverkehr ausgerichtet, sodass sich aus Sicherheitsgründen Radfahrer dort nicht auf der Fahrbahn befinden dürfen. Durch die neue Verkehrsführung für Radfahrer wurde auf der Lindenstraße allerdings eine viel größere Unfallgefahr herbeigeführt als auf der Fahrbahn.

Dieses Beispiel ist eine Kölner Notlösung, die den Eindruck bestärkt, dass in Köln ein großes Problem mit minderwertiger Ampeltechnik besteht und die Stadt sich nicht in der Lage sieht, diesen Missstand konsequent genug anzugehen. Es kann unmöglich sein, dass allein veraltete Lichtsignalanlagen und Räumzeiten an den Kreuzungen dafür verantwortlich sind, dass dieses vielleicht wichtigste Instrument zur Radverkehrsförderung, die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, von der Stadt Köln so stiefmütterlich behandelt wird.

Konkrete Ausgestaltung

Andererseits ist es tatsächlich nicht immer einfach, für jede Straßensituation die optimale Lösung zu finden. Auch die genaue Ausgestaltung der Radverkehrsführung sollte Gegenstand der weiteren Diskussion sein, um Standards für Köln herbeizuführen.

Es gibt bei den Umsetzungsformen eine ganze Reihe von Fragen die man nicht von heute auf morgen beantworten kann:

- Sollte auf die aufgehobene Benutzungspflicht mit einem Sonder­schild aufmerksam gemacht werden und wenn ja, wie lange?
- Sollte die Benutzung des alten Radweges weiterhin erlaubt sein (duales System) oder sollten Radwege möglichst gesperrt werden, nachdem eine gute Qualität auf der Fahrbahn erreicht ist?
- Sollten Markierungen auf der Fahrbahn angelegt werden und wenn ja, welche: Fahrradpiktogramme, Schutzstreifen oder (im dualen System nicht zulässige) Radfahrstreifen?
- Welchen der beiden Wege sollte man an Kreuzungen mit einer Radfurt versehen oder sollte man eventuell sogar beide markieren (sogenannte Doppelfurt)?

Allerdings ist diese Komplexität kein Grund, die Aufhebung der Benutzungspflicht weiterhin auf die lange Bank zu schieben. Wir fordern deshalb die Verantwortlichen dazu auf, die Umsetzung zweistufig durchzuführen.

In der ersten Stufe ist die Benutzungspflicht auf Kölner Radwegen

an sämtlichen Straßen zügig aufzuheben, auf denen eine Fahrbahnnutzung zumutbar ist, mit Beibehaltung des dualen Systems und ohne bauliche Maßnahmen.

In der zweiten Stufe sind Fahrrkomfort und Verkehrssicherheit auf der Fahrbahn durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen zu erhöhen:

- Aufstellflächen und Radführung vor Knotenpunkten gestalten,
- Radfurten markieren,
- bei Bedarf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen einrichten,
- bauliche Anpassungen vornehmen, soweit erforderlich,
- eventuell nötige Temporeduzierungen anordnen,
- Ampelanlagen abbauen oder Ampelschaltungen anpassen.

Radwege zurückbauen?

Ob das duale System langfristig beibehalten werden sollte, muss im Einzelfall geklärt werden. Es gibt viele



Fahrradpiktogramm auf der Weißhausstraße

Radfahrer, die grundsätzlich lieber im Seitenraum, getrennt vom Autoverkehr, unterwegs sind. Um eine hohe Attraktivität für alle Zielgruppen von Radfahrern zu gewährleisten, kann es sinnvoll sein, Radwege dauerhaft instand zu halten und als Alternative zur Fahrbahn anzubieten. Andererseits muss bei baulichen Radwegen auch die Situation des Fußgängerverkehrs berücksichtigt werden. Insbesondere in der Innenstadt kann es zur generellen Steigerung der Aufenthaltsqualität sinnvoller sein, Radwege auch vollständig zurückzubauen.

Michael Vehoff, Anselm Weische □

AKTIV IN DEN SOMMER

Köln und Umgebung erkunden



Angelika Staub
Mit dem Fahrrad in den Kölner Feierabend
12 abwechslungsreiche Touren
128 Seiten
ISBN 978-3-7616-2952-9
14,95 Euro



Christiane und Uwe Ziebold
Mit dem Fahrrad durch die Eifel
12 abwechslungsreiche Touren
über Berg und Tal
128 Seiten
ISBN 978-3-7616-2990-1
14,95 Euro



Peter Squenz
Das Bergische Land
Die 20 schönsten Wanderungen
5., aktualisierte Auflage
192 Seiten
ISBN 978-3-7616-3029-7
14,95 Euro

eBook

Alle Bücher sind
als eBook erhältlich

|  | J.P. Bachem | Verlag |

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

RADKOMM – das Kölner Forum Radverkehr

„Rad macht Stadt!“

Kölns fahrradpolitischer Meilenstein geht am 18. Juni 2016 in die zweite Runde. Save the Date!

Immer mehr Menschen fahren Rad in der Stadt. Weil es schnell ist, Spaß macht und nicht viel kostet. Weil es gesund hält. Weil es leise und umweltschonend ist. Und gleichzeitig den Stadtsäckel füllt (Vergleiche: „Radfahren macht reich“, Titel der ersten RADKOMM 2015). Immer mehr Kölnerinnen und Kölner fordern eine gerechte Aufteilung der Straßenflächen mit mehr Platz für Rad- und Fußverkehr. Auf der RADKOMM 2016 am 18. Juni kommt die Kölner Radfahrszene zum zweiten Mal zusammen, um einen Tag lang Ideen für die Verkehrswende in Köln zu entwickeln. Auch in diesem Jahr wird Henriette Reker zu Gast bei der RADKOMM sein und auf dem Podium mit Rad- und Verkehrsexperten diskutieren.

Die RADKOMM lädt alle interessierten Bürger*innen, Vertreter*innen der Rad-Initiativen Kölns, Politiker*innen und Vertreter*innen der Stadtverwaltung ein, die gemeinsam Ideen für die notwendige Verkehrswende und für eine neue Mobilitäts- und Radkultur entwickeln möchten. Wichtig ist: Man muss keine Expertin oder kein Fachmann in Sachen Verkehr sein, um bei der RADKOMM mitzumachen. Alle Ideen sind willkommen! Was die RADKOMM einzigartig macht, ist ihr 'spirit': In den Diskussionen und Workshops richten alle, die dabei sind, den Blick konsequent nach vorne und suchen nach kleinen oder großen Schritten, die als nächstes zu gehen sind. Auf der RADKOMM treffen sich alle, die wild entschlossen sind, Köln zu verändern – und dabei mit hartnäckigem Humor vorgehen wollen. Da wird im Juni etwa die Innere Kanalstraße kurzerhand zum künftigen Fahrradparadies erklärt, ein Rad-Aktionskalender für das ganze Jahr entwickelt oder festgestellt, dass nur, wer was macht, auch Macht entfaltet. Das erklärte Ziel der Erfinder*innen der Radkomm ist, die Kölner Akteure



noch mehr miteinander zu verknüpfen und zu zeigen, welchen Sog wir für die Veränderung einer Stadt entfalten, wenn wir alle an einem Strang ziehen. Deshalb dreht sich in diesem Jahr alles um die Frage, wie wir selbst gemeinsam aktiv werden können, um die Verkehrswende in Köln zu befördern. Konzeptionell und inhaltlich vorgedacht wird die Radkomm von Vertreterinnen und Vertretern von zum Beispiel ADFC, VCD, Kölner Fahr-



Das RADKOMM-Team freut sich auf die Veranstaltung am 18. Juni.

radsternfahrt, agora Köln, Colabor – Raum für Nachhaltigkeit, #RingFrei und natürlich RADKOMM e.V. Veranstalter in diesem Jahr ist die Ratsgruppe DEINE FREUNDE.

Die Vorbereitungen für die RADKOMM laufen aktuell auf Hochtouren. Als Rednerinnen und Workshopleitungen konnten spannende internationale und nationale Persönlichkeiten gewonnen werden. Unter anderem dabei sind: Michael Cramer, Mitglied des Europaparlaments und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus; Heinrich Strößenreuther, Initiator Volksentscheid Radfahren Berlin; Martin Unfried, Autor und Kolumnist, Maastricht; Martin Randelhoff, Verkehrswissenschaftler und Herausgeber des Blogs Zukunft Mobilität. Aus Köln und Umgebung sind unter anderem dabei: Reinhold Goss, Initiative #RingFrei; Wolfram Sedlak, Umweltrechtsanwalt; Andrea Fromberg, Stadtplanerin von VIA Köln; Norbert Krause, Konzept-Künstler und Organisator der 200 Tage Fahrradstadt Mönchengladbach und Arndt Klocke, Landtagsabgeordneter der GRÜNEN und Sprecher für Verkehr, Bauen, Wohnen und Stadtentwicklung. Weitere Informationen und Anmeldung unter www.radkomm.de.

Ute Symanski, RADKOMM

□

emmaus
second-hand

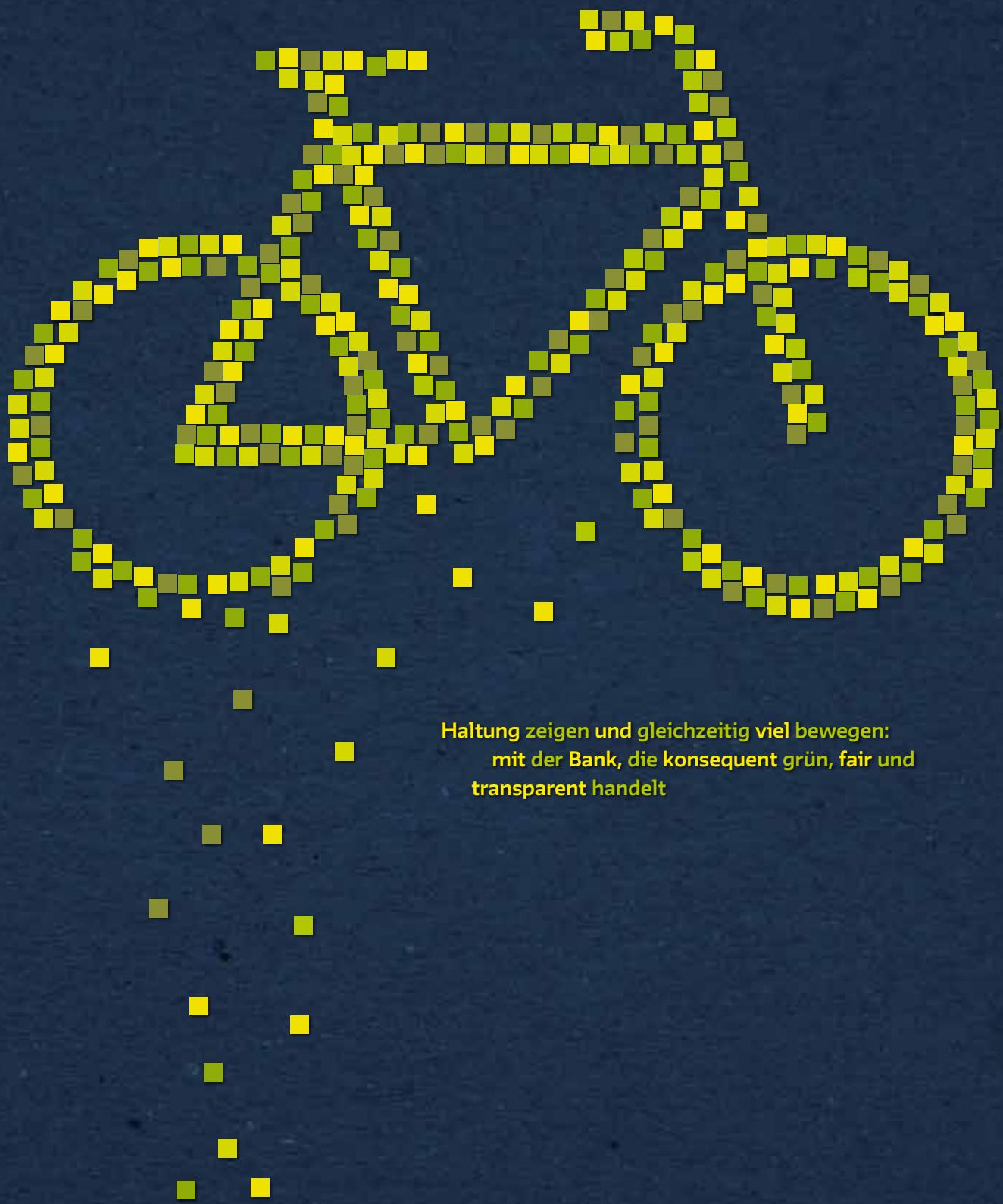
Möbel, Elektrogeräte, Hausrat, Kleidung, Bücher & mehr ...

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

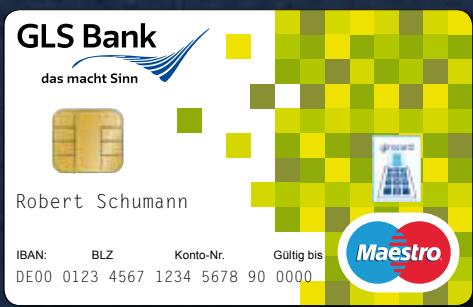
Geestemünder Str. 42
50735 Köln-Niehl
Linie 12: HS „Geestemünder Str.“

Tel.: 0221-971 17 31
eMail: Info@emmaus-koeln.de
www.emmaus-koeln.de

Das Konto,
das saubere Mobilität
in Fahrt bringt



Haltung zeigen und gleichzeitig viel bewegen:
mit der Bank, die konsequent grün, fair und
transparent handelt



glsbank.de

Initiativen stellen sich vor

Die Faradgang – Upcycling mit gutem Zweck

Die Faradgang ist ein Kollektiv aus Berlinern und Kölnern, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, radfahrend und mit kreativen Ansporn gemeinnützige Projekte rund ums Zweirad umzusetzen.

Am sogenannten Welcome Desk der Faradgang bildet sich schon lange vor dem offiziellen Beginn des Schraubertags eine lange Schlange. Die Männer, Frauen und Kinder warten auf eines der gespendeten Fahrräder, das sie gemeinsam mit einem Helfer reparieren und privat nutzen können. „Seit 2014 konzentrieren wir uns auf die Arbeit mit Geflüchteten“, erklärt Du Pham, Mitglied der Faradgang. „An jedem ersten und dritten Samstag im Monat veranstalten wir Schraubertage hier auf dem Gelände von Neuland e.V. im Kölner Süden“, so Pham weiter. An einem Samstag schaffen es die Vereinsmitglieder und Helfer etwa 15 Räder zu reparieren. Für die neuen Besitzer bedeuten die Räder viel: Sie sind ein Stückchen Freiheit, eine kostenlose Fortbewegungsmöglichkeit, um Erledigungen zu machen, die neue Umgebung zu erkunden oder einfach Spaß am Fahren zu haben.

Zwei Städte, eine Idee

Ihren Ursprung hat die Faradgang in Köln, gegründet von einer Handvoll Freunden, die ihre Leidenschaft für Zweiräder mit einem gesellschaftlichen Nutzen verbinden wollten. Mittlerweile ist der Verein etwas größer geworden und engagiert sich in Köln und Berlin. Das Prinzip des ehrenamtlichen Engagements ist in beiden Städten gleich: Gespendete Fahrräder werden gemeinsam mit Geflüchteten wieder flott gemacht. Der Upcycling-Gedanke spielt dabei eine wichtige Rolle, aber es ist vor allem der große persönliche Nutzen, den das jeweilige Fahrrad für seinen neuen Besitzer hat, der die Vereinsmitglieder antreibt.

Bei Neuland e.V., einem Gemeinschaftsgarten an der Alteburger Straße, bezog der Verein Mitte letzten Jahres einen Container, der nun als

Lagerraum für Fahrradspenden, Ersatzteile und Werkzeug dient.

„Unser Plan ist es, den Container nach und nach zu einer gut sortierten Werkstatt auszubauen. Als Verein sind wir dabei natürlich auf Spenden angewiesen“, beschreibt Luitwin Fritz, Gangmitglied, die Situation vor Ort. Neben Fahrrädern, werden immer Werkzeuge, aber auch Fahrradhelme, Schlosser und Lichter benötigt. „Vor allem brauchen wir aber Helfer, die uns bei den Schraubertagen unterstützen“, betont Fritz. Dabei sei es nicht wichtig, ob man ein versierter Schrauber ist. Jede helfende Hand ist willkommen. „Es geht nicht nur darum, Fahrräder zu reparieren, sondern gemeinsam eine gute Zeit zu haben und sich kennenzulernen“, so Fritz. Svenja Wierick, Faradgang e.V. □



Die Faradgang freut sich über Fahrradspenden und helfende Hände, die mit und ohne Fahrradreparatur-Knowhow, bei den Schraubertagen unterstützen möchten.

Wann: jeden ersten und dritten Samstag im Monat, ab 12 Uhr, das Ende entscheiden Licht- und Wetterverhältnisse.

Wo: Gemeinschaftsgarten Neuland e.V., Koblenzer Str. 15, 50968 Köln

Das hilft: Fahrräder aller Art, Werkzeug, Ersatz für Verschleißteile, Schlosser, Clip-Fahrradlampen, Helme, Geldspenden und helfende Hände.

www.faradgang.de

www.facebook.com/faradgang/
mail@faradgang.de



Die Schraubertage der Faradgang treffen auf eine große Nachfrage.

Unsinnige Verkehrszeichen

Schildbürgerstreiche

Unter der Rubrik „Schildbürgerstreiche“ wollen wir verkehrspolitisch sinnlose, fragwürdige und auch gefährliche Beschilderungen aufzeigen.

Streich I: Innere Kanalstraße

Seit einiger Zeit ist die Weiterfahrt des Radverkehrs am nördlichen Rand der Inneren Kanalstraße im Bereich der Lentbrücke behindert.

Früher konnte jeder Radfahrer auf dem separaten Radweg neben der Inneren Kanalstraße direkt bis zum Zoo durchfahren, mit der neuen Beschilderung (Foto links unten) soll dies

verhindert werden. Warum soll der Umweg über die Adam-Wrede-Straße und die Florastraße genommen werden? Der Platzbedarf ist ausreichend für einen Zweirichtungsradweg und für Fußgänger. Ab der Amsterdamer Straße (Foto rechts unten) darf dann im Übrigen wieder in Richtung Zoo gefahren werden.



Streich II: Hohlgasse in Longerich

Das untenstehende Foto zeigt das Ende der Hohlgasse in Köln-Longerich. Die Straße endet hier und führt nach rund sechs Metern auf den Heckweg, eine normal befahrbare Straße. Warum diese Schilder?

Sie wurden nebenbei bemerkt gleich zweimal, links und rechts des Straßenendes, angebracht, also wenn schon falsch, dann gründlich!



Streich III: Schiefersburger Weg in Bilderstöckchen



Die Anordnung der Benutzungspflicht dieses Radwegs ist nach StVO, VwV-StVO und ERA seit 03.10.1998 illegal.

Im Schiefersburger Weg in Bilderstöckchen besteht Radwegbenutzungspflicht in einer Tempo-30-Zone. Die Anordnung der Benutzungspflicht des Radwegs ist gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO), der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV) und der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) seit dem 3. Oktober 1998 illegal, so auch der Hinweis auf dem Schild (siehe Fotos links). Der Schiefersburger Weg wurde 2014 mit Beschluss der Bezirksvertretung als Tempo-30-Zone eingerichtet. Warum wurde nicht auch die Pflicht zur Radwegbenutzung aufgehoben, die in einer solchen Zone sinnlos ist?

Herzlichen Gruß von den Schildbürgern.

Wolfgang Kissenbeck

**„Zweirichtungsradweg“
Ohne Kommentar!**



[Fotograf: Frank Wöllmer]

Dieses Foto eines Radwegs vor dem Mediterana in Bergisch-Gladbach wurde uns von unserer Leserin Yvonne Göckemeyer aus Leverkusen-Opladen zugeschickt.

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Meilensteine in Planung und Umsetzung erreicht

Das Gutachten zum Radkonzept Innenstadt ist nun in der politischen Beratung, das Modellprojekt Vorgebirgsstraße ist angelauft und zahlreiche Radwege sind saniert.

Ein Meilenstein zur Förderung des Radverkehrs in der Kölner Innenstadt ist erreicht. Das Gutachten zum „Radverkehrskonzept Innenstadt“ liegt vor. Zunächst hat sich der Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 26. April 2016 damit befasst.

Schwerpunkt der eingebrachten Beschlussvorlage ist ein Sofortmaßnahmenprogramm, das kurzfristig mit relativ einfach umzusetzenden Mitteln sichtbare Verbesserungen für den Radverkehr schaffen soll. Inhalte dieses Programms sind ein flächendeckendes Fahrradstraßennetz, die Schließung von Netzlücken durch Neuaufteilung

vorhandener Fahrbahnquerschnitte, die Stärkung der Fahrradachsen und die Durchlässigkeit der Innenstadt. Für die Umsetzung des Programms sollen innerhalb der Verwaltung zusätzliche Stellen geschaffen werden.

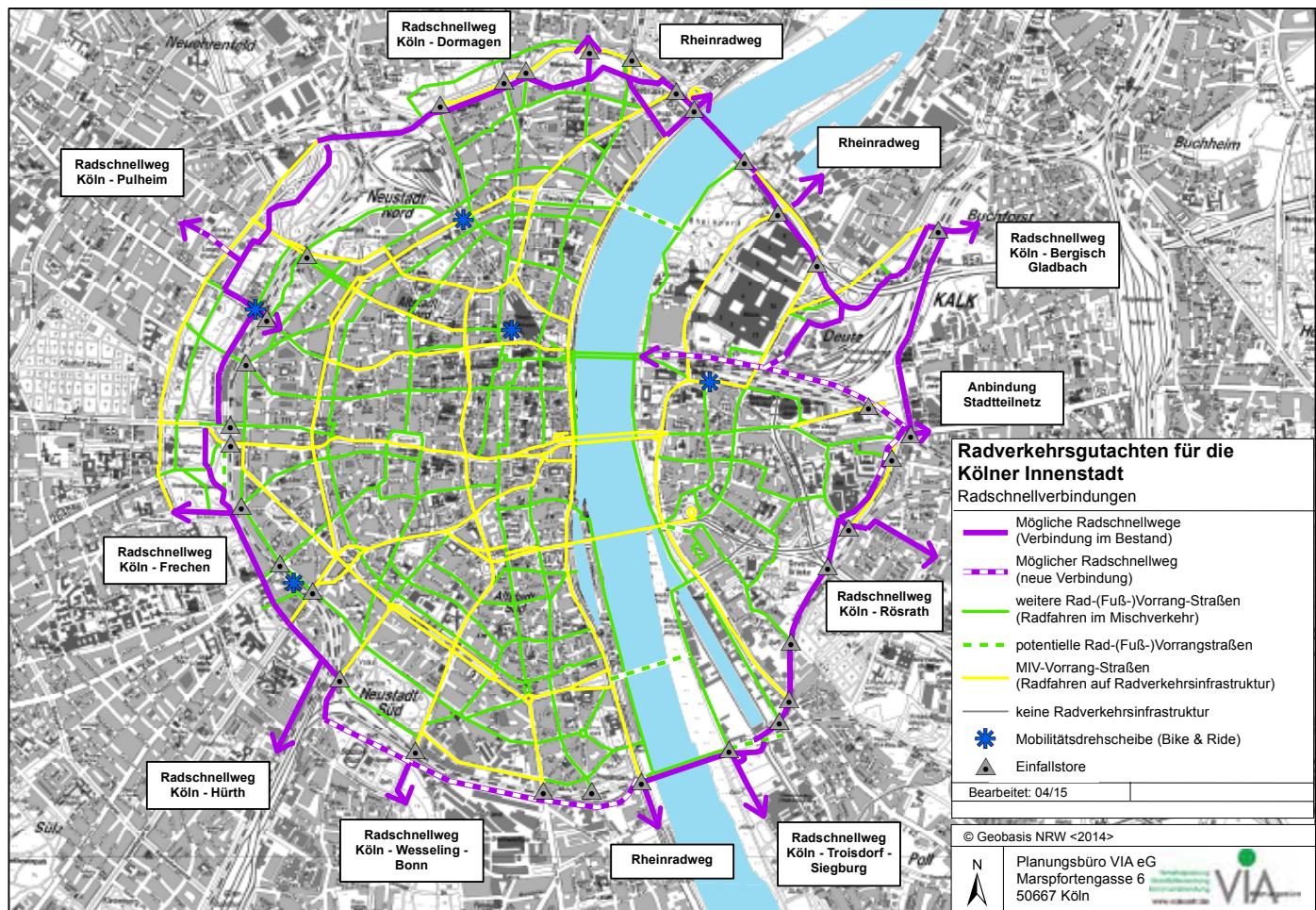
Fahren

Vor Kurzem hat die Stadt Köln das Modellprojekt „Schutzstreifen auf der Vorgebirgsstraße“ gestartet. Bislang war im Bereich vom Bonner Wall bis zur Volksgartenstraße kaum Platz für Radfahrer, weil auf den überbreiten Fahrstreifen oftmals zwei Fahrzeuge nebeneinander fuhren.

Durch die neuen Fahrradschutzstreifen ist nun auch eine klare Einstreifigkeit für den Autoverkehr entstanden. Die Stadt Köln prüft nach einer Ein gewöhnungsphase im Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuchs, wie sich die geänderte Verkehrsführung auf



Vorgebirgsstraße: Ein Schutzstreifen erhöht die Sicherheit für Radfahrer auf dem hoch verkehrsbelasteten Abschnitt zwischen Volksgarten und Ringen.



Radschnellwegring: Ein Baustein des Radverkehrskonzepts Innenstadt ist die schnelle und sichere Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Richtungen.



Kalscheurer Weg: Die neue Verkehrsführung mit Schutzstreifen bietet Platz für Radfahrer und Fußgänger und leistet einen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit.

die Verkehrssicherheit und die Stauwahrscheinlichkeit auswirkt.

Auch auf dem Kalscheurer Weg im Bezirk Rodenkirchen sind neue Schutzstreifen entstanden. Bei dieser Straße handelt es sich um eine unechte Einbahnstraße, da die Zufahrt aus Richtung Oberer Komarweg nur Linienbussen und Taxen gestattet ist.

Radsanierungsprogramm

Im Rahmen des Radwegsanierungsprogramms konnten im Jahr 2016 bereits drei große Sanierungsmaßnahmen abgeschlossen werden: am Weißen Bogen im Bezirk Rodenkirchen, am Niederländer Ufer im Bezirk Nippes und im Mühlweg im Bezirk Ehrenfeld. Insgesamt werden im Jahr 2016 rund zehn Kilometer Radwege saniert.

Ein besonderes Highlight ist Kölns bisher umfangreichste Radwegsanierungsmaßnahme am Weißen Bogen. Der Beginn der Planungen war bereits im Jahr 2009, nach langwierigen

Abstimmungen konnten jetzt die alten Geh- und Radwege mit dem neuen Konzept vollständig umgestaltet werden.

Parken

Die Anzahl der Fahrradabstellplätze im Stadtgebiet konnte weiter erhöht werden. In den Jahren 2014 und 2015 wurden rund 4.400 neue Stellplätze geschaffen, im ersten Quartal 2016 bereits 450. Besonders hervorzuheben sind die 200 neu errichteten Fahrradabstellmöglichkeiten am Breslauer Platz auf einer ehemaligen Fahrspur des Busbahnhofs auf der Rückseite des Hauptbahnhofs.

Service

Die Stadt Köln beteiligt sich dieses Jahr erstmalig an der Aktion „STADTRADELN – Radeln für ein gutes Kli-

STADTRADELN – Radeln für ein gutes Klima

Informationen zur Anmeldung und Teilnahme unter: www.stadtradeln.de/infos_teilnahme.html.

ma“, die darauf abzielt, möglichst viele Menschen für den Umstieg auf das Fahrrad im Alltag zu gewinnen und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. In der Zeit vom 5. bis zum 25. September 2016 sind Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunalpolitikerinnen und -politiker aufgerufen, möglichst viele Kilometer beruflich oder privat mit dem Fahrrad zurückzulegen. Ausgelegt ist die Kampagne als Wettbewerb zwischen den teilnehmenden Kommunen. Mitglieder der kommunalen Parlamente radeln in Teams mit Bürgerinnen und Bürgern um die Wette.

Stephan Foelske, Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln □



Niederländer Ufer: Auf zwei Kilometern wurde der beliebte Abschnitt des Rheinradwegs saniert. Auf die alte Plattierung wurde eine ebene und komfortable Asphaltdecke aufgebracht.



Parken in bester Lage: Auf der ehemaligen Spur des Fernbusbahnhofs sind 200 neue Abstellplätze für Fahrräder entstanden.



Informationen zur Anmeldung und Teilnahme unter: www.stadtradeln.de/infos_teilnahme.html.



Rheinradweg bei Rodenkirchen: Im Landschaftsschutzgebiet Weißen Bogen wurden breite und komfortable Geh- und Radwege geschaffen. Die bislang getrennten Wege wurden zu einer gemeinsamen Verkehrsfläche ausgebaut.

Mit dem Rad zur Arbeit

Radfahren hält fit

Deutlich weniger krank durch regelmäßige Bewegung – so lautet das Fazit einer Masterarbeit, die von Julianne Kemen, wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Goethe-Universität in Frankfurt/Main in Kooperation mit der EcoLibro GmbH im Dezember 2015 im Troisdorfer Stadthaus vorgestellt wurde.

Die World Health Organisation (WHO) empfiehlt mindestens 150 Minuten körperliche Aktivitäten im Alltag pro Woche. Schon bei regelmäßiger moderater körperlicher Bewegung – am besten in Blöcken von zehn Minuten – lässt sich gegen Civilisationskrankheiten vorbeugen. Hierbei bietet ein aktiver Arbeitsweg die ideale Möglichkeit, gesundheitsförderndes Verhalten in den Alltag zu integrieren, da mit der meist gleichen Strecke und mit zweimal täglich fünf Fahrten pro Woche Routine und Regelmäßigkeit gewährleistet sind. Um einen gesundheitlichen Effekt beim Umstieg auf das Fahrrad zu erreichen, geben Mediziner einen Zeitraum von mindestens sechs Wochen an.

Ein Drittel weniger Krankheitstage durch moderate Bewegung auf dem Weg zur Arbeit

So lag die durchschnittliche Anzahl der Krankheitstage unter den Teilnehmern mit bis zu 30 Krankheitstagen im Untersuchungszeitraum 2014 bei 4,7 Tagen. Hierbei wiesen Radfahrer 3,3 Krankheitstage auf und Fußgänger 3,4 Tage. Bei Nutzern des ÖPNVs oder des motorisierten Individualverkehrs oder bei „Wechsler“ war die Anzahl der Fehltage mit 5,3 Tagen um zwei Tage höher. Auch scheint es für die eigene Gesundheit nachteilig zu sein, das Verkehrsmittel je nach Jahreszeit zu wechseln. Die Anzahl der Krankheitstage in der Gruppe der Sommerfahrräder (5,3 Tage) liegt im Jahr etwa zwei Tage über dem Durchschnitt der Teilnehmer, die ganzjährig mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Bei den anderen Wechsler ist der Unter-

schied mit sechs Tagen noch größer. Weitere Erkenntnisse der Studie sind:

- Nutzer aktiver Verkehrsmittel weisen die niedrigsten Body-Mass-Index-Werte (BMI) auf.
- Radfahrer weisen das höchste Wohlbefinden (Well-Being) auf.
- Das Fahrradfahren scheint eine positivere Auswirkung auf die Gesundheit der Mitarbeiter zu haben als die Ausübung von Sport.
- Die Zahl an unfallbedingten Krankheitstagen fällt bei ganzjährigen Fahrradfahrern gegen die sonstigen positiven Effekte vom Fahrradfahren auf die Gesundheit nicht ins Gewicht.
- Bei Teilnehmern mit über 30 Krankheitstagen pro Jahr machen Pkw- und ÖPNV-Nutzer den höchsten Anteil aus, das Risiko einer Langzeiterkrankung ist bei Radfahrern dagegen am niedrigsten.

Mit dem Rad zur Arbeit ist auch für Arbeitgeber attraktiv

Die Wahl des Fahrrads als aktives Fortbewegungsmittel für den täglichen Weg zur Arbeit hat nicht nur für Mitarbeiter große Vorteile. Auch Arbeitgeber werden massiv von den Effekten profitieren. Eine deutlich niedrigere Anzahl an Krankheitstagen reduziert die Personalkosten, ein niedrigerer BMI verringert das Risiko auf

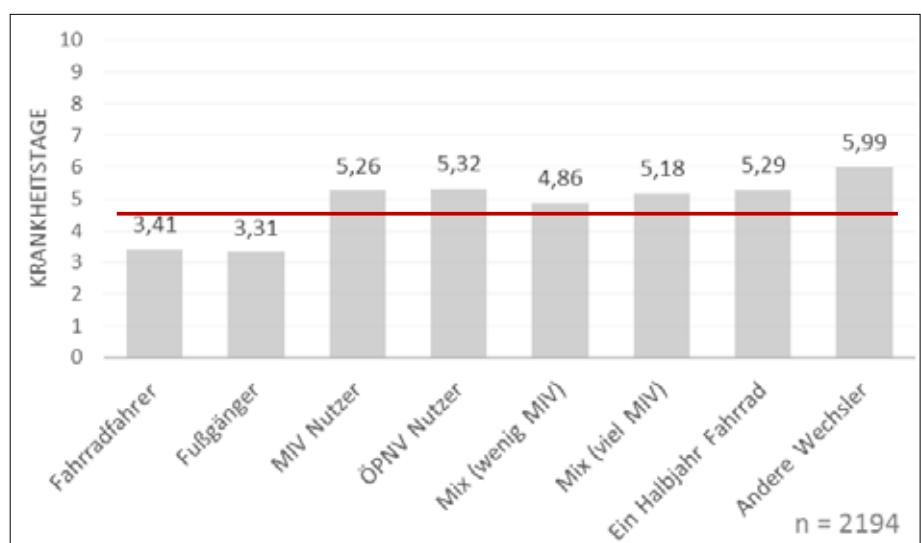


Auch kürzere Radstrecken fördern die Gesundheit. Zu lange Arbeitswege können mit dem öffentlichen Nahverkehr überbrückt werden. [Foto: HGK]

spätere Krankheiten oder Langzeiterkrankungen und ein höheres Wohlbefinden steigert die Mitarbeiterzufriedenheit und damit voraussichtlich auch die Produktivität.

Die Broschüre „Mobilität & Gesundheit“ mit den Ergebnissen der Studie kann unter www.ecolibro.de/de/veranstaltungen/mobilitaet-und-gesundheit-2015 heruntergeladen werden.

Norbert Schmidt



Krankheitstage nach Verkehrsmittelnutzertyp [Quelle: J. Kemen]

Mein Weg zur Arbeit (Teil 6)

Alternativen zum Automobil

Die Berichte dieser Artikelreihe zeigen, dass es für den Weg zur Arbeit gute Alternativen zum Auto gibt. Gerne mag die Leserschaft auch über ihren eigenen Arbeitsweg berichten – wir freuen uns über weitere interessante Beiträge.

Diesmal sprachen wir mit Susanne, sie arbeitet in Opladen und fährt in den letzten Jahren häufiger mit dem Rad zu ihrer Praxis.

Seit wann fährst Du Deine Strecke?
Ich versuche das, seit ich in Opladen arbeite, also seit neun Jahren, zunächst mit dem normalen Rad, was aber unter Zeitdruck, mit schweren Taschen und ohne Dusche nur etwa einmal in der Woche geklappt hat. Vor zweieinhalb Jahren habe ich mir ein Pedelec angeschafft, seitdem fahre ich mehrmals pro Woche mit dem Rad.

Welche Strecke legst Du zurück?
Ich fahre von Köln-Dellbrück in Richtung Norden, bei trockenem Wetter durch den Wildpark Dünnwald und weiter durch den Wald nach Leverkusen-Schlebusch, dann an der Dhünn entlang (schön!) zur Bayarena, bis dahin eine erfreuliche Strecke, grün, auto- und ampelarm. Dann wird es für drei Kilometer weniger hübsch, Ausfallstraße und Gewerbegebiet, aber zumindest gibt es durchgehend einen Radweg, der allerdings reich an Schlaglöchern ist.

Wie lange bist Du unterwegs? Für die 15 Kilometer benötige ich 35 Minuten.

Sind schon mal Probleme aufgetaucht? Als ich das Pedelec noch nicht lange hatte, hat mich Reifglätte ein-



mal aus der Kurve getragen. Ich hatte Angst um meinen Laptop, der immer mitfährt, der hat aber keinen Schaden genommen. Bei einem anderen Sturz – Bremswirkung unterschätzt – ging die Hydraulikbremse kaputt. Ich musste vier Wochen auf die Reparatur warten. Die Beschleunigung beim Starten ist schon eine andere als beim Fahrrad, das hab ich inzwischen gelernt. Die Endgeschwindigkeit ist zu meinem Leidwesen allerdings geringer.

Fährst Du auch bei schlechtem Wetter? Wenn es schon morgens ergiebig regnet, kapituliere ich. Ansonsten verhindern nur wenige Tage im Jahr witterungsbedingt das Fahren. Bei Bodenfrost fahre ich nicht mehr. Zumaldest die letzten beiden Winter waren aber so warm, dass ich kaum pausieren musste.

Bist Du nach der Ankunft sitzungstauglich? Ja, ich bin gut durchblutet, aber nicht verschwitzt.

Wie sieht es mit der Gepäckmitnahme aus? Laptop und mehrere Akten fahren täglich mit, ebenso Regenkleidung und bürotaugliche Schuhe.

Inzwischen gibt es ja eine ganz gute Auswahl an wasserdichten Taschen, auch für Laptops.

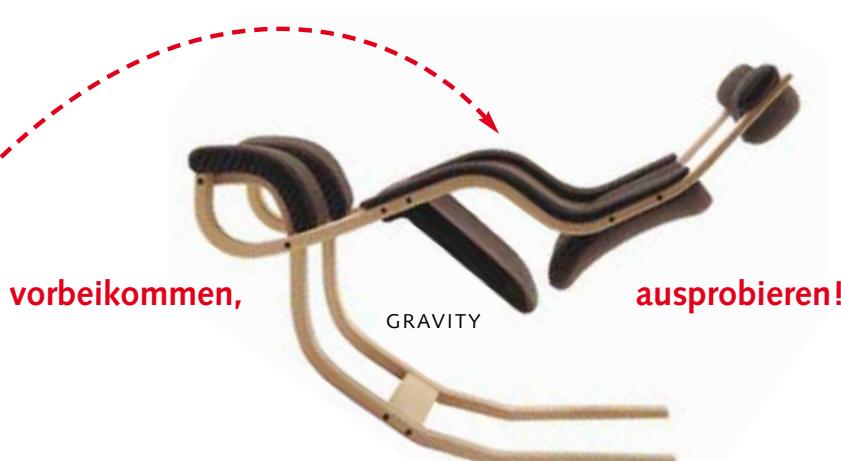
Wie kommst Du zur Arbeit, wenn das Fahrrad defekt ist? In der Regel mit dem Auto, seltener mit der Regionalbahn, ich habe ein Jobticket.

Hast Du eine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit? Erfreulicherweise hat der Hausbesitzer gerade eine Fahrradgarage zur Verfügung gestellt. Früher habe ich das Rad in den Aufzug gewuchtet und durchs Büro auf den Balkon geschoben, im Winter musste dann erst mal der Teppich wieder gereinigt werden. Mit der Garage ist es jetzt wesentlich bequemer.

Wie mobil bist Du am Zielort? Am Zielort muss ich wenig mobil sein und falls doch, habe ich ja noch mein Rad.

Wie erklärt Du Freunden und Bekannten, warum Du das Zweirad für den Weg zur Arbeit nutzt? Morgens durch den Wald und an den Wildschweinen vorbeizufahren, entlang der Dhünn und dem Park von Schloss Morsbroich ist ein Vergnügen, auf das ich nur noch sehr ungerne verzichte. Ich genieße die frische Luft, die Bewegung und die Unabhängigkeit von Baustellen und dem endlosen Montagmorgenstau. Wenn ich abends vergesse, das Pedelec an die Steckdose zu hängen, bin ich morgens sehr enttäuscht. Ein Traum wäre ein Rad, dass auch unabhängig vom Motor gut rollt und einem den normalen Fahrspaß ermöglicht. Auf dem Pedelec fährt es sich eher wie auf einem Ergometer. Aber ich bin ganz zuversichtlich, dass es das in Zukunft auch geben wird.

Wolfgang Kissenbeck □



daVinci

■ Denkmöbel ■

ERGONOMIE UND SERVICE

- rückenfreundlich
- wunderschön
- eine Investition für's Leben

Bahnverkehr zwischen Köln und Düsseldorf

Regionalexpress-Halt für Nippes

Der provisorische Regionalexpress-Halt an der Station Geldernstraße/Parkgürtel ist erfolgreich, ein dauerhafter Halt gefordert.

Seit Dezember 2015 verkehrt mit dem RE 6a eine neue RE-Linie zwischen Köln und Düsseldorf. Damit haben Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Rheinland (NVR) endlich die dringend benötigte Entlastungsline für die zu vielen Tageszeiten überfüllten RE 1 und RE 5 geschaffen. Anders als die bestehenden RE-Linien benutzt der RE 6a die linksrheinische Strecke über Köln-Nippes, Dormagen und Neuss nach Düsseldorf. Der einwohnerstarke Kölner Stadtbezirk Nippes wird dabei ohne Halt durchfahren.



Regionalverkehr an der Station Geldernstraße in den siebziger Jahren [Foto: Klaus Schönenkorb]

Bereits im November vergangenen Jahres hatten der VCD Regionalverband Köln, Nachbarn60 e. V. – der Bewohnerverein der Autofreien Siedlung Köln-Nippes – und die Grünen im Stadtbezirk Nippes als Arbeitsgemeinschaft „RE-Halt Parkgürtel“ auf die neue Situation aufmerksam gemacht und im Rahmen eines Pressetermins ihre Forderung nach einem RE-Halt für Nippes an der S-Bahnstation Geldernstraße/Parkgürtel vorgestellt.

Provisorium belegt Bedarf

Während sechs Wochen im März und April hatten die Nippeser sowie die Bewohner benachbarter Stadtviertel überraschend die Möglichkeit, den RE-Halt für Nippes zu testen: Die Station Geldernstraße/Parkgürtel war für

die Zeit der Bauarbeiten im Bereich der S-Bahn Köln zur Endstation des RE 6a für Fahrten ab Düsseldorf auserkoren worden. Das neue Angebot einer schnellen Regionalverbindung von Nippes in den Rhein-Kreis Neuss und in die Landeshauptstadt hatte sich bei den Pendlern schnell herumgesprochen. Stetig steigende Nutzerzahlen im Verlauf der sechs Wochen und die Beobachtung, dass die überwiegende Zahl der Fahrgäste die Station aus den umliegenden Stadtvierteln sowie über die KVB-Bus- und Stadtbahnlinien erreicht, bestärken die Arbeitsgemeinschaft „RE-Halt Parkgürtel“ in ih-

rer These, dass sich die Station Geldernstraße/Parkgürtel für den Regionalverkehr zu einem wichtigen Umsteigepunkt entwickeln und gleichzeitig eine wichtige Erschließungsfunktion für Rheinabwärts-Pendler aus Nippes, Bilderstöckchen und Ehrenfeld darstellen kann. Nicht zu unterschätzen ist darüber hinaus, dass ein RE-Halt in Nippes auch zu einer Entlastung von Umsteigevorgängen am Kölner Hauptbahnhof führen wird. Auch für Einpendler

kann der Halt an der Station Geldernstraße/Parkgürtel ein wichtiger Umsteigeort werden. Die Universität, das Gewerbegebiet Bilderstöckchen und auch das im Bau befindliche ICE-Werk der Deutschen Bahn AG mit 400 neuen Arbeitsplätzen sind von hier aus auf kurzen Weg erreichbar.

Skepsis bei NVR und DB

Die Stellungnahmen von NVR und DB zeigen jedoch, dass man derzeit einen RE-Halt an der Station Geldernstraße/Parkgürtel für nicht umsetzbar hält. Zu groß sei bereits jetzt die Belastung auf der Strecke, die im Berufsverkehr bis zu 16 Fahrten pro Stunde ausmache. Zusätzliche RE-Halte seien nur auf getrennten Trassen für den S-Bahn- und RE-Verkehr realisierbar.



Rege Nachfrage: RE 6a am Halt Geldernstraße/Parkgürtel [Foto: Thomas Schönenkorb]

Halt ohne Verzögerung für andere Fahrgäste möglich

Fakt ist jedoch: Im Berufsverkehr – also während je zwei Stunden morgens und nachmittags – verkehrt pro Richtung alle zehn Minuten eine S-Bahn, das sind sechs Züge pro Stunde. In den Taktlücken finden die zwei RE-Züge ihren Platz, um die Station Geldernstraße/Parkgürtel ohne Halt zu durchfahren. Diese zehn Minuten bieten jedoch auch genügend Zeit, um einen einminütigen Halt samt notwendigem Zeitpuffer für Bremsverzögerung und Anfahrtbeschleunigung zu realisieren.

Auch Null-Minuten-Halte, bei denen Ankunfts- und Abfahrtszeit identisch sind wie beim RE 7 in Emsdetten, sind denkbar.

Hinzu kommt, dass auf beiden RE-Linien inzwischen schnelle, spurtstarke Züge eingesetzt werden, die einen raschen Fahrgastwechsel ermöglichen, und die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h heraufgesetzt wurde – dennoch benötigen die RE-Züge heute zwischen Köln und Neuss bis zu fünf Minuten mehr als die Eilzüge vor dreißig Jahren auf dieser Strecke. Es ist die Zeit, die teilweise in Dormagen und Neuss durch Aufenthalte abgebummelt wird – oder sinnvoll für einen Halt an der Station Geldernstraße/Parkgürtel genutzt werden könnte, ohne für die übrigen Reisenden zu längeren Fahrzeiten zu führen.

Thomas Schönenkorb, AK ÖPNV □

Schienenverkehr Rheinland

Nahverkehrsplan 2016 veröffentlicht

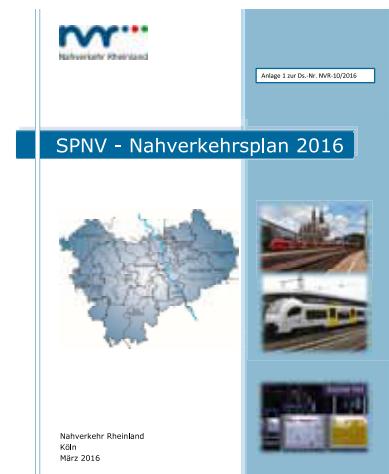
Ein Internet-Lesetipp

Lesenswerte 120 Seiten umfasst der unter www.nvr.de/nahverkehrsplan abrufbare Nahverkehrsplan 2016 von Nahverkehr Rheinland (NVR) für den Schienenpersonennahverkehr. Viele Grafiken veranschaulichen die großen Herausforderungen sowie die zeitlich gestaffelten und – bei ausreichender Finanzierung – grundsätzlich realisierbaren Ziele für einen leistungsfähigeren öffentlichen Verkehr in der Region. Zahlreiche Planungen, über die in der RHEIN-SCHIENE berichtet wurde,

werden anschaulich und zusammengefasst dargestellt.

Gerne hätten wir uns die Details näher angeschaut und vielleicht die eine oder andere Anregung geäußert. Leider hat die NVR-Verbandsversammlung auf Vorschlag der Geschäftsführung am 2. Oktober 2015 beschlossen, Fahrgastverbände wie den VCD sowie die Behindertenverbände nicht offiziell zu beteiligen. Im Gegensatz zur Rechtslage bei kommunalen Nahverkehrsplänen (Bus/Stadtbahn) war diese Entscheidung möglich.

Markus Meurer



Linie 1

KVB schließt sonntägliche 30-Minuten-Lücke

Ein VCD-Hinweis hatte erfreuliche Folgen für den Fahrplan der Linie 1.

Bereits seit mindestens anderthalb Jahren besteht auf der Linie 1 sonntagsvormittags auf dem Abschnitt zwischen Brück, Neumarkt und Junkersdorf eine ärgerliche 30-Minuten-

Lücke zwischen 9:40 und 10:10 Uhr (Abfahrt Neumarkt), obwohl die Linie 1 sonntags ab Betriebsbeginn zwischen Brück und Junkersdorf im 15-Minuten-Takt fährt.

Der Arbeitskreis ÖPNV des VCD hat die Kölner Verkehrsbetriebe auf das Problem aufmerksam gemacht und

diese haben erfreulich schnell reagiert: Eine zusätzliche Fahrt von Merheim nach Weiden wird diese Lücke ab Beginn der Sommerferien schließen. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember wird diese zusätzliche Fahrt bereits ab Brück angeboten.

Thomas Schönenkorb, AK ÖPNV



Wenn Mobilität mal Pause macht ...

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

Jetzt unter www.wsm.eu informieren!

Denkanstoß

Autonomer Minibus oder autonomes Auto?

Ausgabe 54 der RHEIN-SCHIENE enthielt unter dem Titel „Das autonome Auto – ein großer Sprung nach vorne?“ eine erste Einschätzung zum autonomen Fahren. Mittlerweile ist das Thema auch auf den Titelseiten der großen Magazine wie dem Spiegel angekommen und steht nicht nur in der Automobilindustrie ganz oben auf der Agenda.

Während die öffentliche Wahrnehmung und die lebhafte Diskussion vor allem von den autonomen oder fahrerlosen Autos bestimmt werden, hat sich vom großen Publikum beinahe unbemerkt, bei den Minibussen einiges getan. Diese haben durchaus das Potenzial, den autonomen Autos den Rang abzulaufen. Im Gegensatz zu den Autos sind nämlich die technischen Anforderungen an die Minibusse bedeutend einfacher zu erfüllen: Sie sollen nur kurze Strecken auf zu meist vordefinierten Routen zurücklegen und das bei einer sehr geringen Geschwindigkeit. Dadurch verringern sich auch die vielfältigen Gefahren für die Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer erheblich.

Zurzeit wird weltweit an Anwendungslösungen gearbeitet, von denen hier vier vorgestellt werden.

Zwischen Wageningen und Ede in den Niederlanden

Zwischen diesen beiden Kleinstädten in der Provinz Gelderland ist ein au-



Autonomer Shuttlebus zwischen Wageningen und Ede [Quelle: Rogier Leuvenink]

tonomer Shuttlebus geplant, welcher öffentliche Straßen benutzt.

Während einer ersten Testphase soll der Bus auf einer fest definierten Route und nicht unter schwierigen Bedingungen wie der Rush-Hour, des Nachts oder bei schlechtem Wetter fahren. Das Fahrzeug wird von einem Kontrollraum aus ständig überwacht. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h kann es sechs Personen befördern.

Zu einem späteren Zeitpunkt ist der Einsatz auf zusätzlichen Routen und auch in anderen niederländischen Regionen geplant.

In Singapur im Umfeld einer Regionalbahn-Station

In der asiatischen Millionenstadt soll der Minibus für die Pendler die letzte Lücke zwischen dem Regionalbahnhof und der Arbeitsstelle oder der Wohnung schließen. Herbeigerufen wird der Bus mittels Smartphone. Der Bus fährt nur, wenn er gerufen wird, so wie ein Taxi heutzutage.

Auf der IOT (*Internet of Things*) Asia Show erläuterte der zuständige Minister Balakrishnan seinen Standpunkt: „Die Leute sprechen immer nur von den fahrerlosen Autos. Dabei stellt jedoch nicht das fahrerlose Auto, so interessant es auch auf den ersten Blick erscheint, die sogenannte Killer-Anwendung für autonome Fahrzeuge dar, sondern die Überwindung der letzten 500 Meter zwischen der Bahnstation und dem Arbeitsplatz.“

Der Minister kündigte an, innerhalb der nächsten beiden Jahre im Bezirk One-North zu starten. Die autonomen Busse sollen mit dersel-



Minibusse in Sitten [Quelle: PostAuto Schweiz AG]

ben Reservierungs-Software ausgestattet werden, die in Singapur bereits heute die Busse flexibel gemäß der Pendernachfrage steuert. Durch diese Bedarfsorientierung konnte man bereits bei den konventionellen Bussen die Anzahl der gefahrenen Kilometer drastisch reduzieren und Leerfahrten vermeiden.

In Sitten mit der PostAuto Schweiz AG

Im Auftrag der Schweizer Post sollen in Sitten zwei Jahre lang autonome Fahrzeuge getestet werden. Dabei befördern die beiden Shuttles bis zu neun Personen bei maximal 20 km/h in der Fußgänger- und Begegnungszone im Zentrum des Walliser Hauptorts.

„Wir wollen von der neuen Technologie und ihren Möglichkeiten lernen, um für die ganze Branche des öffentlichen Verkehrs neue Lösungen zu entwickeln“, so ein Vorstandsmitglied der PostAuto Schweiz AG. Man möchte als Anbieter ganzheitlicher Mobilitätslösungen herausfinden, ob und wie diese intelligenten Fahrzeuge neue Formen der Mobilität in Gebieten ermöglichen, die derzeit vom öffentlichen Verkehr nicht bedient werden. Langfristiges Ziel sei es, den unterschiedlichen Bedürfnissen der Passagiere Rechnung zu tragen zum Beispiel mit flexiblen Fahrplänen, Ruflinien oder Haus-zu-Haus-Diensten. Es sei jedoch nicht das Ziel, auf den bestehenden Linien Busse durch autonome Fahrzeuge zu ersetzen, sondern

die Transportmittel zu diversifizieren, um möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste abzudecken.

In Trikala in Griechenland

Im Rahmen des EU-Forschungsprojektes *CityMobil2* wurde der Betrieb von autonomen Bussen, die bis zu zehn Fahrgäste mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h befördern, sechs Monate lang getestet. Der Bus war auf einer Busspur unterwegs, die er nicht verlassen konnte. So musste er anhalten, wenn parkende Autos im Wege standen – genauso wie bei den Kölner Stadtbahnen auf manchen Straßen. Während der Testphase gab

es keine Unfälle. Der Bus wurde von einer Zentrale aus überwacht, dort konnte man mit den Fahrgästen Kontakt aufnehmen, und bei größeren Problemen kam Hilfe herbei. Das Video „*Buses without drivers in Trikala-Greece*“ auf YouTube zeigt anschaulich den Einsatz.

Die Busse der Firma Robosoft tingen inzwischen weiter durch Europa. San Sebastian in Spanien ist der nächste Einsatzort.

Ausblick

Die beschriebenen Beispiele sprechen für sich. Für den öffentlichen Personennahverkehr ergeben sich neue Ein-

satzbereiche, entweder auf Strecken, die sich bislang aufgrund des geringen Fahrgastaufkommens für einen konventionellen Busbetrieb wirtschaftlich nicht darstellen lassen, oder als Zubringer für den schienengebundenen Nahverkehr. Als Alternative zum Park+Ride könnte dadurch so mancher Zweitwagen und manche Parkfläche überflüssig werden.

Zur Verhinderung des weiteren Ausbaus der Park+Ride-Anlage Weiden-West kommt die neue Entwicklung wohl zu spät: Hier plant die Stadt Köln für etliche Millionen ein großes Parkhaus. Ob sich dieses allerdings noch amortisiert?

Hans-Georg Kleinmann

ÖPNV-Finanzierung

Weiter auf der langen Bank

Die Förderung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch Bund und Länder nach 2019 ist weiterhin offen.

Nachdem im Herbst 2015 die Erhöhung der Regionalisierungsmittel auf acht Milliarden Euro im Jahr 2016 und eine jährliche Dynamisierung um 1,8 Prozent beschlossen wurde, ist bis heute die Aufteilung dieser Gelder zwischen den einzelnen Bundesländern nicht geregelt.

Der Bund hatte auch angekündigt, das sogenannte „Bundesprogramm“ des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in der Höhe der seit 20 Jahren konstant 332,56 Millionen Euro weiterzuführen. Danach werden Großvorhaben im ÖPNV mit jeweils über 50 Millionen Euro zuwendungsfähiger Kosten gefördert. Die Länderverkehrsministerkonferenz hat bei ihrer Konferenz am 14. und 15. April in Heringsdorf den Bund gebeten, dies bis Ende 2016 ins Gesetzgebungsverfahren zu bringen und auf 500 Millionen Euro jährlich auszuweiten und angemessen zu dynamisieren. Das Deutsche Verkehrsforum und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen haben inzwischen darauf hingewiesen, dass das Programm um das zwanzigfache überzeichnet ist. Vor allem der Ausbau des Bahnknotens Köln und die

Kapazitätserweiterungen im Netz der Kölner Verkehrsbetriebe sind hiervon betroffen.

Weiter auf der langen Bank befindet sich aber auch eine verbindliche, zweckgebundene Mittelbereitstellung in angemessener Höhe zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden nach dem 1. Januar 2020. Eine Nachfolgeregelung für die bis Ende 2019 gezahlten „Entflechtungsmittel“ muss dringend noch in dieser Legislaturperiode gefunden werden, um Planungssicherheit für die Kommunen und die Verkehrsunternehmen zu schaffen. Für einen qualitativ hochwertigen und modernen Nahverkehr

in Deutschland sind die Sanierung, der konsequente weitere Ausbau der Verkehrswege und auch die Förderung kleinerer Investitionen in das Angebot des ÖPNV unverzichtbar.

Stattdessen hat die Bundesregierung jüngst eine Kaufprämie für Elektroautos beschlossen. Diese Subventionierung der Automobilindustrie in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro wird, so VCD-Bundesvorsitzender Michael Ziesak, „dem E-Auto nicht zum Durchbruch helfen und erst recht keinen Anstoß für eine Verkehrswende geben.“

Friedhelm Bihm

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

Stephan Reinen

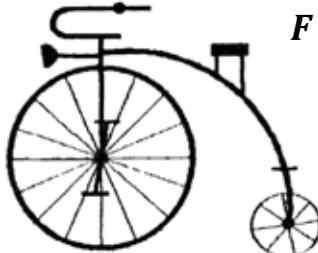
F A H R R Ä D E R

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

ÖPNV während der Sanierung der Mülheimer Brücke

KVB-Stadtteilbahnverkehr wird zeitweise eingestellt

Mit einem eigenen Konzept will der VCD dazu beitragen, Nachteile für die Kunden des öffentlichen Nahverkehrs in Köln während der Sanierung der Mülheimer Brücke zu minimieren.

Köln und seine maroden Rheinbrücken – in heutiger Zeit ist das leider eine unendliche Geschichte. Der nächste Sanierungsfall wird sich auch ganz erheblich auf den KVB-Schienennverkehr auswirken, wenn in den ersten Monaten des kommenden Jahres die Arbeiten an der Mülheimer Brücke beginnen und mindestens bis Ende des Jahres 2020 andauern. In dieser Zeit wird dem Autoverkehr je Fahrtrichtung lediglich eine Fahrspur zur Verfügung stehen. Was das für eine zusätzliche Staugefahr in den Stadtteilen Mülheim und Riehl mit sich bringt, wird jeder gut einschätzen können, der auf dieser Rheinbrücke heute während der Hauptverkehrszeiten unterwegs ist. Oft geht es von der Boltensternstraße bis zum Clevischen Ring nur noch im Schneckentempo voran, obwohl immerhin zwei Fahrspuren je Richtung zur Verfügung stehen. Radfahrer und KVB-Stadtteilbahnfahrer der Linien 13 und 18 sind

hier also deutlich im Vorteil, da sie auf eigenen Trassen am Autoverkehr vorbeirauschen können.

Unzureichendes KVB-Konzept

Doch das soll sich im Jahr 2018 leider ändern: Der Verkehr auf den KVB-Gleisen der Mülheimer Brücke soll dann für ein dreiviertel Jahr komplett stillgelegt werden, was als alternativlos gilt. Die KVB AG hat sich bislang weitgehend darauf konzentriert, einen Schienenersatzverkehr (SEV) mit einem Pendel-Bus zwischen Wiener Platz und einem provisorischen Busbahnhof an der Slabystraße zu planen, wo den Fahrgästen ein Fußweg zu den Haltestellen der dort endenden Stadtteilbahnlinien 13 und 18 empfohlen werden soll. Die KVB prüft derzeit noch, ob eine Verstärkung der Linie 4 zwischen Mülheim und Deutz zusätzlich angeboten werden kann.

Aus Sicht des VCD ist dieses Konzept vollkommen unzureichend. Es ist doch bereits vorhersehbar, dass der genannte SEV-Pendelbus weitgehend im Stau auf der dann engen Brücke stecken bleiben wird und ein doppeltes Umsteigen am Wiener Platz und

an der Slabystraße weitere erhebliche Fahrzeitverlängerungen und Unannehmlichkeiten mit sich bringen wird. Die Bewältigung der erheblichen Fahrgastströme über die Mülheimer Brücke kann so nach unserer Ansicht nicht gelingen und wird den Anforderungen, den diese Rheinbrücke als wichtige Verkehrsachse für den einwohnerstärksten Stadtbezirk von Köln hat, nicht gerecht.

Im Arbeitskreis ÖPNV des VCD Köln wurde daher ein neues Konzept „Mülheimer Brückensperrung 2018“ erarbeitet, das in der unten abgebildeten Tabelle dargestellt ist.

Elemente des VCD-Konzepts

In dem VCD-Konzept wird davon ausgängen, dass es zwingend nötig ist, die von den Kölner Fahrgästen nachgefragten Start-Ziel-Beziehungen von dem und in den Stadtbezirk Mülheim über andere Rheinbrücken umzuleiten und das Schienennverkehrsangebot dort entsprechend zu verstärken. Neben dem Bus- und Stadtteilbahnverkehr der KVB wurde auch der S-Bahn- und Regionalverkehr der Deutschen Bahn in die Überlegungen einbezogen.

Linie	von	über (Rheinbrücke)	nach	Bemerkungen
KVB – Stadtteilbahn				
3	Thielenbruch	Severinsbrücke	Mengenich	Ganztägig alle 10 Min. bis Thielenbruch
3E	Thielenbruch (zeitweise ab Holweide, Vischeringstraße)	—	Deutz/Messe – Deutz-Kalker-Straße	Verstärker zur Linie 3 alle 10 Minuten mit zahlreichen Anschlüssen an Deutz/Messe
4	Schlebusch	Severinsbrücke	Bocklemünd	
4E	Mülheim, Keupstraße	Severinsbrücke	Bickendorf, Äußere Kanalstraße	Verstärker zur Linie 4 alle 10 Minuten!
13	Riehl, Slabystraße	—	Sülzgürtel	
18E	Thielenbruch	—	Mülheim, Wiener Platz	Rechtsrheinischer Abschnitt der Linie 18
113/118 SEV	Mülheim, Wiener Platz	Mülheimer Brücke	Riehl, Slabystraße	Pendelbus als Schienenersatzverkehr
18	Riehl, Slabystraße	—	Bonn	
KVB – Bus				
155	Stammheim – Höhenhaus	(Wiener Platz – Auenweg)	Deutz (Bahnhof Deutz/Messe)	Verlängerung bis Deutz/Messe
DB-Verkehr (jeweils mit Halt in Köln Geldernstraße/Parkgürtel zur Verknüpfung mit der KVB-Stadtteilbahnlinie 13)				
S 6	Essen – Köln-Mülheim	Hohenzollernbrücke	Worringen	Verlängerung ganztägig bis Worringen
S 11	Bergisch Gladbach	Hohenzollernbrücke	Worringen – Neuss – Düsseldorf	
S 11	Dellbrück (S-Bahnhof)	Hohenzollernbrücke	Worringen	Verstärker zusätzlich alle 20 Minuten
RE 6a	Köln/Bonn Flughafen	Hohenzollernbrücke	Neuss – Düsseldorf	

VCD-Konzept zur Sperrung der Mülheimer Brücke – zusätzliche Verkehre in Fettdruck

In diesem Konzept ist auch der hochgradig staugefährdete SEV-Bus über die Mülheimer Brücke enthalten, da er für kürzere rheinüberquerende Strecken im Norden der Stadt, etwa zwischen Mülheim und Nippes, benötigt wird. Längere Distanzen von und nach der Kölner Innenstadt sollten aber im Jahr 2018 schneller und vor allem umstiegsfrei bewältigt werden können, etwa zwischen Dellbrück/Holweide und der Innenstadt. Fahrgäste aus den linksrheinischen Stadtteilen entlang des Gürtels, die bisher mit der Linie 13 zum Mülheimer

Bahnhof gefahren sind, um von dort den S-Bahn- und DB-Regionalverkehr Richtung Düsseldorf und Ruhrgebiet zu erreichen, könnten im Jahr 2018 auch am Bahnhof Geldernstraße/Parkgürtel umsteigen, was einmal pro Stunde mit einem dortigen Halt des RE 6a (siehe dazu Seite 20 dieser Ausgabe) ermöglicht werden kann.

Ein Engpass in der Umsetzung des VCD-Konzepts könnte die Verfügbarkeit an zusätzlich benötigten Stadtbahnzügen zur Hauptverkehrszeit sein, da auch die Verstärkerlinien 3E und 4E im Zehn-Minuten-Takt ver-

kehren sollen, um so abschnittsweise die Stammlinien 3 und 4 zu einem 5-Minuten-Takt zu verstärken. Aus diesem Grund halten wir es für dringend erforderlich, dass entsprechend frühzeitig mit der Planung und einer eventuell erforderlichen Fahrzeugbeschaffung begonnen wird, damit im Jahr 2018 zahlreiche Kölner Fahrgäste nicht an der Slabystraße oder anderswo im Regen stehen gelassen werden, wo dann mal wieder kein SEV-Bus in Sichtweite den dortigen Anschluss über den Rhein sicher stellen kann.

Christoph Weide, AK ÖPNV □

Neue Buslinie für Mechernich chancenlos? Schlechte Tarifbedingungen für den Kölner Süden

Die Zuordnung des Bahnhofs Kalscheuren zu den Tarifzonen Hürth und Köln wäre ein wichtiger Beitrag für den Erfolg der neuen Buslinie 192.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verkehrt montags bis freitags zwischen 6:00 und 9:00 Uhr sowie 16:00 und 21:00 Uhr im 20-Minuten-Takt die Buslinie 192 zwischen Meschenich-Kirche und dem Bahnhof Hürth-Kalscheuren. Die neue Linie verkürzt die Reisezeit von Meschenich zum Hauptbahnhof von rund 45 Minuten mit der Linie 132 auf, je nach Anschlussqualität in Kalscheuren, 20 bis 30 Minuten. Die Linie wurde eingeführt, weil seit Dezember mit der RB 48 ein weiterer Zug in Kalscheuren hält und Meschenich hier bisher nur sehr schlecht angebunden war. Die bestehende Linie 935 verkehrt nur einmal pro Stunde und hält etwa 500 Meter vom Bahnhof entfernt.

Derzeitige Tarife schrecken Kunden ab

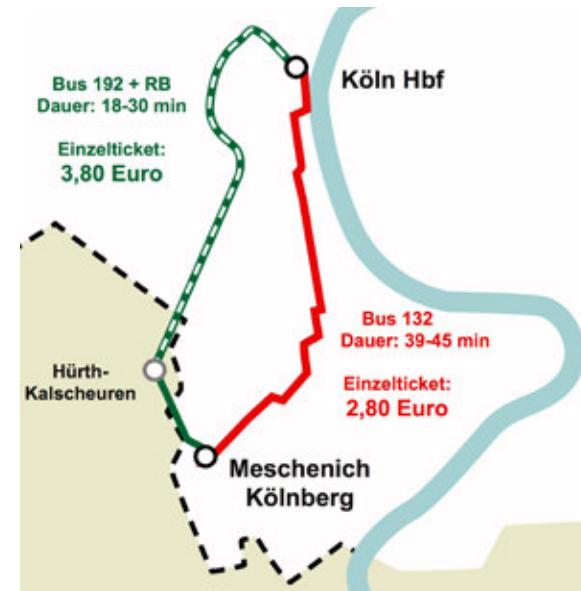
Leider hat dieses verbesserte Angebot einen Haken. Da der Bahnhof Hürth-Kalscheuren auf Hürther Stadtgebiet liegt, gilt für eine Fahrt von Meschenich in die Kölner Innenstadt nicht die innerstädtische Tarifzone 1b (Einzelticket 2,80 Euro, Monatsticket im Abo 81,20 Euro, mit KölnPass 37,70 Euro/43,50 Euro). Das schreckt Fahr-

gäste ohne Job-, Semester- oder Schülerticket natürlich ab, die schnellere Verbindung zu nutzen.

Bisher lehnt es der VRS ab, den Bahnhof Hürth-Kalscheuren tariflich zu neutralisieren, ihn also sowohl der Tarifzone Hürth als auch Köln zuzuordnen.

Das Tarifsystem des VRS beruht auf Tarifzonen, die den Gemeindegrenzen entsprechen. Dieses Prinzip wird aber jetzt schon an drei Stellen durchbrochen. Die S-Bahn-Haltepunkte Köln-Weiden West, Dormagen Chempark und Leverkusen Chempark liegen alle gerade noch auf Kölner Stadtgebiet, bei Fahrten Richtung Westen oder Norden werden sie aber wie Haltestellen in Frechen, Dormagen oder Leverkusen gezählt. Im letzteren Fall gilt das auch für die Bushaltestellen Chempark Kasino und Chempark Tor 10. Der Haltepunkt Hürth-Kalscheuren liegt nur knapp 500 Meter von der Stadtgrenze entfernt.

Der VRS und die zugehörigen Verkehrsunternehmen befürchten Einnahmeverluste, wenn der Bahnhof Kalscheuren tariflich neutralisiert würde. Die dürften allerdings äußerst gering sein. Schließlich fahren derzeit wahrscheinlich nur Inhaber von Ge-



Linie 192: Den Vorteilen der Fahrtzeitverkürzung stehen derzeit noch höhere Tarife gegenüber.
[Grafik: Marc Schneiders]

samnetztickets über die neue Verbindung. Profitieren würden neben den Fahrgästen aus Köln-Meschenich auch Fahrgäste, die in Kalscheuren ein- oder aussteigen, ohne mit dem Bus weiter nach Hürth oder darüber hinaus zu fahren. Auch deren Anzahl dürfte begrenzt sein. Dem gegenüber stehen die durch die schnellere Verbindung zu gewinnenden neuen Fahrgäste. Die Zweckverbandsversammlung sollte also möglichst schnell die Änderung beschließen, damit die Linie 192 erfolgreich wird.

Manfred Waddey □

Der verkehrspolitische Blog

Bewegte Zeiten

Nicht nur bei Energie, Klima und Finanzen stehen große Veränderungen 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.

16. Dezember 2015: Die Initiative #RingFrei zeigte im beinahe ausverkauften ODEON-Kino den Film „Bikes vs Cars“. Dieser beleuchtet die Radverkehrspolitik vieler Großstädte und zeigt, dass Automobilfirmen in manchen Ländern direkt und unverhohlen auf kommunale Entscheidungen Einfluss nehmen. Ob es das auch in Köln gäbe, wollte bei der anschließenden Podiumsdiskussion der Moderator vom Vertreter der Kölner Industrie- und Handelskammer wissen. Ruhigen Gewissens verneinte dieser die Frage.

Kommentar: In Deutschland funktioniert die Einflussnahme der Automobillobby viel subtiler als in Südamerika – allerdings bislang sehr effektiv, wie erst jüngst beim VW-Skandal deutlich wurde und immer noch wird.

3. Januar 2016: In einem Interview warnte der polnische Außenminister vor einer „Welt aus Radfahrern und Vegetariern“. Er wolle das Land von „Krankheiten“ befreien, die mit traditionellen polnischen Werten nichts zu tun hätten.



Das mag der polnische Außenminister überhaupt nicht



RingFrei: Leider nur eine Fotomontage...

Kommentar: Natürlich war der Geigenwind groß, der dem polnischen Außenminister von den deutschen Medien entgegen blies. Allerdings: In manchen Leserbriefen und Internetforen konnte man auch unverhohlene Zustimmung finden – vor allem von Männern, die gerne mit großen Autos unterwegs sind und für die Radfahren überhaupt nicht männlich ist.

18. Januar 2016: Aufgrund zu hoher Feinstaubwerte rief die Stuttgarter Stadtverwaltung „drei Tage der Freiwilligkeit“ aus und forderte ihre Bürger auf, anstatt des Autos öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, Fahrgemeinschaften zu bilden, Fahrrad zu fahren oder zu Fuß zu gehen. Allerdings folgten nur wenige dem Aufruf. In den Nahverkehrszügen war nicht mehr los als sonst. Auf den Straßen war kaum weniger Individualverkehr, wie ein lokaler Fernsehsender in Stichproben ermittelte. Trotzdem hoffen die regionalen Verantwortlichen auf die indirekte Wirkung des Alarms. Eine Sprecherin des Verkehrsministeriums sagte, es werde zum ersten Mal diese Art von Sensibilisierung ausprobiert. Man glaube, dass eine Verankerung des Themas im Bewusstsein auch eine Verhaltensänderung bewirken könne.

29. Januar 2016: Erneut hatte Köln die höchste Stickstoffdioxid-Belastung in NRW. Wegen erhöhter Werte hat die Deutsche Umwelthilfe bereits im November 2015 Klage gegen Köln und mehrere andere Städte eingereicht. Die Verantwortlichen sollen dazu gezwungen werden, ihre Luftreinhaltepläne zu ändern.

Die europäische Umweltagentur hat berechnet, dass in Deutschland jährlich über 60.000 Menschen an den Folgen der Luftverschmutzung sterben. Hauptproblem sind vor allem die Stickoxide und die ultrafeinen Partikel, die aus Verbrennungsmotoren stammen. Die Gefährlichkeit dieser Partikel nimmt zu, je kleiner sie sind und je leichter sie dadurch in den menschlichen Organismus eindringen können.

18. Februar 2016: Eine Änderung der Straßenverkehrsordnung ist geplant: Tempo 30 soll von den Kommunen einfacher als bisher angeordnet werden dürfen, auch auf Hauptstraßen, etwa im Bereich von Schulen, Kindergärten oder Krankenhäusern – nicht erst, wenn es sich um einen Unfallschwerpunkt handelt, sondern bereits präventiv. Der Kölner Amtsleiter für Straßen und Verkehrstechnik hätte es gerne noch weitreichender gehabt und stattdessen die Umsetzung des Vorschlags des Städtebaus begrüßt, eine generelle Tempo-30-Pflicht einzuführen und nur bei ausgewählten Straßen Tempo 50 zu erlauben.

21. März 2016: Der Kölner Stadtrat hat mit breiter Mehrheit beschlossen, einen fahrscheinlosen Tag für Köln einzuführen. Für die Initiatoren der



Clevischer Ring: Schadstoff-Spitzenreiter in ganz NRW

Idee geht es jedoch um mehr: Sie werben für ein grundsätzliches Umsteuern bei der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Nicht ganz so weit wollen die neuen Kölner Bündnispartner gehen. Sie haben in ihrer Kooperationsvereinbarung verabredet, „das erfolgreiche Job- und Semesterticketsystem“ auf weitere Nutzerkreise auszuweiten.

31. März 2016: Im Rahmen des „auto motor und sport“-Kongresses stellte der Automobilzulieferer Schaeffler sein Mikromobilitätskonzept eines Bio-Hybriden vor. Prof. Peter Gutzmer, Vorstand Technologie bei der Schaeffler AG: „Der Bio-Hybrid ist nah am Fahrrad positioniert, jedoch ohne Nachteile in puncto Wetterschutz und Stauraum. Dank des Pedelec-Antriebs mit einer Begrenzung auf 25 km/h darf der Bio-Hybrid ohne Führerschein betrieben werden.“

Der 80 kg schwere 1+1-Sitzer hat jeweils zwei Vorder- und Hinterräder, ist 2,1 m lang, 1,5 m hoch und 85 cm breit. Die Spurweite beträgt 80 cm. Die Dachkonstruktion lässt sich mittels Schwenklösung unter dem Sitz verstauen. Der Bio-Hybrid wird zwischen 5.000 und 7.000 Euro kosten.

Kommentar: Ein solches Fahrzeug zielt auf die Lücke zwischen einem Kleinstwagen wie dem Renault Twizy und dem Pedelec. Es könnte für Autofahrer interessant sein, die etwas mehr Komfort suchen als beim herkömmlichen Fahrrad oder Pedelec.

5. April 2016: Eine Fraktion aus der Bezirksvertretung Innenstadt hat vorgeschlagen, den Markt auf dem Sudermanplatz auf den benachbarten Ebertplatz zu verlagern. Dadurch könne im Gegenzug der Sudermanplatz zu einem Parkplatz mit 40 Stellplätzen umgebaut und die langjährige Diskus-



Bio-Hybrid. [Quelle: Schaeffler AG]



Sudermanplatz soll autofrei bleiben

sion über eine Tiefgarage unter dem Ebertplatz beendet werden. Die Tiefgarage unter dem Ebertplatz soll übrigens 16 Millionen Euro kosten und Platz für 222 Fahrzeuge bieten, die Kosten für einen einzigen Stellplatz belaufen sich also auf etwas mehr als 72.000 Euro.

Kommentar: Weder auf dem Suderman- noch unter dem Ebertplatz sollten neue Stellplätze entstehen. Alle Stellplatzbefürworter mögen einen Blick in das vor anderthalb Jahren vom damaligen Oberbürgermeister Roters herausgegebene Strategiepapier zur Mobilitätsentwicklung namens „Köln mobil 2025“ werfen. Dort findet man auf der Seite 22 die Handlungsansätze zur Erreichung des Ziels, den Autoverkehr von heute 40 auf 33 Prozent im Jahr 2025 zu reduzieren: „Durch Reduzierung/Begrenzung der Stellplätze ... soll der motorisierte Individualverkehr eingedämmt werden. Damit soll erreicht werden, dass die Bewohner ihren Alltag weitgehend autofrei gestalten können.“

Die Kosten in Höhe von 72.000 Euro für einen einzigen Tiefgaragenstellplatz sprechen für sich.

15. April 2016: Das Landgericht Köln hat die beiden Raser vom Auenweg zu Bewährungsstrafen verurteilt. Bei dem von ihnen verursachten Unfall vor einem Jahr starb eine junge Radfahrerin. Die Resonanz auf das Urteil ist sehr groß – das Urteil wird von den meisten als ungerecht und viel zu milde kritisiert.

Kommentar: Am öffentlichen Pranger stehen zwei junge Männer, die sich bestens als Täter eignen. Und auch als Sündenböcke. Leider verstellt die Konzentration auf die beiden jungen Männer den

Blick auf die viel größere Gruppe der Alltagsraser, die weitaus mehr Unfälle mit entsprechend vielen Schwerverletzten und Toten verursacht. Man spricht hier übrigens nicht von Rasen, sondern von überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit, das hört sich doch gleich viel besser an.

Übersehen wird auch gerne die Rolle der Automobilindustrie. Hier bewirbt beispielsweise ein großer deutschen Premiumhersteller ein Modell mit „Erleben auch Sie Rennsportfeeling“. Überhaupt stößt man bei den Werbeaussagen häufig auf Formulierungen wie „ein besonders intensives Race Feeling“ oder „Rennsport-Atmosphäre im Cockpit“. Aber es ist nicht nur die Automobilindustrie, die mit hochmotorisierten Fahrzeugen und der entsprechenden Werbung die Bewunderung und den Nachahmungswunsch mancher



Unfallstelle am Auenweg

junger Menschen auslöst. Insgesamt herrscht hierzulande ein geschwindigkeitsfreundliches Klima, das bewirkt, dass selbst geringfügige Beschränkungen des zulässigen Fahrtempo häufig als Gängelung und Mittel zur Abzocke hingestellt werden.

Jeder hier weiß, dass Rasen gesellschaftlich weitgehend anerkannt ist und zumeist als Kavaliersdelikt gilt. Insofern ist das vermeintlich milde Urteil nur folgerichtig. Zur wirklichen Lösung des Problems ist ein grundsätzliches Umdenken erforderlich. Solange hochmotorisierte Autos von der Werbung und auch von der Gesellschaft hofiert werden, solange eine hohe Motorisierung Bewunderung statt Entsetzen auslöst, solange wird es auch Raser geben.

Hans-Georg Kleinmann

Werbetafeln

Etwas mehr gesunden Menschenverstand, bitte

Bei der Aufstellung der neuen Werbeanlagen wird an vielen Stellen im Kölner Stadtgebiet nicht nur die Stadtästhetik, sondern auch die Verkehrssicherheit grob missachtet.

Im Jahr 1999 kam die Stadt Köln auf die Idee, privaten Werbeanbietern Konkurrenz zu machen und sich selber am Geschäft mit der Werbung zu beteiligen. Es wurde ein Vertrag abgeschlossen und fortan wurden munter Werbeanlagen aufgebaut, die auf städtischem Grund das Monopol für aufgestellte Werbung innehatten. Man versprach sich neben den Einnahmen für das Stadtsäckel auch eine gewisse Ordnung des öffentlichen Raums: weg von der Wildplakatierung hin zur schön eingerahmten Schrecklichkeit.

15 Jahre später – der Ärger über werbungtragende, aber sonst unsinnige Fahrradabstellanlagen, sicht- und verkehrsbehindernde Litfaßsäulen und rotierende Werbetafeln ist noch nicht verauscht – wurde ein neuer Werbenutzungsvertrag fällig. Den politischen Gremien wurden wunderbare Schutzzonen um Kirchen, Grünanlagen und Schulen, weniger, aber dafür hochwertigere Werbeanlagen und als Krönung die Rundumerneuerung der schön eingerahmten Schrecklichkeit versprochen.

Selbstgesetzte Anforderungen werden nicht eingehalten

Was dann im nichtöffentlichen Teil einer Ratssitzung aus den ganzen Versprechungen wurde, kann man nun deutlich sehen: Es scheint sie nicht mehr zu geben. Nichts mehr von Reduktion, nichts mehr von Schutzzonen, nichts mehr von mehr Qualität

Nicht nur, dass um den Dom herum munter die Werbung flackert und strahlt, viel schlimmer ist die Tatsache, dass die Stadtverwaltung die Verkehrssicherheit nicht ernst zu nehmen scheint. Da stehen Werbeanlagen faktisch nur 25 Zentimeter vom ohnehin unzureichenden Radweg auf den Ringen entfernt, da werden sogenannte

Stadtinformationsanlagen – das sind die quadratischen platten Dinger mit breitem Fuß – direkt in Sichtbeziehungen für den Verkehr eingebaut, da engen Werbesäulen wie an der Südbrücke Geh- und Radwege unzumutbar ein. Diejenigen, die öffentliche Interessen zu vertreten und zu schützen haben, scheint dies nicht zu kümmern. Was in der zuständigen Verwaltung derzeit vorgeht, erscheint einem von Außen mehr als unverständlich.

Darüber hinaus experimentiert man nun mit der Verkehrssicherheit: Bewegte Bilder wurden in neue Riesenanzeigen entlang von Straßen gezeigt und wer soll die natürlich sehen? Ja, Autofahrer, die gar nicht anders können, als die bewegten Bilder anzuschauen und dann etliche Meter Blindflug hinzulegen. Der Mensch ist instinktiv darauf ausgelegt, auf Bewegung zu achten und mögliche Gefahren direkt in Augenschein zu nehmen. Die Tatsache, dass diese bewegten Bilder auch in Wartehäusern des ÖPNV zu sehen sind, grenzt übrigens an Nötigung der wartenden Fahrgäste.

Es wird höchste Zeit für die Stadtverwaltung innezuhalten und das Fünkchen gesunden Menschenverstands, das in jedem von uns steckt oder zumindest stecken sollte, zu nutzen und solche Werbeanlagen nicht zu genehmigen. Übrigens gilt dies auch für die Unternehmen, von denen die Werbung aufgestellt wird: Gesunder Menschenverstand ist umsonst und auch recht leicht zu aktivieren. Ersatzweise hilft es auch, sich mit ein wenig Empathie von der Werbefixiertheit einmal in einen Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer zu versetzen, um die durch solche Anlagen verursachten Gefahren und Behinderungen zu erkennen.

Maßnahmen gegen ungenehmigte Werbeanlagen

Für den Fall, dass Werbeanlagen ohne Genehmigung errichtet wurden – dies ist gerüchteweise kolportiert worden – gibt es übrigens ein Bündel an Maßnahmen zur Abwehr dieses

Fehlverhaltens: Bußgelder, Strafandrohungen, Ersatzvornahmen durch die sofortige Entfernung von illegalen Anlagen auf Kosten des Verursachers und vieles mehr.

Ein zahnloser Tiger ist die Verwaltung nicht, wenn sie nur einmal von den ihr zustehenden Instrumenten Gebrauch machen würde und vor allem eines wieder in den Vordergrund rücken würde: die Verkehrssicherheit. Für sie kann man bestehende Regelungen auch etwas strenger auslegen und Baugenehmigungen auch einmal versagen. Die Geduld der Bürger und der Politik ist stark ausgereizt und ein sofortiges Umschwenken dringend erforderlich.

Markus Graf



Störende Werbeanlagen: zwei Beispiele aus der Kölner Innenstadt
[© Grüne in der BV Innenstadt; www.facebook.com/gruene/bv.koelninnenstadt]



Die Fahrradstadt

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

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

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



Kurze Wege • starke Stadt
FahrradStadtBrühl

www.bruehl.de

Bundesverkehrswegeplan

Wunschliste ohne Willen zur Verkehrswende

Der Bundesverkehrsminister hatte am 16. März dieses Jahres den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) veröffentlicht. Bis zum 2. Mai konnten die Bürger dazu Stellung nehmen.

Mit 264,5 Milliarden Euro sollen, so Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, „unsere Verkehrswege modernisiert, unsere Infrastruktur vernetzt und die Mobilität in Deutschland beschleunigt werden.“ Dazu hat der Minister rund eintausend Projekte aufgelistet, von denen 49,4 Prozent auf die Straße, 41,3 Prozent auf die Schiene und 9,3 Prozent auf Wasserstraßen entfallen. Dabei ist nicht erkennbar, wo die angeblich 109,3 Milliarden Euro in den Schienenverkehr eingesetzt werden sollen.

Plan ist massiv unterfinanziert

Der Minister spricht zwar von einer klaren Finanzierungsperspektive, wenn man aber die Unterlagen durcharbeitet, wird man feststellen, dass bei weitem nicht, wie der Minister erklärt, „alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können.“ Der BVWP 2030 ist – wie auch alle früheren Pläne – massiv unterfinanziert.

Der Minister gibt auch an, dass 69 Prozent der Gesamtmittel in den Erhalt der Infrastruktur fließen sollen, erklärt aber gleichzeitig, dass rund 1.700 km Engpässe auf Autobahnen (also doch Neubau) und damit 40 Prozent Stau beseitigt werden sollen. Vermeidung oder Verlagerung von Verkehr aus Klimaschutzgründen ist also offensichtlich immer noch nicht Ziel der Bundes-Verkehrspolitik.

Kritik von Umweltbundesamt und Bundesrechnungshof

Das Umweltbundesamt (UBA) hat deutliche Kritik geübt. Insgesamt verfehle der Entwurf elf von zwölf im eigenen Umweltbericht gesetzte Ziele, teilte die Behörde mit. Das Vorhaben setze zu stark auf den Neu- und Aus-

bau der Straßen. Dadurch werde der „nicht nachhaltige Fokus der Verkehrspolitik der vergangenen Jahre“ fortgesetzt, erklärte UBA-Präsidentin Maria Krautzberger. Sie schlägt vor, mindestens 60 Prozent der Finanzmittel des Bundesverkehrswegeplans in die Schiene zu investieren.

Auch der Bundesrechnungshof hat die Investitionspläne für den Straßenbau bis 2030 kritisiert: „Das Verhältnis von Kosten und Nutzen neu gebauter Straßen sei oft nicht nachvollziehbar.“

Schienennetz vernachlässigt

Da aber wesentliche Schienennengpässe insbesondere in den Knoten und in den Hafen hinterlandverkehren im aktuellen Entwurf nur ungenügend Berücksichtigung finden oder bis zum Jahr 2030 wahrscheinlich nicht entschärft werden können, wird eine weitere Verlagerung auf die Schiene real nur schwer möglich sein.

Die größten Engpässe im Schienennetz werden dauerhaft im Bereich der Knoten sein. Genau dies wurde, obwohl die Situation seit langem bekannt ist, nicht berücksichtigt. Die bisherigen Investitionsansätze für die fünf bedeutendsten Knoten – lediglich 2,5 Milliarden Euro insgesamt für die Großknoten Frankfurt am Main, Hamburg, Köln, Mannheim und München – sind mit einer mehr als ungenügenden Investitionssumme hinterlegt, die nicht einmal für ein Ballungszentrum ausreichen. Ohne den massiven Ausbau der Knoten wird aber Verlagerung nicht stattfinden können.

Auch zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist der Ausbau von Anlagen des Kombinierten Verkehrs zwingend erforderlich. Aber auch hier ist bisher keine ausreichende Finanzierung gegeben.

Was bedeutet das für den Großraum Köln?

Der VCD begrüßt die Einstufung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) in den Vordringlichen Bedarf, sieht aber die

Notwendigkeit, auch den Ausbau des Bahnhofs Köln-Mülheim als RRX-Systemhalt und den durchgehenden sechsgleisigen Ausbau im Abschnitt zwischen Düsseldorf-Kalkum und Duisburg in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen.

Bei den Maßnahmen zum Knoten Köln sind vor allem der Westring bis Bonn Hauptbahnhof und die S-Bahn-Stammstrecke wegen ihrer Auswirkungen auf den gesamten Schienenverkehr durch Entlastung der Ferngleise dringend zu berücksichtigen. Eine Einstufung allein in den SPNV und damit alleinige Finanzierung aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wird der Bedeutung des Gesamtkonzepts nicht gerecht – mehr zur Nahverkehrsfinanzierung auf Seite 23 dieser Ausgabe.

Nicht nachvollziehbar ist der Verzicht auf das Güterverkehrsprojekt Eiserner Rhein. Dann müsste aber zumindest ein drittes Gleis zwischen Düren und Aachen als zwingend erforderlich für den Fern- und Regional- sowie den Schienengüterverkehr nach Belgien zu den Nordseehäfen Antwerpen und Zeebrügge und zum Kanaltunnel gebaut werden.

Eine neue Rheinquerung bei Köln-Godorf und Niederkassel ist nur als Straßenprojekt in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen worden. Ein gemeinsames Bauwerk mit Schienenverkehr wäre aber für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes von erheblicher regionaler und überregionaler Bedeutung.

Im Übrigen hat der Nahverkehr Rheinland (NVR) aus Sicht des VCD zu Recht darauf hingewiesen, dass durch den geplanten Ausbau der S-Bahn im Großraum Köln die Wirtschaftlichkeit einiger Autobahn-Projekte nicht mehr gegeben sein wird.

Wie geht es weiter?

Der Kabinettsbeschluss zum Bundesverkehrswegeplan ist für Juli 2016 angekündigt worden. Mehr Infos unter www.bvwp2030.de.

Friedhelm Bihn



cambio CarSharing

Ein Auto,
wenn Sie es brauchen



**80 x in Köln
11 x in Bonn**

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

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

Erfahrungsbericht

Auto abgeschafft – was nun?

In dieser neuen Serie kommen Menschen zu Wort, die ihr Auto abgeschafft haben. Sie erzählen, was sie zu diesem Schritt bewogen hat und wie sie die Umstellung geschafft haben. Diese Berichte sollen auch dazu ermuntern, über das eigene Mobilitätsverhalten nachzudenken.

Im ersten Bericht schildert uns Ruth aus Köln-Sülz ihre Motive und wie sie seit mehr als einem Jahr mit der neuen Situation zu Recht kommt.

Endlich eine Entscheidung getroffen!

Seit Februar 2015 habe ich kein Auto mehr. Dabei hat es die meiste Zeit zu Hause gestanden, vor allem seit ich Rentnerin bin. Ich war und bin nämlich überwiegend per Rad unterwegs und erledige die meisten Wege in der Stadt und der Umgebung mit dem Fahrrad. Dennoch konnte ich mich lange nicht von meinem alten Kleinwagen trennen. So kam mir im letzten Januar der defekte Katalysator zu Hilfe, der eine große und teure Reparatur erfordert hätte. Kurz entschlossen verkaufte ich das Auto.

Was änderte sich?

Mein Alltag ist nicht davon betroffen, denn den Einkauf erledigte ich immer schon mit dem Rad gut: Ich kaufe auf den Wochenmärkten im Stadtteil ein, auch Getränke passen in den Fahrradkorb. Häufigere kleine Portionen lassen sich leichter transportieren.

Der Besuch von Freunden, von Theater, Museum und Kino ist – auch in Kombination mit Bahn, Bus und Rad – gut zu bewältigen.

Ich habe erfahren, dass diese Art der Fortbewegung zwar mitunter länger dauert, allerdings auch kommunikativer sein kann. Es ergeben sich manchmal überraschende Begegnungen. So traf ich auf dem Weg in die Philharmonie neulich in der Bahn Bekannte, die ich lange nicht gesehen hatte. Daher konnten wir bis zum Bahnhof einiges an Neuigkeiten austauschen.

Spürbare finanzielle Entlastung

Finanziell stehe ich mich jetzt besser, da ich keine Benzin- und Wartungskosten habe. Versicherung und Steuer für mein Auto fallen weg. Und auch einen Garagenstellplatz brauche ich nicht mehr. Umgerechnet spare ich monatlich rund 170 Euro.

Das 60plus-Ticket der KVB wäre eine Option, wenn ich es mit einer weiteren Person teilen könnte. Für mich allein lohnt es sich nicht.

Es gibt auch Schwierigkeiten

An Wandertagen braucht unsere kleine Gruppe manchmal ein Auto, das uns auch an abgelegene Ausgangspunkte bringt. Dafür habe ich mich bei CarSharing angemeldet. Allerdings nutze ich diese Möglichkeit sehr selten.

Früher bin ich oft mit dem Auto auf Reisen gegangen. Und es gibt Orte, die ich auch nur mit dem Auto erreichen könnte. Da muss ich jetzt neue Ziele finden.



Auf dem Wochenmarkt mit vollem Korb

Bei schlechtem Wetter, insbesondere bei Regen, sind die Wege mit dem Rad beschwerlicher und erfordern eine bessere Ausrüstung. Die konnte ich für wenig Geld nachbessern. Dennoch: Manchmal möchte ich mich – wie früher – einfach mal ins Auto setzen und irgendwohin fahren. Aber dieses Bedürfnis regt sich nur ganz selten und ist ja „total“ unvernünftig!?

Ruth



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



First Class Unterkunft für Ihr Fahrrad

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

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

Preise

TagesTicket	0,80 EUR
MonatsTicket	8,00 EUR
Jahresticket	80,00 EUR
Personlicher 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

Konkretisierung von „Köln mobil 2025“

Kölner Verkehr noch ohne Konzept

Die Entwicklung des städtischen Mobilitätskonzepts muss an verkehrspolitischen Zielsetzungen und Bürgerwünschen ausgerichtet sein.

In einer Veranstaltung zum Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr präsentierte die damalige Leiterin des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik, Frau Kröger, Zahlen zur Wahl der Verkehrsmittel („Modal-Split“) in Köln aus dem Jahr 2006. Aus dem Publikum kam ein Zwischenruf: „Warum werden keine aktuelleren Daten gezeigt?“ Frau Kröger musste zugeben, dass es leider keine neueren Daten gibt. Die im Strategiepapier „Köln mobil 2025“ für das Jahr 2013 dargestellten Werte beruhen lediglich auf Schätzungen, denen die zehn Jahre alten Zahlen aus dem Jahr 2006 zugrunde liegen.

Stadt will aktuelle Verkehrsdaten erheben

Bei der Entwicklung des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts, in dem das Strategiepapier „Köln mobil 2025“ konkretisiert wird, soll dieser Missstand nun behoben werden. Um ein aktuelles Bild vom Verkehr in Köln zu bekommen, wird sich die Stadt an der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ beteiligen. Diese Erfassung zum Mobilitätsverhalten wird alle fünf bis zehn Jahre im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt. Die Befragungsergebnisse können für verkehrspolitische und -planerische Aktivitäten verwendet werden.

Die vom Verkehrsministerium finanzierte Anzahl der befragten Personen ist jedoch nur auf Bundesebene repräsentativ. Für landesbezogene, regionale oder städtische Fragestellungen besteht die Möglichkeit, die Stichprobe in den jeweiligen Regionen zu erhöhen. Köln wird, ebenso wie das Land NRW und der Nahverkehr Rheinland, die Gelegenheit nutzen, um auch hier repräsentative Aussagen zu erzielen. Die Ergebnisse dieser Erhebung, die zwischen April 2016 und Mai 2017 stattfinden wird, werden al-

lerdings nicht vor Ende des kommenden Jahres zur Verfügung stehen.

Die Daten der Erhebung werden beispielsweise genutzt, um zu erfahren, wie viele Personen zu welchem Fahrtenzweck zwischen Köln und dem Umland unterwegs sind und welche Verkehrsmittel sie dabei nutzen. In der Regel werden auf ihrer Grundlage Verkehrsprognosen erstellt, um den Bedarf für künftige Verkehrsinfrastruktur und damit auch den öffentlichen Verkehr zu begründen.

Bürgerinnen und Bürger sind einzubeziehen

Für eine menschen- und umweltorientierte Verkehrspolitik reicht ein solches angebotsorientiertes Vorgehen jedoch nicht aus. Denn dann sollte nicht nur ein hochgerechneter Bedarf als Begründung für Verkehrsmaßnahmen

herangezogen werden, sondern muss eine verkehrspolitische Zielvorstellung vorhanden sein – diese Voraussetzung ist durch das Strategiepapier erfüllt – und nicht zuletzt müssen die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt werden. Daher wäre eine ergänzende Erhebung wünschenswert, in der den Kölnerinnen und Kölnern die Gelegenheit gegeben wird, über die von ihnen favorisierte Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik zu befinden. Eine solche – allerdings nicht repräsentative Befragung – wurde zum Beispiel im Rahmen der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans in Magdeburg durchgeführt. Auf Basis einer solchen Befragung wären mutige verkehrspolitische Entscheidungen hin zu einer umwelt- und menschengerechten Verkehrsgestaltung leichter zu legitimieren.

Michael Hepping

		<h2>FRIEDENSBILDUNGSWERK</h2> <h3>Bildungsurlaub Mediation Sprachen</h3>	
Info: www.friedensbildungswerk.de	<p>Mediation - Sechsstufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)</p> <p>Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Polnisch – Neugriechisch - Hebräisch</p> <p>Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik & Gesellschaft</p> <p>Historische Landkonflikte in Guatemala im Spiegel der aktuellen Menschenrechtslage Freitag, 17.06.2016 um 20.00 Uhr im Friedensbildungswerk, in Zusammenarbeit mit der pbi Regionalgruppe Köln</p> <p>Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945</p> 		

Stauhauptstadt Köln?

Oder: Ist der Stau vermeidbar?

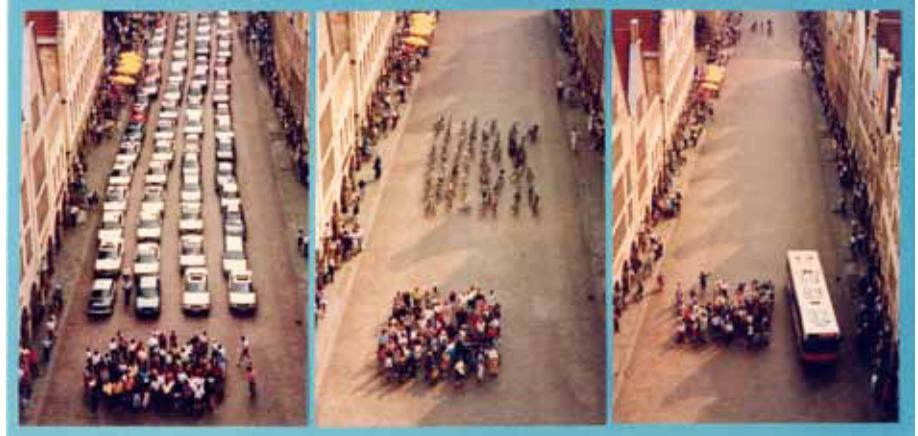
Eine Veranstaltung zum Thema „Stauhauptstadt Köln“ zeigte, dass die Diskussion über die Ursachen von und Maßnahmen gegen Verkehrsstaus immer noch aus dem Blickwinkel des Autofahrers geführt wird.

Am 3. Dezember 2015 lud die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft unter dem Motto „Stillstand am Rhein?! – Stauhauptstadt Köln“ zu einer Podiumsdiskussion mit Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik ins Deutschen Sport & Olympia Museum ein. Das Motto war dem INRIX Traffic Report 2014 geschuldet, der die Domstadt zur Stauhauptstadt Deutschlands kürte.

Schon bei der Herkunft der Vertreter auf dem Podium fiel auf, dass mit dem Begriff Verkehr vor allem der Autoverkehr gemeint war, dazu noch etwas Schienenverkehr. Während sogar ein Repräsentant des Luftverkehrs auf dem Podium saß, suchte man Vertreter für den Rad- und Fußverkehr vergeblich. Wie so oft scheinen diese langsameren Formen der Mobilität nicht als Verkehr zu zählen. Der Diskussionsverlauf überraschte folglich nicht: Die Klagen über die marode Leverkusener Brücke und die Forderung nach einem schnellen Neubau waren omnipräsent, überhaupt wurde viel über Baustellen gesprochen, auch die am Limit angekommenen Schienenzapazitäten bei der KVB sowie der Bahnknoten Köln waren ein Thema.

Tabuthema: Pkw-Auslastung

Dem Hinweis eines VCD-Teilnehmers, dass es Stau nur gäbe, weil zumeist nur eine Person im Auto sitzt und drei bis vier freie Sitzplätze ungenutzt durch die Stadt gefahren werden, wurde zwar nicht widersprochen, man sah aber keine Möglichkeit, die Pkw-Auslastung zu verbessern. Hier wirkten die auf dem Podium vertretenen Führungskräfte merkwürdig hilf- und ideenlos. Ein Blick in die Vergangenheit zeigt, dass erstaunlicherweise beim Autoverkehr nie ernsthafte Bemühungen unternommen wurden,



Das Poster zeigt mehr als deutlich den hohen Platzbedarf und die damit verbundene Stauanfälligkeit des Autoverkehrs gegenüber Bussen und Fahrrädern. [Fotos: Presseamt Münster].

die Auslastung zu verbessern. Volkswirtschaftlich ist das ein Desaster. Das erzeugt Stau, den es bei einer besseren Auslastung der Fahrzeuge gar nicht gäbe.

An dieses emotional hoch besetzte Thema geht hier in Köln und auch in Deutschland niemand heran, die Freiheit des Einzelnen auf Kosten der Gemeinschaft ist tabuisiert und sakrosankt. Dabei brächte ein staufreier Verkehr durchaus auch bedeutende Vorteile für den Einzelnen und für die Wirtschaft. Auch die schwierige Haushaltsslage der Stadt erzeugt hierbei keinerlei Druck, und es wird nach wie vor viel Geld in den Straßenneubau gesteckt.

Tabuthema: Verteilung der Verkehrsflächen

Dass Radverkehr Autoverkehr entlastet, war bei den meisten Podiumsteilnehmern ebenfalls kein Thema. Ver-

mutlich hatte man hier das Bild eines leitenden Angestellten im eleganten Anzug im Auge, für den man – ja, es saßen nur männliche leitende Angestellte in eleganten Anzügen auf dem Podium – sich nur schwerlich eine Radfahrt im Berufsalltag vorstellen konnte. Und bei schlechtem Wetter schon mal gar nicht.

Somit ist nur zu verständlich, warum in Köln eine Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs, wie auf den Ringen und im Rheinufertunnel gefordert, bislang am Widerstand der Autoorientierten scheiterte: Man befürchtet, dass dieselbe Anzahl Autos mit weniger Verkehrsfläche auskommen muss, und ignoriert dabei, dass eine andere Flächenaufteilung viele Autofahrer dazu motiviert, vor allem auf das Fahrrad umzusteigen. Jeder Radfahrer trägt nämlich zur Stauvermeidung beim Autoverkehr bei.

Hans-Georg Kleinmann

ALTERNATIVER FAHRRADURLAUB!

Auf Achse für Frieden und Abrüstung!

Vom 30. Juli - 6. August

Friedensfahrradtour der DFG-VK NRW von Münster/Westf. nach Köln mit Friedensaktionen u.a. an der Urananreicherungsanlage in Gronau, an der NATO-Luftwaffen-Kommandozentrale in Kalkar, vor dem holländischen Atomwaffenstandort in Volkel.

Mitgeradelt werden kann auf einer mehreren oder allen Etappen.

TN-Beitrag pro Tag: € 30,- (TN o. Einkommen € 19,-) für Übernachtung/Verpflegung.

Anmeldung/Infos: Deutsche Friedensgesellschaft-Vereinigte KriegsdienstgegnerInnen NRW, Tel.: (0231) 8180-32, dfg-vk.nrw@t-online.de, <http://nrw.dfg-vk.de/themen/Fahrradtour.html>



Planung der neuen Leverkusener Brücke

Großbauwerk mit deutlichen Mängeln

Der Verkehrsclub Deutschland hat zusammen mit Bürgerinitiativen Einspruch bei der Bezirksregierung Köln gegen die Planung der Leverkusener Autobahnbrücke eingelegt.

Durch den mit zehn Fahr- und zwei Standspuren überdimensioniert geplanten Brückenneubau wird der motorisierte Individualverkehr erheblich ausgeweitet und in einem Ausmaß gefördert, das mit dem Ziel der Pariser Klimakonferenz, einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, völlig unvereinbar ist. Klimafreundliche Alternativen wurden bei den Planungen allenfalls marginal geprüft. Es fehlen realistische Prognosen über den zukünftigen Verkehr sowie ein Verkehrsstrom-Diagramm, das Auskunft über die Verteilung des Verkehrs in lokaler, regionaler wie überregionaler Hinsicht gibt.

Zusätzliche Belastungen

Weiter fehlen Aussagen dazu, wie die Lärm- und Abgaswerte begrenzt werden sollen. Für die Bevölkerung an der A1 ergibt sich eine zusätzliche Belastung durch das größere Verkehrsaufkommen. Besonders für Leverkusen ist die geplante Erweiterung der Stelzenkonstruktion ein städtebauliches Fiasco, da diese die Stadt weiter künstlich trennen würde. Viel Brisanz weist der Bau auch in Bezug auf die Eingriffe in die ehemalige Giftmülldeponie auf.

Zu der bisherigen Planung sollten Varianten entwickelt und geprüft werden, wozu auch der Vorschlag eines Tunnels unter dem Rhein für den Fernverkehr und einer Ertüchtigung der alten Brücke für die lokalen Verkehrsanbindungen gehören muss.

Zur Entlastung des Schwerlastfernverkehrs sollten endlich die geplanten Eisenbahnlinien zu den Häfen nach Antwerpen und Rotterdam verwirklicht und sollte auch das regionale Güterbahnenetz stärker genutzt und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Radverkehr berücksichtigen

Bei der Verkehrsprognose für 2030 wurde nur eine zu erwartende Zunahme des Pkw- und Lkw-Verkehrs berechnet, während der Radweg mit Kapazitäten auf dem Niveau der Sechziger Jahre geplant wird. Dabei wird die Brücke sowohl von Berufspendlern als auch von Freizeitradlern in einem immer stärker zunehmenden Umfang genutzt und ist darüber hinaus Teil einer internationalen Radroute.

Um den Prognosen zum Radverkehr und der Bedeutung dieser Verbindung zwischen Köln und Leverkusen zu genügen, müssen folglich auf beiden Seiten der Brücke ausreichende Radwege eingerichtet werden. Dies bedeutet eine Mindestbreite von 4,50 Metern. Damit wäre ein sicherer Begegnungsverkehr auch von Mofas

und ähnlichen Fahrzeugen möglich, so dass dann diese keine unzumutbar langen Umwege mehr in Kauf nehmen müssen, um legal zur anderen Rheinseite zu gelangen.

Wie geht es jetzt weiter?

Zurzeit werden alle schriftlich eingelagerten Einwendungen von den Planern bewertet und geprüft, im Sommer folgen dann dazu die vorgeschriebenen Anhörungen. Danach wird gegen Ende dieses Jahres oder Anfang 2017 die Planung des neuen Bauwerks in einem Planfeststellungsbeschluss veröffentlicht. Basierend auf diesem Beschluss werden der VCD und sicher auch andere Einwender entscheiden, ob die Einwendungen ausreichend berücksichtigt wurden und falls nicht, ob der Klageweg beschritten werden soll.

Der Rechtsweg ist im Übrigen verkürzt worden: Gegen den Beschluss kann mit dem Bundesverwaltungsgericht nur eine einzige gerichtliche Instanz bemüht werden.

Sowohl die Stadt Köln als auch die Stadt Leverkusen haben auf deutliche Mängel in der Planung hingewiesen. Zunächst ist also der Beschluss abzuwarten, um zu sehen, ob die Belange der Bürger vor Ort ernst genommen werden oder weiterhin ausschließlich dem motorisierten Individual- und Fernverkehr Vorrang eingeräumt wird. *Melani Lauven*

Rikscha-Fahrt

KÖLN ERFAHREN
VERSCHENKEN SIE
GUTSCHEINE!

perpedalo
velomarketing & event

JOBS für die Saison 2016
Fahrer & Stadtführer

Wir unterstützen das
Kinder- & Jugendhospiz
Balthasar

Stadtführung

ConfiBike-Fahrt

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

Neuer Verkehrsentwicklungsplan Frechen

Umgestaltung des Straßenraums vorgesehen

Nach intensiver Vorarbeit liegt nun der Entwurf des neuen Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Frechen vor. Erstmals stehen Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr im Vordergrund.

Damit soll Frechen zukunftsfähig gemacht und vom Autoverkehr entlastet werden, dessen Anteil in Frechen rund zehn Prozent höher ist als im Durchschnitt Nordrhein-Westfalens.

Hier haben es Fußgänger und Radfahrer heute schwer

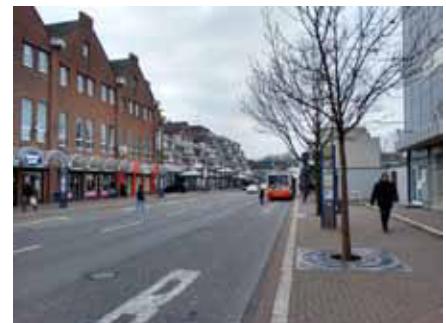
Unter den zahlreichen vorgeschlagenen Maßnahmen fällt vor allem die geplante Umgestaltung der Dr.-Tusch-Straße im Bereich des zentralen Omnibusbahnhofs ins Auge. Dieser Bereich, der zum Hauptradnetz der Stadt gehört, zeichnet sich sowohl durch die vielen ein- und abfahrenden Busse als auch durch ein hohes Fußgänger- und

Fahrradaufkommen aus. Nicht zuletzt befindet sich dort die Zufahrt zu einer großen zentralen Tiefgarage.

Entschleunigung des Verkehrs geplant

Im Bereich des zentralen Omnibusbahnhofs ist gleich ein ganzes Bündel von Maßnahmen geplant. Die Straße soll als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 ausgewiesen werden. Der Straßenraum wird neu strukturiert und aufgeteilt: Die Fahrbahnfläche wird durch die farbige Ausgestaltung der überfahrbaren Randbereiche optisch eingeengt, die Mittelmarkierung entfällt. Darüber hinaus sind ein Zebrastreifen als Querungshilfe in Höhe des Durchgangs zum Rathaus sowie vorgezogene Haltestellenlinien für Radfahrende in den Knoten mit den benachbarten Straßen vorgesehen.

Hans-Georg-Kleinmann



Dr-Tusch-Straße: oben vor und unten nach der geplanten Umgestaltung
© Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co KG, 2016

Impressionen aus Frechen

Die Zukunft beginnt in der Tiefgarage

Auf dem nebenstehendem Foto gibt es eine Menge zu sehen – vor allem auf den zweiten Blick.

Auf den ersten Blick sieht man ein Auto, das auf einem Stellplatz in einer Tiefgarage steht und zwar in der städtischen Tiefgarage gleich unter dem Frechener Rathaus. Bei genauerer Betrachtung ist zu erkennen, dass es sich um einen Elektro-Smart handelt. Auch das Schild an der Wand kann zur Erhellung beitragen: Es handelt sich um den Parkplatz der frischgebackenen Frechener Bürgermeisterin. Was den Betrachter möglicherweise verwundert: Die markierte Fläche ist sehr groß, eigentlich viel zu groß für den kleinen Smart. Das liegt wiederum am Vorgänger der neuen Bürgermeisterin:



Dieser fuhr nämlich ein voluminöses Fahrzeug einer deutschen Premium-Marke.

Und dann gibt es noch ein weiteres, nach Meinung des Fotografen sogar sehr bedeutsames Detail auf dem Foto: Da steht noch ein Fahrrad rechts neben dem Smart, ganz unscheinbar in der Ecke. Beim genauen Hinschauen ist möglicherweise zu erkennen,

dass es sich bei dem Fahrrad um ein recht modernes Pedelec handelt.

Was wiederum nicht zu sehen, jedoch nicht unwichtig ist: Das Pedelec gehört der stellvertretenden Vorsitzenden der immerhin größten Frechen-Ratsfraktion, die seit über zwei Jahren viele ihrer Wege nun mit großer Begeisterung auf ihrem zweirädrigen Verkehrsmittel zurücklegt statt wie früher vornehmlich mit dem Auto. Des Fotografen Freude über sein „Stillleben mit Electro-Smart und Pedelec“ ist groß: Zeigt es doch einen neuen Umgang mit dem Verkehrsmittel Auto und weist darüber hinaus schon dezent in eine Zukunft, in der Alternativen zum Auto eine größere Rolle spielen werden.

Hans-Georg Kleinmann

CarSharing cambio ist Spaltenreiter in Köln

Kölner Carsharing-Anbieter **cambio** überzeugt im CarSharing-Test 2016 des ADAC

Für den ADAC gehört *cambio* zu den Besten: In Köln kommt *cambio* auf den ersten Platz, es gibt es noch ein gleichwertiges CarSharing-Angebot. „Der Anbieter *cambio* erzielte in den Kategorien Information, Handhabung und Fahrzeug ein sehr gutes Ergebnis“, so lautet das Fazit vom ADAC. CarSharing einfach, fair und transparent zu gestalten, das ist das Ziel für den Kölner Anbieter, der bereits seit 1992 gemeinsam mit den Nutzern das Produkt „CarSharing“ entwickelt und stetig verbessert.

cambio verfolgt eine einfache jahrzehntealte Idee: wenn wirklich ein Auto benötigt wird, dieses gemeinschaftlich zu nutzen und es dort bereit zu stellen, wo es in der Regel

gebraucht wird. Andere Wege legen *cambio*-Nutzer mit Bus, Bahn oder mit dem Rad zurück. In der Kombination reduziert das die Anzahl der Fahrzeuge und hilft – gerade in Innenstädten – die Verkehrssituation zu verbessern.

CarSharing als Baustein gegen den Verkehrskollaps

Die CarSharing-Branche ist derzeit in Bewegung. Das Engagement der großen Autokonzerne zeigt: Es ist etwas im Wandel. Ausschließlich Autos zu verkaufen, wird in Zukunft zu wenig sein. „Es ist an der Zeit, der Zeit voraus zu sein ... wieder einmal“, damit wirbt aktuell ein großer Autohersteller. Ein Motto, welches für jeden CarSharing-Kunden stehen könnte und auch für viele Städte und Gemeinden mehr und mehr relevant wird. Denn den Kollaps des automobilen Indivi-

dualverkehrs kann man jeden Tag in der Rush-Hour an den neuralgischen Punkten in Köln beobachten. CarSharing ist ein Baustein, diesem Kollaps zu begegnen. Im Verhältnis zu Pkw-Besitzern und der Anzahl von Autos in Privatbesitz sind CarSharing-Nutzer und -Flotten noch ein geringer Anteil, aber es werden stetig mehr. Mittlerweile sind alleine bei *cambio* in Köln knapp 17.000 Nutzer mit 450 Fahrzeugen unterwegs, also kommen knapp 38 Nutzer auf ein Fahrzeug.

Die meisten Benutzer von stationsbasiertem Carsharing schaffen das eigene Auto ab und steigen auf andere Mobilitätsformen um – vor allem auf Fahrrad und ÖPNV. Die Fahrzeuge, die durch *cambio*-Nutzer alleine in Köln bisher eingespart wurden, entsprechen einer Fläche von etwa vier Fußballfeldern.

Tanya Bullmann, *cambio* Köln

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**.

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

! Modernste Ausstattung sowie standardisierte und garantierter 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.

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.gruen-gedruckt.de

Aktuelle Informationen unter:

 www.facebook.com/gruengedruckt

 www.twitter.com/gruen_gedruckt

 <http://gplus.to/GruenGedruckt>



Bergisch Gladbach

VCD kritisiert Stadt beim Mobilitätskonzept

Das Ziel des Mobilitätskonzepts der Stadt Bergisch Gladbach (MobiK GL) – Schaffung einer multimodalen und nachhaltigen Mobilität – hält der Verkehrsclub Deutschland (VCD) für grundsätzlich richtig und unterstützenswert.

Die Entwicklung des Konzepts erfolgt im Rahmen des vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg initiierten und vom Verkehrsministerium NRW geförderten Modellprojekts „Kommunales Mobilitätsmanagement“. In einem mehrstufigen Verfahren wurde der jetzt vorliegende Entwurf des Konzepts seit 2014 vorbereitet. (vgl. RS Nr. 55, S. 28/29).

VCD bezeichnet Bürgerbeteiligung als Farce

Im November 2015 wurden die Maßnahmenentwürfe für das Konzept in einer aufwendigen Bürgerbeteiligung zur Diskussion gestellt. Im Dezember erklärte die Stadtverwaltung stolz, dass es in den fünf Bürgerversammlungen mehr als 500 Einzelanregungen aus der Bürgerschaft gegeben habe. Auch der Verkehrsclub Deutschland hatte eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Nach intensivem Durcharbeiten der 180 Seiten des am 5. April 2016 vorgelegten Entwurfs für das Mobilitätskonzept hat der VCD aber leider festgestellt, dass dort nur sehr wenige qualitative Änderungen oder Ergänzungen aufgrund der Bürgeranregungen des Mobilitätskonzepts zu finden sind. Vor diesem Hintergrund kann der VCD die angebliche Bürgerbeteiligung nur als Farce bezeichnen.

Stellungnahme des VCD

In seiner jetzigen Stellungnahme weist der VCD darauf hin, dass einerseits der Bergisch Gladbacher Bürgermeister Lutz Urbach im Vorwort für das Mobilitätskonzept postuliert, dass insbesondere die Nachhaltigkeit eine größere Rolle spielen sollte. Andererseits werde aber im Konzept zur geplanten Straße über die Bahndammtrasse – im Mobilitätskonzept bezeichnet als

„Schaffung eines leistungsfähigen Netzelements zwischen dem Ortsteil Gladbach und der A4“ – zutreffend festgestellt: „Die Maßnahme entspricht nicht dem Ansatz einer nachhaltigen Mobilitätsförderung.“

Diese Straße werde, so die Stadt, notwendig, weil die Einwohner- und Verkehrszuwächse den aus dem Mobilitätskonzept erwarteten Rückgang des Kfz-Anteils um acht Prozentpunkte bis 2030 „nahezu aufheben könnten“. Dabei macht die Stadt eine Rechnung auf, wonach sich durch den Zuwachs von 4.000 neuen Einwohnern bis 2030 die Zahl der täglichen Wege um 12.000 erhöhen, „von de-

tenstellplätzen, das so den innerstädtischen Verkehr um 17.000 Lkw jährlich entlastet. Im Mobilitätskonzept ist von diesem „Standbein zukunftsweisender Logistik“ nicht (mehr) die Rede. Es wird lediglich davon gesprochen, dass „in Bergisch Gladbach noch eine für Güterverkehr taugliche Infrastruktur vorhanden ist, was eindeutig als Standortvorteil zu sehen ist“. Es wird aber gleichzeitig ausgeführt, dass „aktuell kaum Anhaltspunkte für eine erweiterte Nutzung bestehen“. So wird nur noch eine „Prüfung einer Ausweitung des Schienengüterverkehrs“ als Maßnahme vorgesehen.

Dies bedeutet für den VCD im Ergebnis, dass die Stadt offensichtlich hinnimmt, dass zum Beispiel die Firma Krüger für sich entschieden hat, sämtliche Transporte nur mit dem Lkw vorzunehmen. Im Gegensatz dazu transportiert das Schweizer Unternehmen Nestle mit einem vergleichbaren Produkt-Portfolio das Gros seiner Verkehre über die Schiene. Und solche Unternehmer-Entscheidungen mit ihren negativen Auswirkungen auf den Verkehr in der Gesamtstadt sollen dann die Notwendigkeit einer Straße über die Bahndammtrasse begründen?

Der VCD hat auch kritisiert, dass die Stadtverwaltung ein Lkw-Vorrangroutennetz entwickelt und bereits im März dieses Jahres vom zuständigen Ausschuss hat beschließen lassen. Bei diesem Bergisch Gladbacher Lkw-Netz laufen drei Straßen konzentrisch auf die Bergisch Gladbacher Straße in Köln zu.

Wenn bei mobil-im-rheinland.de im Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation Metropolregion Rheinland“ ein zwischen den 148 Städten und Gemeinden abgestimmtes Netz von Lkw-Routen entwickelt werden soll, ist es kaum sinnvoll, ein Netz in Bergisch Gladbach zu beschließen, das offensichtlich nicht mit den Vorstellungen der Bezirksvertretung im benachbarten Köln-Mülheim zur Verkehrsreduzierung auf der Bergisch Gladbacher Straße zu vereinbaren ist. Dies wird auch nicht dadurch besser,



clever. vernetzt. mobil.

nen ca. 2/3 mit dem Pkw durchgeführt werden“, während die Stadt gleichzeitig den Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 58,9 Prozent um 8 Prozentpunkte auf 50,9 Prozent reduzieren will. Und sie setzt auch das gesamte mögliche Verkehrswachstum zur Minderung des Rückgang des Kfz-Anteils an, egal mit welchen Verkehrsmitteln dieses durchgeführt wird. Im Konzept wird zwar angeführt, dass die Gesamtrechnung „vereinfacht dargestellt ist“, aber die Zahlen des „möglichen Gesamtawachstums“ sind damit deutlich höher als zu erwarten und vermitteln so – politisch gewollt? – ein verzerrtes Bild.

Güter auf die Schiene

Auf dem Internet-Portal der Stadt Bergisch Gladbach wird noch das öffentliche Güterterminal Zinkhütte angeführt mit seinen 34.500 Palet-

dass, so die Stadt, „noch eine Abstimmung mit den Umlandgemeinden stattfinden muss“.

Beim ÖPNV fehlen vom Kreis beschlossene Vorhaben

Bei den ÖPNV-Vorhaben kritisiert der VCD, dass die Stadt bereits bestehende Planungen des Rheinisch-Bergischen Kreises (RBK) als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bisher nicht in sein städtisches Konzept übernommen hat. Und dies, obwohl die Stadt im Mobilitätskonzept zutreffend feststellt, dass „die erforderliche Steigerung der ÖPNV-Verkehrsleistung in Teilen auch einen Neu- und Ausbau der gegenwärtig vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen bedeutet. Dies verlangt schon heute politische Weichenstellungen – denn neue Infrastrukturen (...) benötigen oft einen zeitlichen Vorlauf von bis zu 30 Jahren von der Planung bis zur Inbetriebnahme.“

Im Mobilitätskonzept ist anfangs unter der Rubrik „Anstoß von Verbesserungen auf den Schienenstrecken“ von einer „Verknüpfung Linie 18 und S-Bahn“ die Rede. Dies wird aber im weiteren Konzept nicht mehr angesprochen. Deshalb weist der VCD unverändert darauf hin, dass der RBK die Verlängerung der Stadtbahn (Linien 3 und 18) von Thielenbruch nach Bergisch Gladbach im vom Kreistag im Dezember 2015 beschlossenen Entwurf seines Mobilitätskonzepts gefordert und inzwischen auch für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet hat.

Auch der Plan des Kreises, die Machbarkeit einer Schnellbuslinie zwischen Herkenrath/Spitze und dem Bergisch Gladbacher S-Bahnhof prüfen zu wollen, fehlt im Konzept der Stadt.

Ebenso fehlen auch die vom RBK zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes angemeldeten Bahnsteigverlängerungen an allen Haltestellen der Stadtbahn-Linie 1 zum Betrieb von Langzügen. Es wäre aus Sicht des VCD sicherlich politisch sinnvoll, diese Planung der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet auch in das Mobilitätskonzept aufzunehmen, zumal nach einer inzwischen von der Stadt veröffentlichten Pressemitteilung „von Seiten der Stadt diese Maßnahme befürwortet wird“

Zum VCD-Vorschlag einer Stadtbahn auf der Bahndammtrasse hat der Ausschuss für Verkehr und Bauen des Kreises am 5. April 2016 folgenden Beschluss gefasst: „Für die Nutzung des Bahndamms in Bergisch Gladbach gibt es unterschiedliche Pläne, diese reichen von einer Nutzung als Biotopverbund über Rad Schnellweg oder Bahntrasse bis zu einem Ausbau als Straße. Um diesen Konzepten nicht vorwegzugreifen und weil die Planungshoheit bei der Stadt Bergisch Gladbach liegt, verzichtet der Kreis auf eine Priorisierung“ (für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes). Über die vom VCD präsentierten Vorstellungen hinaus gab es im Ausschuss auch Überlegungen, die Straßenbahnlinien 3 und 18 (Endhaltestelle Thielenbruch) bis Bensberg weiterzuführen.

Im Konzept wird bei den ÖPNV-Maßnahmen außerdem gefordert: „In den Abendstunden sollten mehr Bahnen der Linie 1 weitergeführt werden bis Refrath/Bensberg und nicht schon an der Haltestelle Brück Mauspfad enden. Gespräche mit KVB und RBK führen“. Auch hier ist der Kreis schon längst weiter. Für das Jahr 2016 hat der Kreistag des RBK am 10.12.2015 beschlossen, in den Nachtstunden vor

Samstagen und Sonntagen sowie vor Feiertagen einen halbstündlichen Takt bis zur Endhaltestelle Bensberg (und zurück) auf der Stadtbahnlinie 1 einzurichten. Mittlerweile liegt auch die Antwort auf die entsprechende Prüfanfrage an die KVB zu den Kosten vor, so dass die Maßnahme auch schnellstmöglich umgesetzt wird.

Im Entwurf des Mobilitätskonzepts wird zwar an verschiedenen Stellen auf die notwendige Barrierefreiheit hingewiesen. Der VCD weist aber darauf hin, dass mehrere grundsätzliche, für die Belange von Menschen mit Behinderungen unverzichtbare Punkte – in den Bereichen Fußverkehr, beim ÖPNV und beim Pkw-Verkehr – fehlen. Der Inklusionsbeirat der Stadt hat inzwischen eine entsprechende Stellungnahme abgegeben.

Im Übrigen verweist der VCD auf die zahlreichen weiteren nicht aufgenommenen Maßnahmen-Vorschläge in allen sieben Handlungsfeldern vom Rad- und Fußverkehr bis hin zur Intermodalität und zum Mobilitätsmanagement, die er in der Bürgerbeteiligung im Dezember vorgelegt hat.

Verabschiedung am 14. Juni

Mit dem 24. April war die letzte Möglichkeit der Bürgerbeteiligung befristet. Es sollen ein letztes Mal „die eingegangenen Anregungen gesichtet und einem Abwägungsprozess unterzogen“ werden. Die Stadt hat für die Verabschiedung des Mobilitätskonzepts eine gemeinsame Sondersitzung der beiden Ratsausschüsse für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr sowie für Stadtentwicklung und Planung am 14. Juni 2016 angesetzt.

Friedhelm Bihn



Sattel um und entdecke den neuen Grünen Lifestyle!



Köln: Schillingstr. 11, Tel.: 0221/298 95 486

Bonn: Friedrichstr. 58, Tel.: 0228/360 35 345

Radtour auf alten Bahntrassen

Vom Oberbergischen ins Siegtal

Von Dieringhausen im Oberbergischen Land führt die Tour überwiegend auf stillgelegten Bahntrassen über Olpe und Freudenberg bis nach Kirchen im Siegtal.

Mit der Einweihung der ersten Teilstücke der ehemaligen Aggertalbahn besteht jetzt die Möglichkeit, entlang der Agger auf dem Bergischen Panorama-Radweg nach Olpe zu fahren. Von dort geht es entlang der Bigge in das Wildenburger Land und durch das Siegerland in das Tal der Sieg.

Auf der Tour geht es größtenteils auf alten Bahntrassen der Aggertal-, Biggetal- und Asdorftalbahn. Da einige Teilstücke noch nicht für den Radverkehr präpariert wurden, müssen abschnittsweise parallel verlaufende Hauptstraßen, ruhige Nebenwege oder Waldwege benutzt werden.

Kleine Chronik der Bahnen

Auf der **Aggertalbahn** zwischen Dieringhausen und Olpe rollte 1979 der letzte Personenzug in Richtung Olpe. Im Jahr 1998 schränkte ein Dammrutsch den Güterverkehr weiter ein, 1997 wurde die Bahnlinie stillgelegt.

Die **Biggetalbahn** zwischen Olpe und Rothemühle/Freudenberg war von 1880 bis 1983 für den Personenverkehr und bis 2000 für den Güterverkehr in Betrieb, 2005 wurden die Gleise abgebaut.

Auf der 1888 eröffneten **Asdorftalbahn** zwischen Freudenberg und Kir-

chen (Sieg) verkehrten bis 1976 Personenzüge und bis 1997 Güterzüge, bevor 1997 über die Stilllegung verfügt wurde und in den Folgejahren die Gleise entfernt und sukzessive durch einen Radweg ersetzt wurden.

Entlang der Agger

Vom Bahnhofsgebäude des einstigen Bahnknotens **Dieringhausen** – in der Nähe befindet sich ein Eisenbahnmuseum – geht es zunächst entlang der stark frequentierten Vollmerhauser Straße in Richtung Niederseßmar. Nach gut einem Kilometer können wir in **Remmelsohl** die Straße rechts über die Agger verlassen und fahren nun entlang eines ruhigen Waldwegs weiter parallel zum Bahndamm der einstigen Aggertalbahn. Dieses Teilstück soll in den kommenden Monaten bis zum Bahnhof Dieringhausen als Radweg ausgebaut werden. In Höhe des alten Bahnhofsgebäudes in **Niederseßmar** beginnt das erste Teilstück des Bahntrassenradwegs, auf dem wir zunächst bis **Derschlag** gelangen. Nach einer kurzen Unterbrechung des Trassenwegs geht es hinter dem Bahnhof weiter nach **Bergneustadt**. Hier ist die Route abermals unterbrochen. In Höhe der Firma Hagebau wird das nächste Teilstück des ausgebauten Radwegs erreicht. Später vorbei am Kirchspiel **Wiedenest** mit einer der fünf bergischen Bunte Kerken (= Bunte Kirchen) erreichen wir bei **Pernze** den Knotenpunkt Nr. 36 der neuen Fahrradwegweisung. Ab dort müssen wir wegen einer Lücke im Bahntrassenweg eine Umfahrung und einen recht steilen Anstieg in Kauf nehmen.

Die erst zu Beginn des letzten Jahrhunderts fertiggestellte **Aggertalbahn** verband den Oberbergischen Raum mit dem Südsauerland. Um die Wasserscheide des Dörspetals zu überwin-



Bunte Kirche in Wiedenest

den, musste ein langer Tunnel gebaut werden. Auf der seit den 1990er Jahren stillgelegten Bahntrasse zwischen Dieringhausen und Pernze laufen noch die Vorbereitungen zum Umbau als Radweg, der Abschnitt durch den **Wegeringhauser Tunnel** wurde dagegen 2012 eingeweiht und ist mit 724 Metern der landesweit längste Tunnel, der mit dem Fahrrad passiert werden kann. Zum Schutz der Fledermäuse ist der Tunnel zwischen dem 1. November und Mitte April gesperrt.

In Südwestfalen

Nach der Ausfahrt aus dem beleuchteten Tunnel gelangt man ins südliche Westfalen, nächster Ort ist **Hützemert**. Am dortigen alten Bahnhofsgebäude mit Biergarten und Übernachtungsmöglichkeit geht es wieder auf dem alten Bahndamm weiter in die Ortsmitte von **Drolshagen**. In dem seit rund 700 Jahren erwähnten Ort mit seiner von weitem sichtbaren Turmspitze der St. Clemens Kirche erinnern der Marktplatz und die umliegenden



Im Wegeringhauser Tunnel

Fachwerkbauten an die einstige Bedeutung als Hansestadt, die ab dem 17. Jahrhundert vor allem durch Bergbau, Textil- und Lederfabriken geprägt war. Die Erzeugnisse wurden vor allem nach Osteuropa exportiert. Im Komplex des einstigen Zisterzienserinnenklosters (1235 – 1803) sind heute das Rathaus, die Musikschule und Veranstaltungsräume unterbracht.

Entlang des Rosetals verläuft die Route später mal unmittelbar auf der alten Bahntrasse, mal parallel auf gut ausgebauten Wegen. Hinter **Wenkhausen** geht es zunächst weiter nach **Eichen**, wo vorerst die Führung auf der alten Bahntrasse endet. An den bis 1957 existierenden Bahnhof erinnert nur noch die alte Bahnsteigkante. Hinter dem Ort begleiten Relikte der Bahntrassen wie alte Unterführungen unseren Weg. Vorbei an der **Eichenermühle**, einer ehemaligen Getreidemühle aus dem 16. Jahrhundert und späterem Sägewerk, geht es hinter **Hüppcherhammer** auf dem alten Bahndamm weiter.

An der Vorsperre des Biggesees endet der gut ausgebauten Radweg; etwas steil ansteigend geht es weiter zum Valentinsweg und nach Überquerung der Biggeseebahn entlang des Ufers der **Biggetalsperre**, den größten Stausee im Sauerland. Vorbei an der Valentinskapelle erreichen wir die **Kreisstadt Olpe**, das Zwischenziel unserer Etappe. Hier laden genügend Cafés und Restaurants zur Einkehr ein, wer die Tour hier unterbrechen will, findet Übernachtungsmöglichkeiten im Ort oder entlang des Biggesees.

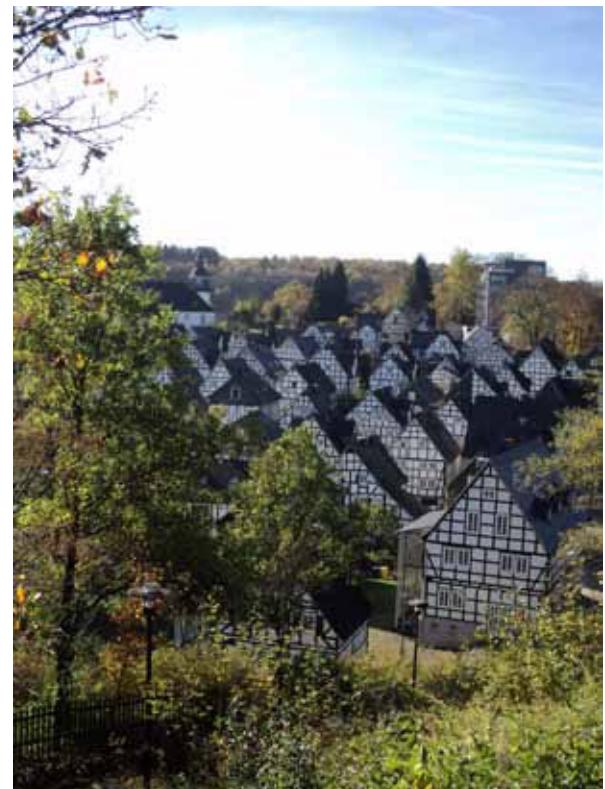
In Olpe kreuzten sich im frühen Mittelalter zwei wichtige Fernstraßen, der Römerweg und die Eisenstraße, die gute Voraussetzungen für eine Ansiedlung boten. Der Römerweg führte von der Siegmündung nahe Bonn gegen Nordosten auf Brilon und Paderborn zu, während die Eisenstraße das Siegerland mit dem Märkischen Land verband. Ein Stadtrundgang vermittelt Einblicke in 1.200 Jahre Olper Geschichte. Sehenswert sind die Reste der alten Stadtbefestigung mit Engels- und Hexenturm, die als einzige den Brand von 1795 überstanden. Der **Hexenturm** gilt als Wahrzeichen der Stadt und diente vom 15. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts als Wach- und Gefängnisturm. Während der Geschichtsbrunnen mit sei-

nen Reliefs Stationen der Stadtgeschichte aufzeigt, erinnert das Denkmal des Pannenklöppers auf dem Marktplatz an die Zeit der regionalen Eisenverarbeitung. Zu den bedeutenden Sakralbauten Olpes zählt die 1907 in neugotischem Baustil errichtete **katholische Pfarrkirche St. Martinus**, deren Geschichte bis 800 n. Chr. zurück reicht.

Entlang der Bigge

Ab Olpe folgen wir den Logos des Ruhr-Sieg-Radwegs über **Rüblinghausen** nach **Saßmicke**. Ein Blick in das Tal der Bigge zeigt uns viele Schnellstraßen und Gewerbegebiete, etwas ruhiger wird es mit Erreichen der Bigge in Höhe von **Wenden-Gerlingen**. Da die Bahndämme unmittelbar nach der Demontage der Gleise überbaut wurden, müssen wir uns später wieder mit dem Autoverkehr die Fahrbahn teilen, bevor es hinter **Gerlingen** über autofreie Wege durch die Biggeaue geht.

Nach Querung einer frequentierten Landstraße führt unsere Route kurz darauf zum technischen Kulturdenkmal **Wendener Hütte**. 1728 gegründet, ist sie eine der ältesten noch erhaltenen Holzkohle-Hochofenanlagen bundesweit. Die wichtigsten Betriebseinheiten sind für Besucher zugänglich. Hochöfen und Gießhalle, Rohstofflager, Möllergebäude, Hammerwerk und Wasserräder veranschaulichen den Produktionsweg vom Rohstoff Eisenerz bis zum schmiedbaren Eisenstück. Für den Betrieb der Anlage wurde auf drei natürliche Ressourcen zurückgegriffen: Eisenerz als Rohstoff, Holzkohle als Brennstoff und Wasserkraft als Antrieb für die Wasserräder. Noch heute ist das ausgeklügelte Grabensystem zu erkennen, das die kontinuierliche Was-



Fachwerk in Freudenberg

serversorgung des Werkes gewährleistete.

Vom Wildenburger Land ins Siegerland

Entlang der Bigge verläuft unsere Tour auf autofreien Wegen bis **Rothenmühle**. Ab dort folgen wir nicht der Wegweisung entlang der Hauptstraße, sondern erreichen über ruhige Nebenstraßen den Weiler **Heid**, überfahren hinter **Trömbach** die Landesgrenze und bewältigen hinter dem Weiler **Hilchenbach** unseren letzten Anstieg auf den Höhenkamm des **Wildenburger Landes**, der Brüderstraße. Der



Wendener Hütte



Siegerländer Dom in Niederfischbach

Verlauf dieser im Mittelalter bedeutsamen Handelsstraße vom Siegerland nach Köln wird heute durch die Kreisstraße K 83 aufgenommen und führt uns mit schönen Blicken sowohl hinüber in das Wildenburger und das Bergische Land als auch zurück ins Sauerland. Wegweiser leiten uns weiter bis zum ehemaligen **Bahnhof Wildenburg**. Hier im Dreiländereck von Wildenburger Land, Sauerland und Siegerland erreichen wir den Bahntrassenradweg der früheren Bahnlinie Olpe – Freudenberg, der vorbei am alten **Bahnhof Hohenhain** 400 Meter durch den dortigen Tunnel und in der Folge leicht bergab zurück nach NRW führt.

Wenig später erreichen wir **Freudenberg**, das als Ort und Burg erstmals 1389 urkundlich erwähnt wurde und seit Anfang des 15. Jahrhunderts als Amts- und Gerichtssitz belegt ist. Ein verheerender Brand zerstörte 1540 Burg und Siedlung erheblich. Nach einem zweiten Großbrand 1666 wurde der überregional als Alter Fle-

cken bekannte historische Stadtkern Freudenberg in einheitlichem Fachwerkstil auf den Grundrisse von 1540 wieder aufgebaut und hat sich seitdem erhalten. Oberhalb der Altstadt liegt die als Wehr- und Schutzkirche errichtete evangelische Kirche. Das Stadtmuseum lädt mit heimat- und industriehistorischen Ausstellungsstücken zu einem Besuch ein.

Anschließend geht es auf einem neu angelegten Radweg zunächst vorbei am Alten Bahnhof von Freudenberg, später nach Wechsel der Straßenseite mit vorbildlicher Querungshilfe zum **Oberasdorfer Weiher**, wo wir nochmals die Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz überqueren und über den komfortablen Bahntrassenradweg **Niederfischbach** erreichen. Wer möchte, kann einen Abstecher in den Ort unternehmen. Die Bronzefigur des Bergmanns mit Füllhorn in der Ortsmitte weist auf die historische Bedeutung des Bergbaus in der Gemeinde hin. So gilt der Fischbacher Silbertaler unter Münzsammlern noch heute als Besonderheit. Weiter geht es bergauf zur viertürmigen **Kirche St. Mauritius und Gefährten**. Das 1897/98 erbaute neoromanische Bauwerk wird im Volksmund wegen seiner imposanten Größe auch **Siegerländer Dom** genannt. Besonders sehenswert ist das Bodenmosaik „Die Wurzel Jesse“ im Mittelgang des Kirchenschiffs.

Wer lieber auf dem Bahndamm radeln möchte, passiert nach Querung einer Straße neben dem Asdorfer Bach den **ehemaligen Bahnhof Niederfischbach**. Ein Eisenbahnverein hat dort auf Gleisresten einige Schienenfahrzeuge aufgestellt, die an den Bahnverkehr von 1888 bis 1997 erinnern. Weiter geht es zunächst parallel zur Hauptverkehrsstraße. Fachwerhäuser und Schieferfassaden wechseln ab mit Neubauten von Discountern und Gewerbegebieten, bevor es wenig später

abseits der Siedlungen entlang des Asdorfer Bachs geht. In Höhe Junkernthal passieren wir ein beliebtes Fotomotiv, die **Alte Rentei**. Diese wurde 1743 erbaut und bildet das Torhaus vom dortigen Gutsbesitz. Neben dem markanten Fachwerk-Torhaus fällt ein Taubenhaus auf, das einer chinesische Pagode ähnelt.

In **Wehbach** passieren wir den am ehemaligen Bahnhof angegliederten Biergarten, eine letzte Gelegenheit zur Rast, bevor wir über den Radweg entlang der Landstraße und kurz nach Queren der Sieg über die alte Bahnbrücke den **Bahnhof Kirchen** erreichen, das Ziel unserer Radtour.

Norbert Schmidt □

Start: Bahnhof Dieringhausen (RB 25, Tarifgebiet des VRS)

Ziel: Bahnhof Kirchen (RE 9, RB 95; Tarifgebiet des VRM, VRS-Tickets gelten auch)

Länge: 70 km (Dieringhausen – Olpe: 30 km; Olpe – Kirchen: 40 km)

Streckenprofil: meist auf ruhigen Nebenstraßen, abschnittsweise auch auf stärker frequentierten Landstraßen; markanter Anstieg bei Pernze; etwa 670 Höhenmeter müssen bewältigt werden.

Schwierigkeitsgrad: mittelschwer; für Einsteiger und Kinder nur sehr bedingt geeignet, für Fahrradanhänger insgesamt geeignet. Ideal für den Einsatz von E-Bikes/Pedelecs

Sehenswürdigkeiten:

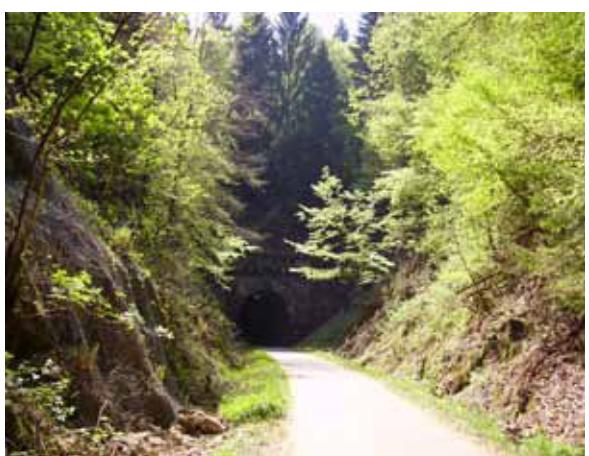
- Bunte Kirche bei Wiedenest
- Wegeringhauser Tunnel
- Marktplatz in Drolshagen
- Altstadt in Olpe
- Museum Wendener Hütte
- Hohenhainer Tunnel
- Ortskern, Freilichtbühne und Technikmuseum in Freudenberg
- Eisenbahnmuseum und Siegerländer Dom in Niederfischbach
- Alte Rentei Junkernthal

Einkehr entlang der Route:

In Hützemert, in Drolshagen, Gasthaus Rosenthal (Vorsperre Biggesee), in Brün, am Bahnhof Wildenburg, in Freudenberg, am Bf Kirchen

Tipp: Wer es gemütlicher angehen will, kann die Tour in Olpe oder entlang des Biggesees unterbrechen.

Eine **Streckenbeschreibung** und ein **GPS-Track** zur der Tour können auf unserer Website heruntergeladen werden: www.vcd-koeln.de.



Ausfahrt Hohenhainer Tunnel

Hop-on, hop-off.

**Mobile Vielfalt
mit Bus & Bahn**



VRS

...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

Alle Infos zu Tickets und Tarifen unter:

www.vrsinfo.de



Verkehrsclub Deutschland VCD
– Regionalverband Köln e. V. –

Einladung zur Mitgliederversammlung

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

Termin: Dienstag, 5. Juli 2016, 19.00 Uhr

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

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

Tagesordnung:

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

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

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

▼ **Das Unternehmen**
► **Innovationsführer RVK**



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

Die Wasserstoff-Hybridbusse der RVK
sind Resultat eines länderübergreifenden
Pilotprojektes, das durch die Kooperation
von Wirtschaft, Forschung und Politik
möglich wurde. Alle Infos hierzu und
vieles mehr auf der RVK-Website:

www.rvk.de



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



EUROPAISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



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: Zufußgehen, 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 ökologischen 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: Schutzbriebe, Rechtsschutz, Altersversorgung

Der VCD Regionalverband Köln engagiert sich in den Städten und Kreisen:

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

Unterstützen Sie unsere Arbeit als Mitglied.

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



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

- Einzelmitgliedschaft** (mind. 60 Euro).....
- Haushaltsmitgliedschaft** (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.

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:

grün gedruckt.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

Teile dieser Auflage enthalten Beilagen der *Stadtverwaltung Köln* sowie der *VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH*. Wir bitten um freundliche Beachtung.

Spendenauftruf

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 Spendenkonto:

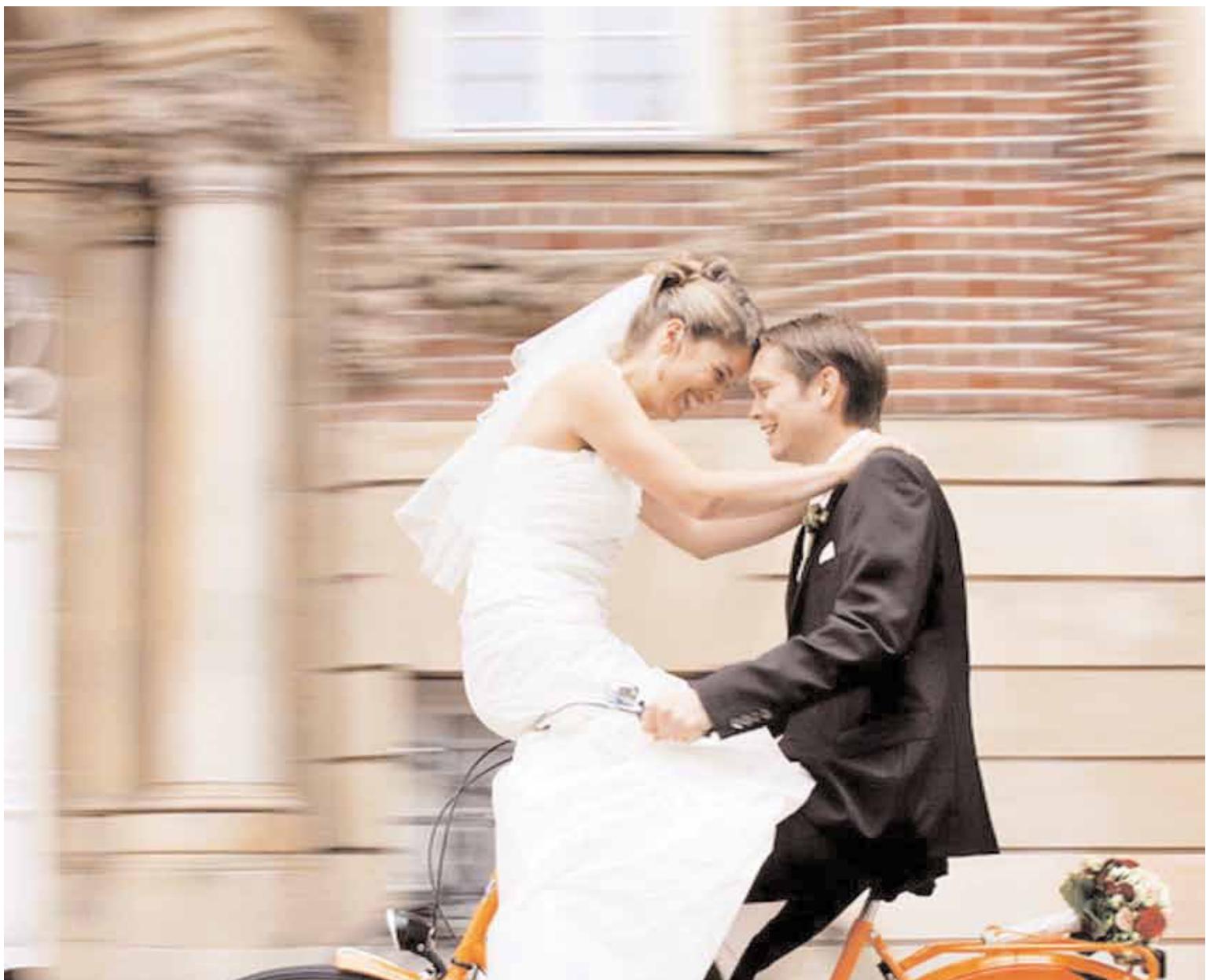
IBAN: DE98 3702 0500 0008 2455 02

BIC: BFSWDE33XXX

Bank für Sozialwirtschaft Köln

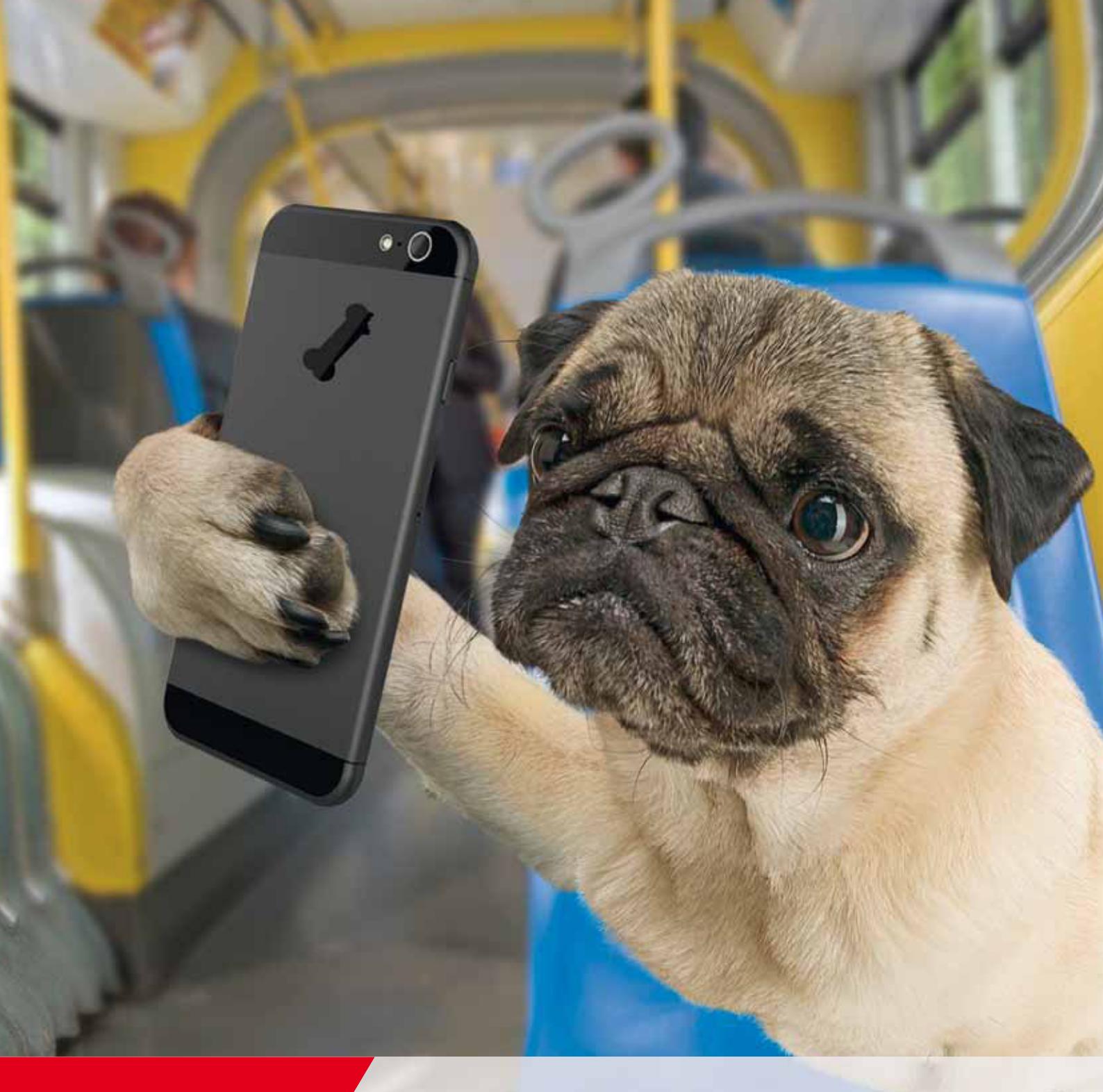
Für Überweisungen ab 10,00 Euro pro Jahr übersenden wir Ihnen eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung. Bitte geben Sie Ihre Adresse im Verwendungszweck der Überweisung an.

Vielen Dank!



Wir fahren Rad, weil...

das Jahr 365 schönste Tage hat.



Das HandyTicket

Tierisch einfach.

- + Bequem über die App „KVB mobil“
- + Bargeldlos Zahlen
- + Sofortkauf ohne Registrierung
(per Handyrechnung oder Kreditkarte)



kvb-koeln.de/handyticket



Menschen bewegen