



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in der Region Köln



Zukunft im Nebel:
Wie entwickelt sich der Verkehr?

Einfach Großes bewegen



Um Großes zu bewegen, bedarf es nicht immer eines Sattelschleppers. Besinnen wir uns auf die einfachen wie bewährten Lösungen, die es schon gibt. Beispiel Transportfahrrad: Bringt uns und unsere Siebensachen komfortabel und sicher durch die Stadt und gibt es zunehmend auch mit Elektrounterstützung. Das schont nicht nur unseren Lebensraum, sondern hält uns auch fit für noch Größeres. Warten wir nicht auf zäh fließende Verkehrskonzepte der Stadtverwaltung – fangen wir mit der Gestaltung unserer Stadt selbst an. Ja, wir alle können Großes bewegen. Wir haben das Zeug dazu!

Ihre Kölner VSF-Mobilitätsberater

Radlager

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

auf draht 

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

Stadtrad
Service, Fahrrad...

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

Editorial

Liebe Lesende,

unser Titelbild „Zukunft im Nebel“ soll verdeutlichen, dass die Verkehrspolitik in und um Köln vor großen Herausforderungen steht. Steigenden Bevölkerungszahlen in unserem Ballungsraum stehen viel zu wenig Initiativen zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse entgegen. Eine Fülle von Artikeln auch aus dem Umland zeigt, dass eine enge Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Kommunen unbedingt erforderlich ist. Gerade der globale Blick, Stichwort Klimawandel, sollte Herausforderung für lokales Handeln sein. Dieses Handeln möchten unsere Autorinnen und Autoren voranbringen und zeigen, dass es auf lokaler Ebene viele Möglichkeiten zu einer nachhaltigen Mobilität gibt, nur müssten diese auch zielgerichtet angegangen werden.

Bei der Vielzahl an Themen ist unvermeidlich, dass eingereichte Artikel wegen enger Platzverhältnisse nicht gedruckt werden können. Diesmal hat es unter anderen die regelmäßige Rubrik „Der verkehrspolitische Blog“ erwischt; Interessierte können den Beitrag aber auf unserer Homepage (www.vcd-koeln.de) nachlesen. Zur Diskussion, zu Lob und Kritik an der RHEIN-SCHIENE oder an einzelnen Artikeln eignet sich ganz hervorragend unser alljährlicher Neujahrstreff, diesmal am 20. Januar um 19:00 Uhr, wie immer im Restaurant Diogenis am Sudermanplatz 7.

Bis dahin wünscht viel Spaß beim Lesen

die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



VCD-Warnweste „Gib mir 1,5 Meter!“

Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, kennt das Problem: Viele Autofahrer überholen nur mit minimalem Seitenabstand, meist gedankenlos, bisweilen leider auch vorsätzlich. Dass sie damit Leib und Leben anderer Menschen gefährden, scheint ihnen egal.

Mit 5,00 Euro können Sie zumindest den gedankenlosen unter den Autofahrern ein wenig auf die Sprünge helfen. Für diesen Preis erhalten Sie eine neongelbe Warnweste in Einheitsgröße, die neben den üblichen beiden reflektierenden Querstreifen auf der Rückseite einen zusätzlichen Aufdruck hat, der zu ausreichendem Sicherheitsabstand beim Überholen auffordert: „Gib mir 1,5 m!“ Die bisherigen Erfahrungen mit der Weste sind durchweg positiv: Autofahrer überholen tatsächlich in einem größeren Bogen.

Eine gute Gelegenheit zum Bezug der Weste ist unser **Neujahrstreffen am 20. Januar 2017** – siehe die Einladung auf Seite 40. Wer an diesem Abend keine Zeit hat, kann die Weste – solange der Vorrat reicht – auch zu den Öffnungszeiten in unserem Büro in der Alten Feuerwache im Kölner Agnesviertel erwerben. 



Inhalt

Öffentlicher Nahverkehr

Nord-Süd-Stadtbahn:

Umbau der Bonner Straße verzögert sich 4

Breslauer Platz: Neue Zwischenlösungen 5

Bahnknoten Köln: Ausbau der S 11 rückt näher 6

Umbauplanungen für den Bahnhof Köln Süd 7

Barrierefreiheit im ÖPNV: Anspruch und Wirklichkeit 8

Fahrradmitnahme im Zug: Wohin mit dem Rad? 10

Haltestelle Severinstraße: Nun endlich wird geprüft 10

Rhein-Ruhr-Express:

Halt in Köln-Mülheim kann kommen 11

Nahverkehrsplan Köln:

VCD-Arbeitskreis ÖPNV erarbeitet Stellungnahme 11

Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis:

VCD-Stellungnahme 12

Bahnhöfe in Köln:

Vernachlässigt oder unzureichend modernisiert 15

Köln und Rhein-Bergischer Kreis:

Nachbarn planen gemeinsam 16

Radverkehr

Alte Feuerwache:

Jetzt auch mit guten Fahrradabstellmöglichkeiten 17

Fahrradsternfahrt 2016: Erneute Rekordbeteiligung 18

Veloroute längs der Wälle:

Jetzt auch in nördlicher Fahrtrichtung 20

Öffnung Fußgängerzonen für den Radverkehr 20

Aktuelles zum Radverkehr in Köln 22

Fragwürdige Hinweisschilder an KVB-Fahrzeugen 24

Veloroute Nord: Endlich durchlässig 24

Fußverkehr

Fußgängerampeln: Köln sieht Rot 26

Verkehr allgemein

Rhein-Erft-Kreis: Das verschwundene Konzept 27

Denkanstoß: Schöne neue Automobilität 28

Rendsburger Platz:

Anwohner gegen Schwerlastverkehr 31

Aktion für frische Luft in Köln-Mülheim 32

Neues Verkehrskonzept für die Kölner Altstadt 32

Luftreinhalteplanung: Runder Tisch in Köln 33

Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030:

Mehrere VCD-Vorschläge aufgenommen 34

Neue Wege zum bezahlbaren Wohnraum 36

Auto abgeschafft – was nun? 38

Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil 39

VCD

Mitgliederversammlung 2016 40

Einladung zum Neujahrstreffen 40

Der VCD stellt sich vor 41

Beitrittsformular 41

Kontakte 42

Impressum 42

Spendenaufwurf 42

Nord-Süd-Stadtbahn

Umbau der Bonner Straße verzögert sich

Eine Übersicht und Bewertung zum aktuellen Stand aus Sicht des VCD

In der Sommerausgabe 2013 der RHEIN-SCHIENE hatten wir noch die Hoffnung, dass die dritte Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn entlang der Bonner Straße bis zum Jahr 2019 fertig gestellt werden könnte. Voraussetzung dafür wäre aber der Baubeginn im Jahr 2016 gewesen. Aus verschiedenen Gründen kommt es nun erneut zu Verzögerungen. Auch die Aktivitäten einer Bürgerinitiative und zwei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss tragen dazu bei. Nun ist die Einhaltung des Zeitplans akut gefährdet!

Verzögerung gefährdet Finanzierung

Die Kosten der dritten Baustufe sind aktuell mit 84 Mio. € veranschlagt. 90 Prozent davon werden von Land und Bund übernommen. Allerdings nur, wenn die Arbeiten bis Ende 2019 abgeschlossen sind. Der Zeitdruck ist enorm hoch. Daher lehnt der VCD das von „besorgten“ Bürgern eingeforderte Moratorium ab, da es in erster Linie deren Ziel ist, den Status Quo

– Fahrspuren, PKW-Parkplätze, Bäume – noch lange zu erhalten. Es ignoriert den dringenden Bedarf einer schnellen umsteigefreien ÖPNV-Verbindung in den rasant wachsenden Stadtteilen Marienburg und Bayenthal und darüber hinaus. Vor diesem Hintergrund lehnt der VCD auch den Vorschlag einer Niederflurstraßenbahn auf der Bonner Straße mit Nachdruck ab. Der dadurch erzeugte Zwangsumstieg an der Haltestelle Marktstraße würde das gesamte Projekt ad absurdum führen. Viele wichtige innerstädtische Ziele könnten nur mit zweimaligem Umsteigen erreicht werden. Die Anbindung wäre schlechter als heute mit dem Bus!

Umstrittene Parkpalette

Die Lage und die Ausstattung der P+R-Palette am Verteilerkreis sind und bleiben umstritten. Die ursprüngliche Planung ist inzwischen leider hoffnungslos veraltet. Der VCD sprach sich 2013 für einen Standort östlich der Bonner Straße aus. Aber die politische Mehrheit blieb beim von der Verwaltung längst favorisierten Standort westlich der Bonner Straße.



Am Bonner Verteiler soll ein Teil der Bäume einer Parkpalette weichen. [Foto: S. Müller]

Dies bedeutet einen erheblichen und vor allem vermeidbaren Eingriff in den Baumbestand. Die Kostenprognose ist im Laufe der Jahre stark angestiegen und liegt aktuell bei 14,3 Mio. €; eine erhoffte Landesförderung rückt in immer weitere Ferne, und zu allem sinkt die Zahl der verfügbaren Stellplätze von geplanten 600 auf nunmehr 540. Jeder Stellplatz kostet also knapp 27.000 € und wird von der Allgemeinheit finanziert – nicht von den Nutzern! Der VCD fordert bevorzugte Stellplätze für Leihfahrzeuge, insbesondere auch für KVB-



Planungsstand zur Neugestaltung des Bereichs der Bonner Straße zwischen Brühler Straße und Markstraße

Fahrräder, und für das Abstellen und Aufladen von E-Fahrzeugen aller Art. Zu berücksichtigen ist, dass die P+R-Palette ein eigenständiges Projekt ist. Insofern kann hier durchaus ohne viele Formalitäten wie Offenlagen noch etwas verändert werden.

Umstrittene Kreuzung

Ebenfalls umstritten ist und bleibt der Umbau der Kreuzung der Bonner mit der Schönhauser Straße und der Marktstraße. Auch hier hatte der VCD bereits vor drei Jahren angemahnt, dass für den motorisierten Durchgangsverkehr – und für einen riesigen ebenerdigen REWE-Parkplatz! – kein Platz ist. Menschenverträglich gestaltbar ist dies alles nur, wenn der motorisierte Individualverkehr im Kölner Süden abnimmt. Dazu müssen jedoch sowohl der ÖPNV als auch das Radfahren attraktiver werden. Die Planung macht allerdings das Gegenteil: Die gesamte Anzahl der Fahrstreifen erhöht sich von 18 auf 21. Insbesondere die querende Schönhauser Straße

wird an der Kreuzung Richtung Marktstraße enorm aufgeweitet, fünf große Platanen werden gefällt. Das wird den heute noch vorhandenen kleinen Rest an Aufenthaltsqualität endgültig vernichten.

Fazit

Die dritte Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn muss nun schnell fertig werden, auch wenn die Planung an vielen Stellen kritikwürdig ist. Das Parkhaus am Ende der Strecke sollte besser auf die andere Seite der Bonner Straße verlegt und nach modernen Standards, eventuell sogar als Provisorium, umgeplant werden. Denn aus VCD-Sicht wäre es enorm wichtig, dass die Stadtbahn-Strecke sofort weiter Richtung Rondorf und Meschenich geplant wird. Dort wäre dann zu gegebener



Der Parkplatz an der Kreuzung von Bonner und Schönhauser Straße war in den letzten Jahren auch ein Sammelpunkt bei der Fahrrad-Sternfahrt. [Foto: S. Müller]

Zeit der richtige Platz für ein größeres P+R-Haus. Die Mega-Kreuzung der Bonner mit Schönhauser Straße und Marktstraße wird hoffentlich in wenigen Jahren wieder umweltfreundlich zurückgebaut. Vielleicht kann man das beim aktuellen Umbau schon berücksichtigen ...

Sabine Müller, Thomas Mackeben
(VCD Arbeitskreis ÖPNV) □

Breslauer Platz

Neue Zwischenlösungen und Herausforderungen

Mehr als zwei Jahre nachdem der VCD auf die chaotischen Verhältnisse auf der Ostseite des Breslauer Platzes hingewiesen hat (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 52), wurde nun der Bereich vor dem Nordausgang des Hauptbahnhofs neu geordnet.

Die bauliche Trennung der Haltespur für das sogenannte „Kiss and Ride“ soll das wilde zweireihige Kurzzeitparken verhindern, das so lange den Busverkehr am Breslauer Platz massiv behindert hat.

Dennoch soll eine der beiden aus der Südstadt kommenden Buslinien ab Dezember den Busbahnhof nicht mehr anfahren. Da auf der Linie 133 dann nur noch Elektrobusse eingesetzt werden, wurde in der Goldgasse hinter dem Kommerz Hotel eine Lade-station eingerichtet. Die Linie 133 hat dann dort ihren neuen Endhaltepunkt.

Keine glückliche Lösung! Für die ankommenden Bahnreisenden ist es sehr verwirrend, wenn die beiden in Rich-

tung Südstadt verkehrenden Buslinien 132 und 133 an verschiedenen Haltestelle ihre Fahrgäste aufnehmen. Ferner ist der neue Abfahrtspunkt vom Ausgang des Hauptbahnhofs aus nicht zu sehen.

Möglich wäre, die Goldgasse als reinen Ausstiegs- und Pausenhalt zu verwenden. Die Linie 133 könnte anschließend – wie bisher – den gemeinsamen Abfahrtspunkt am Busbahnhof anfahren.

Die Alternative wäre ein gemeinsamer Abfahrtspunkt auf der Südseite der Goldgasse, dieser für die Linie 132 als zweiten Halt. Diese Haltestelle wäre jedoch vom Ausgang des Hauptbahnhofs aus nur durch eine entsprechende Beschilderung zu finden.

In jedem Fall sollten die Abfahrtszeiten und Abfahrtspunkte aller Busse



Endlich ungehinderte Fahrt für die Busse am Breslauer Platz?

zukünftig in die elektronische Anzeige aufgenommen werden, die den Ankommenden im Innern des Hauptbahnhofs Auskunft über ihre KVB-Anschlüsse gibt.

Volker Kunstmann
(VCD Arbeitskreis ÖPNV) □

Bahnknoten Köln

Ausbau der S 11 rückt näher

Mit der Unterzeichnung der Planungsvereinbarung für den Ausbau der S 11 zwischen DB Netz AG, DB Station&Service AG, Landesverkehrsministerium und Nahverkehr Rheinland (NVR) wurde am 9. September 2016 der erste Meilenstein für den Bahnknoten Köln gesetzt. Das Land NRW finanziert die Kosten für die Grundlagenermittlung und Vorplanung mit rund 9,5 Millionen Euro.

Der stark frequentierte Kölner Eisenbahnring ist nicht nur ein zentraler bundesweiter Verknüpfungspunkt, sondern auch einer der größten Engpässe im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz – und dies sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Derzeit müssen sich rund um Köln Güter-, Hochgeschwindigkeits-



Der Bahnhof Duckterath soll ein zweites Gleis erhalten. [Foto: F. Bihn]

und Nahverkehrszüge sowie S-Bahnen immer wieder die Gleise teilen. Verspätungen in einem der drei Schienensysteme schlagen sofort auf die anderen durch. Leidtragende sind vor allem die Pendler auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung. Betroffen sind ebenfalls die Güterverkehrsbranche und damit die gesamte Wirtschaft des Rheinlandes sowie die Fernreisenden. Kernelemente zur Auflösung des Engpasses sind der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Köln Messe/Deutz und Hansaring und der Einsatz einer modernisierten, leistungsfähigeren Leit- und Sicherungstechnik.

Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke

Um dem Wachstum der Fahrgastzahlen gerecht zu werden, soll im ersten Schritt des S-Bahn-Ausbaus der Takt der Linie S 11 in den Hauptverkehrszeiten zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Worringen von bisher 20 auf 10 Minuten verdichtet werden. Hierfür muss die Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach zweigleisig werden, der Kölner Hauptbahnhof und der Bahnhof Köln Messe/Deutz benötigen je einen zusätzlichen Bahnsteig für die S-Bahnen. Mit der Taktverdichtung ist außerdem ein neuer Haltepunkt in Köln-Kalk geplant. Damit wird das hier entstehende Stadtquartier rund um das Abenteuermuseum Odysseum an das S-Bahn-Netz angebunden. Auch der Bahnhof Bergisch Gladbach, das dortige Elektronische Stellwerk und der S-Bahn-Halt Duckterath werden modernisiert und erweitert.

Die Gesamtkosten für die Maßnahme betragen derzeit nach einer groben Schätzung mehr als 200 Millionen Euro. Erst nach Abschluss der Planungen liegen genauere Zahlen auf Basis einer Kostenberechnung vor. Auch zum Start der Taktverdichtung der S 11 werden noch keine Angaben gemacht.

RB 38 soll S-Bahn werden

Ein zweiter Schritt ist bereits in Planung: Als „Ergänzungspaket“ für den S-Bahn-Ausbau Köln soll die ebenfalls stark frequentierte Regionalbahn RB 38 („Erftbahn“) von Bedburg bis Horrem elektrifiziert und zur vollwertigen S-Bahn ausgebaut werden. Zum Ergänzungspaket gehören darüber hinaus die Erstellung eines



Die S 11 fährt hinter Köln-Dellbrück in den eingleisigen Bereich. [Foto: F. Bihn]

neuen S-Bahn-Haltepunktes „Köln-Mülheim Berliner Straße“ im Verlauf der S 6 sowie der Neubau von Weichen am Abzweig Müngersdorf für die zukünftige Führung von S-Bahnzügen nach Pulheim und Grevenbroich.

Die Hohenzollernbrücke muss zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kölner Knotens nicht erweitert werden. Die Wartezeiten der S-Bahnen auf der Brücke entstehen durch die langen Haltezeiten beim Fahrgastwechsel am Kölner Hauptbahnhof oder in Deutz und die belegten Gleise in beiden Bahnhöfen. Mit der neuen Signaltechnik und den Bahnsteigausbauten soll der Betrieb auf der Hohenzollernbrücke wesentlich zuverlässiger und flüssiger laufen.

Fit für die Zukunft

Der Ausbau der S 11 ist Teil eines Gutachtens rund um den Knoten Köln,



Am S-Bahnhof Bergisch Gladbach werden das Gleis tiefergelegt sowie der Bahnsteig erneuert und mit Bahnsteigdach und Blindenleitsystem ausgestattet. [Foto: F. Bihn]

das der Nahverkehr Rheinland (NVR) und die DB Netz AG in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium des Landes NRW auf den Weg gebracht hatten. Das stufenweise umsetzbare Gesamtkonzept aus 15 Infrastrukturmaßnahmen soll den Bahnknoten Köln wirkungsvoll entlasten und für die Verkehrsströme der Zukunft rüsten. Mit der vollzogenen Finanzierung der Planung kann jetzt die Realisierung der Phasen 1 und 2 angegangen werden. Weitere Details können unter www.bahnknoten-koeln.de abgerufen werden.

Ausbau des Bahnhofs in Bergisch Gladbach

Mitte September wurde mit der Übergabe eines Bewilligungsbescheides an die DB Station&Service AG das Startsignal für den Ausbau des Bahnhofs in Bergisch Gladbach gegeben. Insgesamt investiert die DB-Tochter knapp 2,3 Millionen Euro in Bergisch Gladbach. Das Land NRW mit dem NVR als Bewilligungsbehörde beteiligt sich mit 821.700 Euro.

Da der ebenerdige Zugang zum benachbarten Busbahnhof fixiert ist,

kann die geplante Bahnsteighöhe von 96 cm nur durch Tieferlegung des Gleises erreicht werden. Dazu ist auch der vorhandene Bahnsteig zu erneuern, um den Fundamentbereich an die neue Höhe anzupassen. Der neue Bahnsteig erhält ein Dach sowie ein Blindenleitsystem. Für die Zeit der Bauarbeiten wird ein Behelfsbahnsteig angelegt. Einen zweiten Bahnsteig erhält der Bahnhof mit den Bauarbeiten zum zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach in einigen Jahren.
Friedhelm Bihn □

Umbauplanungen für den Bahnhof Köln Süd Tunnel ins Nichts – für 11 Millionen

Nach vielen Jahrzehnten ungeduldi- gen Wartens soll es nun ganz schnell gehen: Der zweite Zugang von der Zülpicher Straße zu den Bahnsteigen des Bahnhofs Köln Süd wird geplant – leider mangelhaft.

Weil es jetzt ganz schnell gehen soll, bis Juni 2019 muss das Projekt fertig sein, hat DB Station&Service einen stümperhaften Entwurf für den barrierefreien Umbau des Zugangs zum Bahnhof Süd vorgelegt.

Weiterhin ist kein direkter Zugang von der Zülpicher Straße zu den Gleisen 1 und 2 (Richtung Bonn und Eifel) geplant. Stattdessen soll ein außerhalb der Auflage versteckt beginnender – nämlich am Parkhaus der Universität direkt am Rundbau – Tunnel errichtet werden, von dem aus Treppen und Aufzüge zu den Bahnsteigen führen. Dieser Tunnel wird mit nur 2,50 Meter Breite der Bedeutung des Bahnhofs nicht gerecht, die engen Aufzüge sind eine Zumutung für Menschen mit Rollatoren, Kinderwagen, Fahrrädern oder Rollkoffern.

Interessanterweise weiß die Universität nichts von diesen Plänen und hat ganz andere Vorstellungen für die Verwendung dieses Grundstücks.

Der Tunnel – ein neuer Angst- raum – endet als Sackgasse, denn ein Durchstich zur Moselstraße ist nicht vorgesehen. Das Ganze sei als Zugang zu den Bahnsteigen völlig ausreichend, so die Meinung der DB

Station&Service. Wenn durch Öffnung der Sackgasse eine Verbindung zur Innenstadt rund um die Zülpicher Straße gewünscht sei, dann soll die Stadt Köln dafür zahlen, denn die DB würde einen solchen Zugang nicht benötigen!

Die Frechheit in der Begründung wird dadurch getoppt, dass von den 11 Millionen Euro Gesamtkosten die DB Station&Service gerade mal 1,765 Millionen trägt. Der Umbau wird vom Land NRW mit knapp 4 Millionen Euro Steuergeldern und vom Nahverkehr Rheinland mit 4,1 Millionen Euro aus Tarifentgelten und öffentlichen Mitteln bezahlt. Da wackelt der Schwanz mit dem Hund und erzeugt einen öffentlich finanzierten Murks auf Kosten der Fahrgäste.

Die Behindertenverbände haben eindeutig klar gemacht, dass ein solches Machwerk nicht die Bezeichnung „barrierefrei“ verdient. Die Bezirksvertretungen Lindenthal und Innenstadt haben sich eindeutig gegen die Pläne ausgesprochen.

Ein zukunftsweisendes Konzept für einen barrierefreien Bahnhof Süd hat folgende Grundzüge:

- für Fahrräder, Rollstühle und Rollatoren ausreichend große Aufzüge,
- direkter Treppenaufgang von der Zülpicher Straße zu den Gleisen 1 und 2,



In den aktuellen Planungen zum barrierefreien Umbau des Bahnhofs Köln Süd fehlt immer noch der überfällige zweite Zugang von der Zülpicher Straße.

- zusätzlicher barrierefreier Personentunnel von Luxemburger Straße und Moselstraße zum heutigen Haupteingang an der Otto-Fischer-Straße.

Der Großstadt- und Universitätsbahnhof Köln Süd braucht zwei Zugänge – von der Zülpicher wie von der Luxemburger Straße. Beide haben Treppen und große Aufzüge und eine Verknüpfung zur Stadtbahn – an der Zülpicher Straße zur Linie 9 und an der Luxemburger Straße zur neuen Haltestelle der Linie 18. Durchgängige Tunnel sorgen für die beidseitige Erschließung des Bahnhofs.

Mit einer solchen Ausstattung kann der Bahnhof in „Köln Süd/Universität“ umbenannt werden. Heute muss sich für den Bahnhof und seine Erschließung geschämt werden.

Roland Schüler □

Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022

Anspruch und Wirklichkeit

Der Bund hat das Ziel formuliert, im öffentlichen Personennahverkehr bis 2022 vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Zwischen diesem gesetzlichen Anspruch und der Umsetzung klaffen aber riesige Lücken.

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) 2013 hat der Bund beschlossen: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ (§ 8 Abs. (3) Satz 3 PBefG)

So weit, so gut. Bei dem Beschluss hat der Bund aber den Grundsatz vernachlässigt, dass beim Erlass von Gesetzen in der Regel eine Kostenabschätzung erforderlich ist. In dem Beschlusspapier heißt es lapidar, dass Kosten nicht erörtert wurden.

Keine Bundesmittel

Und vor allem hat der Bund für die Umsetzung dieses Anspruchs keine eigenen Finanzmittel zur Verfügung gestellt, was nach dem sogenannten Konnexitätsprinzip (*Wer bestellt, bezahlt!*) eigentlich selbstverständlich und politisch erforderlich ist. Hintergrund ist sicher, dass seit der Föderalismusreform 2006 die Zuständigkeit für das Politikfeld „Kommunaler Verkehr“ gesetzlich eindeutig den Ländern zugeschrieben wurde und der Bund deshalb die Länder auch für die Umsetzung dieses Gesetzes grundsätzlich in der Verantwortung sieht.

Ungedeckter Wechsel

Die Finanzierung ist aber noch ein ungedeckter Wechsel. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und Entflechtungsgesetz laufen 2019 aus. In dem Beschluss der Regierungschefinnen und -chefs von Bund und Ländern am 14. Oktober 2016 in Berlin zur Neuordnung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab

2020 heißt es einmal mehr: „Das Bundesprogramm GVFG wird dauerhaft weitergeführt.“ Aber solange nicht ein klares Signal kommt, dass dies auf einem deutlich höheren Niveau erfolgen wird als mit den bisherigen 330 Mio. Euro im Jahr, ist dies für den ÖPNV-Ausbau in den deutschen Städten weniger als der sprichwörtliche Tropfen auf dem heißen Stein. Durch die vorliegenden Bedarfsanmeldungen ist dieses Programm für Großinvestitionen von mehr als 50 Mio. Euro bereits rund zwanzigfach überzeichnet. So haben Bund, Land Bayern und Deutsche Bahn am 26. Oktober den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München vereinbart, wobei der Bund bis zu 60 Prozent der förderfähigen Baukosten der Strecke trägt. Was bleibt bei kalkulierten Gesamtkosten von 3,2 Mrd. Euro und Kostenrisiken von bis zu weiteren rund 650 Mio. Euro in den nächsten Jahren dann noch für die anderen Städte?

Zudem werden die jährlich vom Bund an die Länder gezahlten Entflechtungsmittel von rund 1,3 Mrd. Euro ab 2020 nicht mehr konkret für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur gezahlt. Nach der Einigung der Kanzlerin mit den Länderchefs erhalten die Länder künftig nur noch allgemeine Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen. Die Länder sind also jetzt gefordert, aus diesen Mitteln Gelder für die kommunale Infrastruktur zweckgebunden vorzusehen. Es ist allerdings mehr als fraglich, dass dies in der erforderlichen Form erfolgt, da schon bisher etliche Länder die Entflechtungsmittel nicht zweckgebunden eingesetzt haben. Also: alles andere als rosige Aussichten für die Verbesserung und den Ausbau der öffentlichen Verkehrssysteme.

Die ungelöste Finanzierung der Barrierefreiheit kommt noch hinzu! So hat der Städtetag NRW den Bedarf – nur für seine Mitgliedsstädte – vorsichtig auf 1,75 Mrd. Euro geschätzt. Von der Stärkung der Barrierefreiheit profitieren wesentlich mehr Menschen als nur die unmittelbar Betroffenen. Barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort und



Rollstuhlfahrer haben Zugang zum Bus über eine Rampe. [Foto: F. Bihn]

bessere Zugänglichkeit für alle Fahrgäste, unabhängig von einer möglichen oder temporären Behinderung. Aber der Einsatz dieser Mittel darf nicht zu Lasten des dringend notwendigen weiteren Ausbaus des ÖPNV-Systems in Deutschland gehen.

Zehn Personenkreise

Aber worüber reden wir eigentlich bei der Umsetzung der Barrierefreiheit? Eine Arbeitsgruppe des Deutschen Behindertenrats (DBR) hat in ihren „Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV“ zehn Personenkreise mit Nutzungsproblemen aufgelistet:

1. blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen,
2. sehbehinderte Menschen,
3. gehbehinderte Menschen,
4. Rollstuhlbenutzerinnen und -benutzer,
5. greifbehinderte Menschen,
6. kleinwüchsige Menschen,
7. hörbehinderte Menschen,
8. geistig behinderte Menschen,
9. Kinder,
10. alte Menschen.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Nutzungsschwierigkeiten dieser Personengruppen hat der DBR detail-



Taste zur Anforderung von Fahrplan-Ansagen für Blinde und sehbehinderte Fahrgäste an Informationsanzeigen
[Foto: F. Bihn]

lierte Kriterien an die Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen, Betriebsabläufen und Fahrgastinformationen im ÖPNV definiert, um eine weitestgehend selbstständige Nutzung der Verkehrssysteme zu ermöglichen.

Es ist leicht erklär- und nachvollziehbar, dass die Umsetzung der Barrierefreiheit in Verschiedenheit der Anforderungen letztlich schwierig ist. So gibt es als ein Beispiel auch gegensätzliche Interessen: Wo Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen

Kanten als Orientierungshilfen benötigen, können sie für Benutzerinnen und Benutzer von Rollstühlen Hindernisse darstellen. Und es stellt sich auch die Frage, wie mit Maßnahmen verfahren wird, die nur mit sehr hohem Aufwand umsetzbar sind, aber nur wenigen Betroffenen helfen. So sprechen auch die Behindertengleichstellungsgesetze des Bundes und des Landes NRW ausdrücklich von „angemessenen Vorkehrungen“, die „keine unverhältnismäßige oder unbillige Belastung darstellen“ dürfen. Nicht nur dies führt zur Erkenntnis, dass es eine vollständige Barrierefreiheit im Wortsinne niemals geben kann.

Rechtfertigungspflicht

Letztlich sind für die Umsetzung und Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV aber die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vor Ort verantwortlich. Und der Bund als Gesetzgeber hat diesen nicht nur die finanzielle Förderung verweigert, sondern den Aufgabenträgern auch noch den Schwarzen Peter in Form einer Rechtfertigungspflicht im Gesetz zugeschoben. So heißt es in § 8 Abs. (3) Sätze 4 und 5 PBefG: „Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im

Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Dies bedeutet im Klartext: Aufgabenträger müssen bis zum 1. Januar 2022 Nahverkehrspläne erstellen, in denen im Detail „Aussagen über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben getroffen sowie Ausnahmen konkret benannt und begründet“ werden.

Aufgabe vor Ort

Im Personenbeförderungsgesetz ist dann weiter in den Sätzen 6 und 7 des § 8 Abs. (3) festgeschrieben: „... soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte und Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Dies heißt, dass die Aufgabenträger diese möglichst frühzeitig – also schon bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes – beteiligen sollten. Und: Je stärker sich diese Organisationen für die detaillierten Anforderungen und realistischen Umsetzungsmöglichkeiten einsetzen, umso höher ist die politische Realisierung des vom Gesetzgeber definierten Anspruchs.

Friedhelm Bihn



Wenn Mobilität mal Pause macht ...

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

Jetzt unter www.wsm.eu informieren!

Fahrradmitnahme im Nahverkehr

Wohin mit dem Rad?

Fahrradabteile sollten leicht und schnell zu finden sein. Hier haben die Bahnbetreiber noch ein erhebliches Verbesserungspotential.

Früher gab es nur die Deutsche Bahn und das Fahrradabteil war meist am Anfang oder Ende eines Zuges. Später gab es sogar Wagenstandsanzeiger genannte Abbildungen mit der Wagenfolge, aus denen auch die Lage des Fahrradabteils ersichtlich war. Und es gab eine Zeit, da wurde mit dem Fahrradsymbol der Standort des Fahrradwagens auf den elektronischen Zugzielanzeigern veranschaulicht.

Doch das ist Vergangenheit. Denn es begann die Zeit der Liberalisierung. Jetzt schreibt der Nahverkehrsverbund die Strecken aus und seitdem gibt es eine Vielfalt an Anbietern und Fahr-

zeugen. Und alle sind unterschiedlich. Fahrradabteile sind vorne, in der Mitte, hinten, mal kommen mehrere, aber auf zwei Triebwagen verteilt – Informationen dazu gleich null. Nur für den RE 1 und den RE 5 hängen noch die alten Wagenstandsanzeiger und ist das Fahrradabteil immer im Steuerwagen. Doch wo ist es im Rhein-Sieg-Express, bei National Express oder im vareo?

Da eindeutige Regeln fehlen, bleibt es dem Betreiber der Züge überlassen, wie er die Fahrradabteile kennzeichnet. Negatives Highlight ist National Express, wo diese Kennzeichnungen extrem klein am Fahrzeug angebracht sind und manchmal sogar vollständig fehlen. Hat dieser Betreiber in diesen Zügen schon den Ausstieg aus der Fahrradmitnahme vollzogen?

Wer sucht, der findet oder irrt am Bahnsteig herum. Das ist an wenig belebten Haltepunkten wie Nettersheim oder Runderoth vielleicht kein Problem, auf den oft überfüllten Kölner Bahnsteigen hingegen schon.

Der Verkehrsverbund Nahverkehr Rheinland (NVR) hat offensichtlich kein Interesse an einer komfortablen Fahrradmitnahme in den Zügen, denn sonst würde er in seinen Ausschreibungen eindeutige Vorgaben für die Lage und Kennzeichnung der Fahrradabteile in den Zügen machen. Wie Kunden dazu an den Bahnsteigen informiert werden, scheint den Zuständigen – neben dem NVR ist dies die DB Station&Service AG – ebenfalls egal zu sein. Andere Verbünde bieten Radfahrkunden oft mehr Service!

Roland Schüler



Haltestelle Severinsbrücke

Nun endlich wird geprüft

Es gibt wieder Bewegung bei der Frage, wie der Rheinauhafen an den ÖPNV angebunden werden kann.

Ein Element des Bebauungsplans zur Umwandlung des Rheinauhafens in ein Wohn- und Büroviertel aus dem Jahr 2001 war eine Stadtbahnhaltestelle auf der Severinsbrücke. Zusammen mit einer Buslinie auf der Rheinuferstraße sollte sie für eine gute ÖPNV-Erschließung des neuen Stadtteils sorgen.

Mittlerweile sind die Krankhäuser errichtet und ist das Siebengebirge umgebaut – seit Jahren ist der Rheinauhafen fertig. Auch eine Buslinie wurde eingerichtet. Doch um die rechtlich verbindliche Haltestelle auf der Severinsbrücke kümmerte sich keiner.

Dabei ist die Haltestelle ein „alter Hut“. Bereits in den Neunzigerjahren wurde sie von Gerd Abbing vorgeschlagen, einem der Autoren dieses Artikels und damals sachkundiger Einwohner für die Grünen im Ausschuss Tiefbau und Verkehr. Sie sollte sowohl

von der Rheinuferstraße als auch von der Rheinauhalbinsel Zugänge haben. Der damalige Amtsleiter Leclair lehnte den Vorschlag pauschal ab, da die Statik der gesamten Brücke dadurch gefährdet würde. Abbing begnügte sich nicht mit dieser Abfuhr und holte sich Rat im Büro des renommierten Statikers Prof. Polonyi. Dessen Prüfung ergab, dass die Haltestelle ohne jedes statisches Risiko realisiert werden könnte, zumal sie Bestandteil der Vorbrücke sei und die Hauptbrücke nicht belaste. Abbing konfrontierte Amtsleiter Leclair mit den neuen Erkenntnissen. Und tatsächlich: Für einige Zeit wurde die Haltestelle auf der Brücke über dem Rheinauhafen offizielle Verwaltungsmeinung, verschwand dann aber wieder in den Tiefen verwaltungsinterner Schubladen. 20 Jahre lang passierte nichts, bis im August 2016 auf Initiative der FDP der Verkehrsausschuss des Kölner Stadtrats eine erneute Prüfung durch die Verwaltung beschloss. Es bleibt zu hoffen, dass der längst überfällige

Anschluss des Rheinauhafens an das Stadtbahnnetz bald realisiert wird.

Abbing hatte zur selben Zeit anlässlich der Erneuerung der Schienen auf der Severinsbrücke auch vorgeschlagen, das Kölner Ei, ein Art Hartgummipuffer, unterzulegen, um die Lärmbelastung zu verringern. Die Verwaltung dazu: Das geht nicht, weil die Severinsbrücke eine Stahlbrücke ist. Wenige Wochen später konnte Abbing dem Ausschuss den Bericht einer Tageszeitung aus Sydney in Australien vorlegen. Das dazugehörige Foto zeigte, wie – wörtlich – „the Cologne Egg“ auf der Sydney Harbour Bridge verlegt wurde, einer Stahlbrücke. Auch das hat die Kölner Verwaltung nicht beeindrucken können, so dass bis heute jeder Besucher des Rheinauhafens den ungedämpften Lärm der Straßenbahn auf der Severinsbrücke genießen kann. Aber vielleicht kann dies bei der anstehenden Renovierung dieses Bauwerks im Jahre 2020 gemacht werden?

Gerd Abbing/Roland Schüler



Rhein-Ruhr-Express

Halt in Köln-Mülheim kann kommen!

Köln-Mülheim wird nun doch als Halt des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen – und dies sogar im vordringlichen Bedarf!

Die Initiative „RRX für Mülheim“ zeigt sich erleichtert: „Unser Einsatz hat sich gelohnt“, sagt Heiner Schwarz. „Die Politik hat jetzt endlich gewürdigt, dass das Einzugsgebiet des Bahnhofs Mülheim weit über den Stadtteil und Stadtbezirk hinausgeht und auch Bergisch Gladbach und nördliche Gebiete des linksrheinischen Kölns umfasst. Die Pendler müssen somit nicht auf den Kölner Hauptbahnhof und den Bahnhof Deutz ausweichen, was zu einer Entlastung dieser beiden Knotenpunkte führt“, so der Sprecher

der Bürgerinitiative, die sich seit mehr als zwei Jahren dafür einsetzt, dass auch die neuen RRX-Züge auf Dauer am Bahnhof Mülheim halten. „Wir freuen uns, dass die Politiker des Bundesverkehrsausschusses offen waren für unsere Argumente und den RRX-Halt in Köln-Mülheim für notwendig erachten.“

Der Verkehrsausschuss des Bundestages hatte sich bei seinen Beratungen über den Bundesverkehrswegeplan 2030 auf einige Änderungen verständigt. So wurde der RRX-Halt in Köln-Mülheim ausdrücklich in den vordringlichen Bedarf aufgenommen und damit das positive Kosten-Nutzen-Verhältnis bestätigt.

Monika Lungmus,
Initiative „RRX für Mülheim“



Am 14. Juni 2014 übergab die Bürgerinitiative „RRX für Mülheim“ fast 5.000 Unterschriften für den Halt der neuen Bahnlinie am Bahnhof Köln Mülheim an Bundesverkehrsminister Werner Dobrindt. [Foto: Johan van Beers]

Nahverkehrsplan Köln

VCD-Arbeitskreis ÖPNV erarbeitet Stellungnahme

Derzeit wird ein neuer Nahverkehrsplan für die Stadt Köln erarbeitet.

Der neue Nahverkehrsplan (NVP) setzt den Rahmen für die verkehrliche Entwicklung des ÖPNV in Köln und alle damit in Zusammenhang stehenden zukünftigen Planungen im Stadtgebiet, wie den Umfang und die Qualität der zu erbringenden Leistungen. Er enthält die grundlegenden Planungsaussagen, die zum Teil noch in weiterführenden Detail- oder Umsetzungsplänen konkretisiert werden müssen. Der Zeithorizont beträgt etwa fünf Jahre, allerdings können notwendige Änderungen bei der Fortschreibung kontinuierlich eingearbeitet werden.

Der gültige NVP bildet nach dem ÖPNV-Gesetz die Grundlage für die Betrauung beziehungsweise Vergabe der Leistungen. Darüber hinaus legt er Grundsätze des ÖPNV für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung im Stadtgebiet fest. Die Inhalte des NVP dienen auch als Grundlage und Argumentationshilfe bei Zuwendungsverfahren.

Bereits vor über sechs Jahren sollte der neue NVP von der städtischen Verwaltung (mit externer Zuarbeit) erstellt werden. Durch personelle Engpässe ist jedoch bis Anfang 2016 wenig passiert. Jetzt muss alles sehr schnell gehen, damit eine Direktvergabe an die KVB im Jahr 2019 noch erreicht werden kann – ohne gültigen NVP ist dies nicht möglich.

Seit Juni 2016 liegt der erste umfangreiche Entwurf vor. Dieser wird nun in überarbeiteter Form diversen Aufgabenträgern (angrenzende Kommunen und Kreise) und Verbänden, auch dem VCD, zur Stellungnahme gegeben. Mitglieder des Arbeitskreises ÖPNV befassen sich bereits intensiv damit. Die daraus entstehende VCD-Stellungnahme wird im Frühjahr 2017 von der Verwaltung bewertet und fließt in den weiteren politischen Beratungsprozess im Stadtrat und in den Bezirksvertretungen ein. Spätestens zum Sommer 2017 muss der Rat die endgültige Fassung beschließen, damit die für eine geplante Direktvergabe der Nahverkehrsleistungen an

die KVB formal erforderlichen Zeiträume eingehalten werden können.

Über die Inhalte der Stellungnahme und die Reaktionen darauf werden wir in der nächsten Sommerausgabe der RHEIN-SCHIENE berichten.

Sabine Müller

Liebe Mitglieder – macht mit ...

... bei der VCD-Stellungnahme zum Nahverkehrsplan der Stadt Köln!

Der Verweis auf den Gesamtentwurf steht auf unserer Webseite www.vcd-koeln.de. Kapitel 8 enthält die geplanten Verbesserungen, insbesondere hierzu sind Anregungen per Post oder an info@vcd-koeln.de sehr willkommen. Wir müssen unsere Stellungnahme bis zum 13. Januar 2017 abgeben. Anregungen, die wir vor diesem Termin erhalten, können in der Stellungnahme berücksichtigt werden.

Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis

Hauptziele: Taktverkehr und Anschlusssicherung

Der VCD Regionalverband Köln hat im Rahmen der Beteiligung nach § 9 ÖPNV-Gesetz NRW im Oktober 2016 zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Oberbergischen Kreis (OBK) wie folgt Stellung genommen.

Der grundsätzliche Ansatz des Nahverkehrsplans (NVP), das ÖPNV-Angebot in ein Primär-, ein Sekundär- und ein Tertiärnetz für schwach besiedelte Räume zu gliedern, wird als sinnvoll angesehen und begrüßt.

Schienenverkehr

Für die RB 25 (Oberbergische Bahn) sind ein 20-Minuten-Takt zwischen Köln und Gummersbach und die stündliche Weiterführung bis Lüdenscheid die Ziele. Dazu hält der Nahverkehr Rheinland (NVR) den Bau weiterer Begegnungsabschnitte (Königsforst, westlich von Overath, östlich von Ehreshoven) für erforderlich. Für 2018 plant der NVR den zweigleisigen Ausbau von Dieringhausen nach Gummersbach.

Die Deutsche Bahn hat den Bahnhof Dieringhausen in ihrem dritten Programm zur Barrierefreiheit zum Ausbau vorgesehen. Auf dem Bahnhof Runderoth ist aber nach wie vor kein Bahnsteig stufenfrei erreichbar.

Ein zusätzlicher Halt in Vilkerath sollte umgesetzt werden – zusätzlich zu dem im NVP-Entwurf benannten Ziel einer Zugkreuzungsmöglichkeit in Vilkerath. Solange aber noch die verschiedensten Baumaßnahmen anstehen, wird es langfristig zu keiner zuverlässigen und pünktlichen Bedienung kommen können. Diese Baumaßnahmen sollten schnellstmöglich in Angriff genommen und umgesetzt werden.

So sind nach dem Bericht „Zustand der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen“ (Bundestags-Drucksache 18/1255 vom 28. April 2014) im Zuge der RB 25 allein im Oberbergischen Kreis elf Brücken in die Zustandskatego-



Am Bahnhof Runderoth ist nach wie vor kein Zug stufenfrei erreichbar. [Foto: F. Bihn]

rie 4 eingestuft worden (gravierende Schäden am Bauwerksteil, welche die Sicherheit noch nicht beeinflussen, eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich). Weitere 18 Brücken befinden sich in der Kategorie 3 (umfangreiche Schäden am Bauwerksteil, welche die Standsicherheit nicht beeinflussen, die Instandsetzung ist noch möglich, ihre Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen). Für einen gegebenenfalls notwendigen Schienenersatzverkehr sollten bei der Qualitätssicherung Standards erarbeitet werden.

Neben Beschleunigungsmaßnahmen auf der Strecke kann vor allem eine Elektrifizierung bis Gummersbach die Fahrzeit verkürzen; als Alternative, etwa für den Hoffnungsthaler Tunnel, bietet sich auch ein Fahrzeug wie der im September 2016 von Alstom erstmalig vorgestellte iLint mit Brennstoffzellentechnik an. Der NVR hat einen Letter of Intent unterzeichnet, wonach diese Fahrzeuge voraus-



Der Bahnhof Dieringhausen war schon immer ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen Bahn und Bus. [Foto: F. Bihn]

sichtlich ab 2021 im vareo-Netz zuerst auf der Rurtalbahn zwischen Linnich und Düren in den Regelbetrieb gehen könnten. Es sollte auch geprüft werden, ob ein stündlicher Regionalexpress mit weniger Zwischenhalten und deutlich kürzerer Fahrzeit möglich ist.

Vor Sams-, Sonn- und Feiertagen ist die Einbeziehung in den Nachtverkehr vorzusehen. An Sonn- und Feiertagen sollte der 90-Minuten-Takt zwischen 7:24 und 10:24 Uhr ab Köln Hauptbahnhof – zumindest – durch einen Stundentakt ersetzt werden, da im Freizeitverkehr zum Beispiel viele Wanderer und Radfahrer den Zug für Ausflüge nutzen.

Die Wiehltalbahn sollte trotz des negativen Ergebnisses des Gutachtens von Februar 2016 mittelfristig reaktiviert werden, um Optionen für einen attraktiven Touristikverkehr zu schaffen. In der Vorzugsvariante sind auf 33,6 Kilometer Linienlänge zehn Haltepunkte vorgesehen: von Gummersbach über Dieringhausen bis zum Abzweig Osberghausen (10 km) auf die Wiehltalstrecke mit Bielstein, Wiehl, Oberwiehl, Brüchermühle, Denkingen, Hermesdorf nach Waldbröl (23,6 km). Bei einer Fahrzeit von 40 Minuten pro Strecke soll im Stundentakt gefahren werden. In Dieringhausen ist ein Anschluss von und nach Köln vorzusehen. Bis zur Reaktivierung sollte ein Schnellbus als Vorlaufbetrieb eingerichtet werden.

Auf der Wuppertalbahn sollte die Reaktivierung der Verbindungen von Radevormwald nach Wuppertal über Dahlhausen und Remscheid über Lennep geprüft werden.

Busverkehr im Primärnetz

Die Planung, im Primärnetz einen 60-Minuten-Takt (mit Verdichtungen) montags bis freitags ab 6:00, samstags ab 7:00 und sonntags ab 8:00 Uhr – jeweils bis 22:00 Uhr – umsetzen zu wollen, wird begrüßt. Vor allem für den Berufsverkehr sollten hier deutliche Verbesserungen geschaffen werden. Die Fest-

legung (nur) bis 22:00 Uhr sollte aber insbesondere in der Verknüpfung mit den vorhandenen Schienenstrecken flexibel gehandhabt werden. Die Anschlusssicherung zwischen Bussen und Bahnen sollte als grundlegendes System in den NVP eingehen. Ziel sollte ein integrierter Taktfahrplan für den Busverkehr sein.

Für den dichtbesiedelten Kernraum Gummersbach, Dieringhausen und Bergneustadt sollte ein Stadtbussystem im 20-Minuten-Takt eingerichtet werden.

Der Rheinisch-Bergische Kreis (RBK) plant eine Schnellbuslinie Wermelskirchen – Burscheid (SB 26) zum Anschluss an den Schienenverkehr in Leverkusen. Die Einrichtung einer Schnellbus-Anschlussverbindung Wermelskirchen – Hückeswagen –

Wipperfürth (von der Regionalverkehr Köln GmbH als SB 27 geplant) sollte geprüft werden. Der RBK hat ferner einen Schnellbus zwischen Wermelskirchen und Haltepunkt Remscheid-Güldenwerth als Umsteigepunkt in den S-Bahn-Verkehr zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes angemeldet.

Für die beiden zu prüfenden Strecken der Wuppertalbahn von Radevormwald nach Remscheid und Wuppertal sollte ein Vorlaufbetrieb mit Schnellbussen eingerichtet werden. Für die Hauptachse Remscheid-Lennep – Hückeswagen – Wipperfürth – Marienheide – Gummersbach (Linie 336, Fahrzeit 95 Minuten) sollte als Alter-



Am Bahnhof Engelskirchen hat die DB einen Fahrgastunterstand mit Serviceeinrichtungen und einen barrierefreien Zugang gebaut.
[Foto: F. Bihn]

native auf der B 256 ein stündlicher Schnellbus angeboten werden. Der RBK plant von Herkenrath/Spitze (als Vorlauf für die geplante Verlängerung der Stadtbahnlinie 1) einen Schnellbus nach Bensberg und die Prüfung der Machbarkeit einer Schnellbuslinie zum Bahnhof Bergisch Gladbach und der S-Bahn-Linie S 11; hier sollte eine Verlängerung nach Lindlar geprüft werden. Zum Beispiel sollte der Fahrplan der Buslinie 342 Waldbröl – Schladeren auf die Abfahrtszeiten der Regionalexpress-Linie RE 9 in Schladeren abgestimmt werden.

Busverkehr im Sekundärnetz

Die Linien des Sekundärnetzes sollten bestmöglich im Taktverkehr an Busse und Bahnen des Primärnetzes angebunden werden.

Differenzierte Bedienung im Tertiärnetz

Das Engagement der Bürger in den zahlreichen Bürgerbus-Vereinen im Kreis ist bewundernswert und hoch anzuerkennen. Weitere systematische Taxibus-Verbindungen sollten zur Bedienung schwächer besiedelter Räume eingeführt werden.

Auch die Einrichtung von „Dorf-Autos“ als Car-Sharing-Angebot in Verantwortung von Dorfgemeinschaften – gegebenenfalls mit Unterstützung des Energieversorgers bei der E-Fahrzeug-Beschaffung und der Ladeinfrastruktur – ist eine gute Möglichkeit zur Sicherstellung von Mobilität.



In den 13 Städten und Gemeinden des Oberbergischen Kreises leben über 270.000 Menschen. [Quelle: Oberbergischer Kreis]

Fortsetzung Seite 14 >>

Mobilitätsstationen

Die Bahnhöfe der Eisenbahnstrecken sollten als multimodale Umsteigepunkte ausgebaut werden. Dies bedeutet gezielte Lenkung der Buslinien zu den Bahnhöfen und die Abstimmung der vertakteten Fahrpläne, weiterer Ausbau der Park-and-Ride-Anlagen, gezielte Anlage von Bike-and-Ride-Anlagen (nicht nur Fahrradständer, sondern auch Fahrradboxen und Ladestationen für E-Bikes), Ausbau der Radwegenetze zu den Umsteigepunkten, Sharing-Angebote von Elektroautos (gegebenenfalls in Kooperation mit Aggerenergie) sowie Mietfahrräder und -E-Bikes.

Auch die Busbahnhöfe etwa in Wipperfürth, Hückeswagen, Radevormwald, Lindlar und Wiehl sollten zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden. An den Umsteigepunkten ist die Fahrgastinformation – vor allem bei Verspätungen – zu verbessern und die Anschlusssicherung herzustellen.



Die Linie 302 – hier am Busbahnhof Gummersbach – ist eine der Hauptlinien im Oberbergischen Kreis. [Foto: F. Bihn]

Freizeitverkehr

Das Freilichtmuseum Lindlar und das :metabolon am Standort der Deponie Leppe in Lindlar sind nur unzureichend durch die TaxiBus-Linie 331 an den Bahnhof Engelskirchen angebunden. Das Industriemuseum Engelskirchen liegt nicht weit entfernt vom Bahnhof der RB 25. Das Schloß Homburg ist nur vom Bahnhof Ründeroth über die Buslinie 312 zu erreichen (Fahrzeit 40 Minuten); bis Waldbröl fährt der Bus 20 Minuten. Die Buslinie fährt samstags von Ründeroth nur fünf Kurse, davon drei im Linientaxi und sonntags gar nicht. Der Naturerlebnispark Panarbora in Waldbröl ist nur über die Buslinie 342 vom Bahnhof Schladern nach Waldbröl zu erreichen. Die Bus-

linie fährt vor allem sonntags nur unregelmäßig und teilweise als Taxibus.

Für das Wintersportgebiet Reichshof/Eckenhagen sollte ein Skibusangebot zum Beispiel vom Bahnhof Dieringhausen entwickelt werden.

Die Anbindung der Talsperren als attraktive Freizeitorte ist mit einem Talsperrenwander- und fahrradbus von Remscheid (S-Bahn) und Marienheide (RB 25) anzubieten. Hier sollten die Planungen für einen Fahrradbus-Verkehr an Wochenenden und Feiertagen entlang der neuen Balkantrasse und der Bahntrasse Wasserquintett einbezogen werden, wie sie im Rahmen des LEADER-Projekts der Europäischen Union (*Liaison entre actions de développement de l'économie rurale* – Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft) schon bestehen. In Leverkusen startend führt die Strecke durch die Ortszentren von Burscheid und Wermelskirchen und erstreckt sich im Oberbergischen weiter über Hückeswagen und Wipperfürth nach Marienheide, vorbei an drei Talsperren. An den Endstellen in Marienheide und Leverkusen besteht jeweils Anschluss an die dortigen Bahnverbindungen. In einem zweiten Schritt sind ein umweltfreundlicher Betrieb mit Wasserstoffbussen und der Verleih von E-Bikes und Pedelecs angedacht.

Für alle Freizeiteinrichtungen gilt es, die ÖPNV-Anbindung wesentlich zu verbessern sowie ein kreisweites Informationskonzept zu entwickeln und überregional zu bewerben, damit eine direkte Anreise mit dem ÖPNV möglich ist.

Für die Nächte vor Sams-, Sonn- und Feiertagen sind Nachtbusse im Anschluss an den Nachtverkehr der RB 25 einzurichten. Der Nachtbus N 43 des RBK sollte bis Wipperfürth verlängert werden.

Tarife

Übergangstarife und Überlappungszonen zwischen den Verkehrsverbünden Rhein-Sieg und Rhein-Ruhr sowie



Bei der Neugestaltung des Gummersbacher Zentrums wurden ein neuer Bahnhof (rechts) und ein Busbahnhof (links) gebaut. [Foto: F. Bihn]

der Märkischen Verkehrsgesellschaft sind – vor allem im Nordkreis – an den Bedarf der Fahrgäste anzupassen.

Barrierefreiheit

Sätze 3 bis 7 von § 8 Abs. (3) des Personenbeförderungsgesetzes lauten: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte und Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Der Entwurf des NVP wird dem Anspruch des Gesetzes, Ausnahmen konkret zu benennen und zu begründen, in keiner Weise gerecht. Es sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden. Es wird aber weder auf die Anforderungen der verschiedenen Behindertengruppen eingegangen, noch werden etwa zu dem im Entwurf angesprochenen Haltestellenkataster konkretere Angaben gemacht. Hier ist der Nachbesserungsbedarf erheblich. *Friedhelm Bihn* □

Bahnhöfe in Köln

Vernachlässigt oder unzureichend modernisiert

Viele Kölner Bahnhöfe sind in einem schlechten Zustand. Daran ändern auch vereinzelte Modernisierungsversuche wenig.

Köln Süd, Köln-Mülheim, Köln-Longerich – das sind wichtige Bahnhöfe in Köln. Rheda-Wiedenbrück, Kamen, Neu-Beckum, Mülheim-Styrum – wer kennt hingegen diese Bahnhöfe? Der große Unterschied zwischen beiden Gruppen: Die zuerst genannten Bahnhöfe sind für viel Geld modernisiert worden und jetzt barrierefrei, während die Kölner Bahnhöfe im wahrsten Sinne des Wortes verlottern.

Stillstand

In Köln Süd wird seit 50 Jahren für einen Zugang von der Zulpicher Straße zu den Gleisen 1 und 2 gekämpft. Der Bahnsteig zu Gleis 3 und 4 hat keinen ausreichenden Wetterschutz für die vielen Fahrgäste und Aufzüge fehlen völlig. Ein Hoffnungsschimmer ist der helle Kiosk am Haupteingang.

Köln-Longerich ist ein grandioses Bauwerk, allein die Empfangshalle mit dem Kuppelbau zeugt von alter Pracht. Doch alles verfällt und auch die tollen Bahnsteigdächer haben an Glanz verloren.

Überall in der Republik werden Bahnhöfe und Bahnsteige renoviert und barrierefrei umgebaut. Hier in Köln herrscht Stillstand. Bei der dritten Modernisierungsoffensive für kleinere und mittlere Stationen geht das Rheinland leer aus. Es gibt kein Geld, weil der Nahverkehr Rheinland kein Geld hat. Dieser Verkehrsverbund muss alle



Der Bahnhof Köln-Longerich zeichnet sich seit Jahren durch zunehmenden Verfall aus – ohne Aussicht auf Besserung.
[Foto: Stefan Flöper/Wikimedia Commons/CC-BY-SA-3.0 & GDFL 1.2+]

verfügbaren Mittel in den Betrieb stecken, damit die zahlreichen Fahrgäste überhaupt transportiert werden können. Für ein angenehmes Warten der Fahrgäste an den Bahnsteigen bleibt kein Geld übrig.

Vorsicht Modernisierung!

Die Kölner Bahnhöfe brauchen dringend eine Modernisierungsoffensive und Barrierefreiheit. Doch es gilt aufzupassen. Wenn in und um Köln mal zufällig Bahnhöfe modernisiert werden, dann kommt oft nichts Gutes für die Fahrgäste heraus.

Gab es früher in Leichlingen ein Bahnsteigdach, das diesen Namen auch verdient, so lassen die heutigen gläsernen Minimalunterstände viele Fahrgäste im Regen stehen. Warum auf dem Bahnsteig zudem auch noch Trenngitter stehen, kann nur der Konstrukteur beantworten.

In Köln West ist die Situation noch viel doller. Die als Modernisierung angekündigte Maßnahme ist eine

Verlegung des Bahnsteigs. Vom Haupteingang des Bahnhofs gehen nun die Fahrgäste erst den alten überdachten Bahnsteig entlang, dann über einen durch Gitter verengten Weg, um zum neuen Bahnsteig mit einem viel zu kurzen Bahnsteigdach zu gelangen. Wer

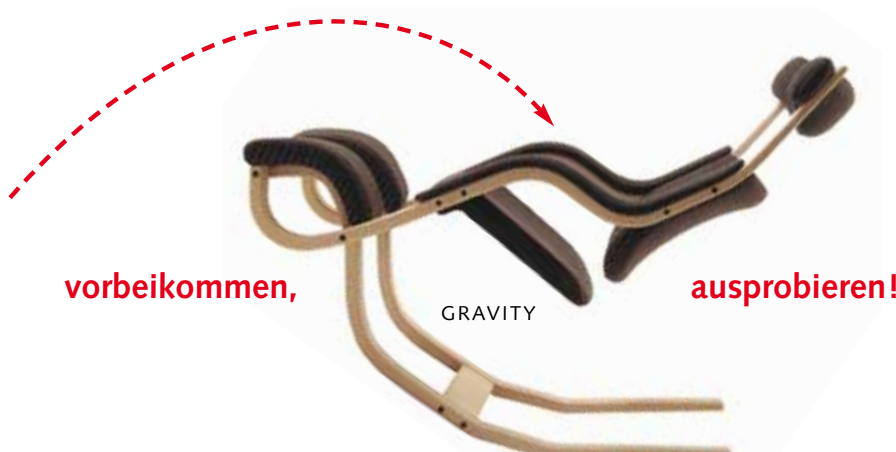
in einen vorderen Wagen einsteigen will oder aus einem hinteren Wagen aussteigt, ist fast auf der Höhe der Vogelsanger Straße. Lange Fußwege sind angesagt, besonders beim Umsteigen zur Stadtbahn.

Die beiden Aufzüge sind viel zu klein und überhaupt nicht für die vielen Fahrgäste ausgelegt. Die lange Strecke zum Bahnsteig der KVB kommt erschwerend hinzu, die alle Fahrgäste zu Fuß zurücklegen müssen, die zwischen Bahn und KVB umsteigen wollen.

Ein sinnvoller Zugang von der Vogelsanger Straße, um das Belgische Viertel zu erschließen, wurde natürlich nicht gebaut.

Wie können solche Fehlplanungen verhindert werden? Indem die Planungen gemeinsam mit den Fahrgastverbänden und dem AK Barrierefreiheit des Stadtverbands Behindertenpolitik gemeinsam erarbeitet werden, damit Geld nicht gegen, sondern für die Fahrgäste verwendet wird.

Roland Schüler



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ Denkmöbel ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

RHEIN-SCHIENE Nr. 58

Fahrzeitverringerung im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach und der besseren Erschließung der Gemeinde Kürten.

- Untersuchung, ob und mit welchen Maßnahmen das Schnellbuskonzept auch in Richtung des Umstiegs auf die S 11 in Bergisch Gladbach oder Köln-Dellbrück umsetzbar wäre, wie: Nutzung oder In-Wertsetzung von bestehenden Park(platz)flächen (Bergisch Gladbach-Herrenstrunden) und von dort Punktbedienung der S 11 in Bergisch Gladbach Bus- und S-Bahn-Bahnhof, Bergisch Gladbach-Duckterath oder Köln-Dellbrück sowie Ausbau vorhandener und Neueinrichtung zusätzlicher P&R-Anlagen.
- Erhöhung der Taktfrequenz und der Kapazitäten auf den Schienenstrecken S 11, RB 25, RB 48 und RE 7, den KVB-Linien sowie der bereits bestehenden Zubringerbusse.

Mittelfristig (in den nächsten zehn Jahren) sieht das Konzept den Einstieg in ein konkretes Umsetzungsverfahren zur schrittweisen Verlängerung

der KVB-Linie 1 bis nach Bergisch Gladbach-Moitzfeld mit P&R-Anlage und weiter nach Herkenrath/Kürten-Spitze vor.

Als langfristige Maßnahmen (Realisierung länger als zehn Jahre) sehen die Fraktionen die Verlängerung der KVB-Linien 3 und 18 über Thienbruch hinaus nach Bergisch Gladbach und die Verlängerung der KVB-Linie 4 nach Odenthal.

Weitere Maßnahmen

Folgende kurzfristige Maßnahmen werden in dem Konzept darüber hinaus als zielführend eingestuft:

- Verteilung des Anschlussverkehrs der S 11 rechtsrheinisch in Köln-Mülheim und Köln-Deutz auf die Linien der KVB (Marketingkampagne VRS),
- Neuer Haltepunkt „Kalk West“ in Köln für S-Bahnen und Regionalzüge,
- Neuer Haltepunkt „Vilkerath“ in Overath (RB 25),
- Schneller Zubringerverkehr an die Linie 4, zum Beispiel von Alten-

berg-Odenthal-Schildgen als Vorlaufbetrieb für die Stadtbahn-Verlängerung,

- Schneller Zubringerverkehr an die Haltepunkte der RB 25 aus und in die Kreise Rhein-Berg, Oberberg und Rhein-Sieg,
- Optimierung der Zubringerverkehre zu RB 48 und RE 7.

Die Fraktionen haben entsprechende gemeinsame Anträge in die Verkehrsausschüsse des Kölner Stadtrats und des Kreistags Rhein-Berg eingebracht, um die Verwaltungen mit der Umsetzung zu beauftragen.

Drei Radschnellwege

Neben diesen Maßnahmen im Bereich des ÖPNV sollen die jeweils zuständigen Verwaltungen beauftragt werden, Radschnellwege von Bergisch Gladbach, Rösrath und Leverkusen in die Kölner Innenstadt zu planen. Zu den ersten beiden Routen gibt es bereits einen Beschluss des Rheinisch-Bergischen Kreistags.

Friedhelm Bihn



Alte Feuerwache

Jetzt auch mit guten Fahrradabstellmöglichkeiten

Erfreuliches vor dem VCD-Büro

Seit mehr als zwanzig Jahren ist das Kölner VCD-Büro im Kulturzentrum Alte Feuerwache in der nördlichen Innenstadt beheimatet. Nun gibt es dort endlich Fahrradabstellanlagen. Nach vielen Jahren wurde somit der Wunsch des VCD und vieler anderer BesucherInnen umgesetzt. Dass es so lange gedauert hatte, lag vor allem daran, dass der autofreie Innenhof für



An der Zufahrt von der Kasparstraße gibt es jetzt eine Fahrradabstellanlage auf dem Gelände der Alten Feuerwache.

die häufig stattfindenden Flohmärkte und andere Veranstaltungen genutzt wird, und da sind Fahrradabstellanlagen schlicht im Wege. Jetzt wurde im Eingangsbereich der Kasparstraße ein Platz gefunden. Dort standen oft verbotenerweise abgestellte Autos. Nun

stehen dort die neuen Abstellanlagen und mehrere dekorative Pflanzkisten.

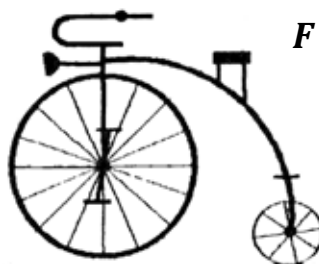
Der VCD dankt dem Team der Feuerwache und vor allem den Mitarbeitern Clemens und Ralf für die Installation der Abstellanlagen.

Hans-Georg Kleinmann



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

Stephan Reinen



F A H R R Ä D E R

Zubehör

Ersatzteile

Tel.: 0221-388533

FAX: 0221-3762375

Bonner Str. 244 * 50968 Köln-Bayenthal

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

Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Erneute Rekordbeteiligung

Unter dem Motto „Straße frei fürs Rad!“ fuhren 3.000 Teilnehmer mit.

Mehr Sicherheit für den Radverkehr forderten 3.000 gut gelaunte Demonstrierende mit Rädern am Sonntag, den 19. Juni 2016 anlässlich der neunten Kölner Fahrradsternfahrt. Über neun Routen fuhren die Radlerinnen und Radler – darunter wieder viele Familien mit Kindern – zum Treffpunkt am Rudolfplatz. Bei bestem Wetter und von Samba-Klängen begleitet fuhr das Feld dann vereint über den Neumarkt zum Rhein hinunter, über die Bäche zum Barbarossaplatz und die Ringe entlang wieder zum Rheinufer. Den Abschluss bildeten die Fahrt durch den Rheinfurttunnel und die Kundgebung auf dem Heumarkt.

Das Bühnenprogramm

Auf der Bühne wurde es dann politisch. Zum Auftakt wurde das Grußwort von Oberbürgermeisterin Reker verlesen, die sich dazu bekannte, dass die Förderung des Radverkehrs zu den zentralen Aufgaben der Verkehrsplanung für die Stadt Köln gehört.

Erster Redner war Hans-Georg Kleinmann, langjähriges Mitglied des VCD und des Sternfahrt-Teams, mit der Feststellung, dass sich zumindest die kommunale Radverkehrspolitik hin zum Besseren bewege – dank des „Drucks von der Straße“. Sein Credo: Benutzt das Fahrrad, wo immer es geht, organisiert Euch und seid Multiplikatoren, damit der Druck nicht nachlässt. Seine Rede ist nebenstehend abgedruckt.

Die Veranstalter waren sehr zufrieden mit der Fahrrad-Sternfahrt 2016. Vielleicht lässt sich am Sonntag, den 18. Juni 2017, dem zehnjährigen Jubiläum der Kölner Fahrrad-Sternfahrt, die Zahl der Teilnehmenden nochmals steigern?

Die weitere Durchführung der Kölner Fahrrad-Sternfahrt ist allerdings nur dann gesichert, wenn das Vorbereitungsteam personell verstärkt wird.
Wolfgang Kissenbeck □



Blick von der Bühne auf den Heumarkt bei der Abschlussveranstaltung der diesjährigen Sternfahrt [Foto: W. Kissenbeck]

Rede von Hans-Georg Kleinmann „Und sie bewegt sich doch ...“

Hier geht es jetzt nicht um die Bewegung der Erde um die Sonne, sondern um die hiesige Radverkehrspolitik, die sich lange Zeit kaum oder – schlimmer noch – zumeist in die falsche Richtung bewegte.

Aber es tut sich etwas. Die jahrzehntelange Anti-Fahrrad-Verkehrspolitik scheint zu wackeln oder gar zu kippen. Die Medien berichten freundlicher und vor allem objektiver, in der Kölner Verkehrspolitik zeichnet sich eine knappe Mehrheit für den Radverkehr ab, bei der Stadtverwaltung werden zusätzliche Stellen für die Radverkehrsplanung eingerichtet.

Natürlich und zu Recht gehen uns Radfahrern diese Veränderungen nach jahrzehntelangem Stillstand viel zu langsam, auch gibt es immer wieder Rückschläge und immer besteht die Gefahr eines Rückfalls in alte Muster. Beispielhaft genannt sei hier nur der Versuch der Verwaltung, die Rampe zur Hohenzollernbrücke doch noch zu verhindern, oder auch die Extra-Autospur vor der Tiefgarageneinfahrt am Cinedom. Und beim Bund spielt das Fahrrad nach wie vor keine Rolle, dort wird immer noch unverhohlen eine lupenreine Indus-

triepolitik zur Förderung der Automobilhersteller betrieben, siehe beim Diesel-Skandal und ebenfalls bei der Kaufprämie für Elektroautos und nicht für Elektro-Fahrräder. Auch beim geplanten Neubau der Leverkusener Brücke – mit zehn Autospuren, aber zu wenig Platz für den Radverkehr – zeigt sich, dass beim Bund die alte Verkehrspolitik ungebrochen fortgesetzt wird.

Liebe Fahrradfahrer*Innen, nur durch Euch, nur durch den Druck von der Straße hat sich etwas bewegt. Dieser Druck von der Straße darf nicht nachlassen, sonst gewinnen die Ewiggestrigen wieder Oberwasser. Ihr müsst alle mithelfen, damit es dazu nicht kommt. Benutzt das Fahrrad, wo immer es geht, auch bei schlechtem Wetter, dafür gibt es gute Regenkleidung. Fahrt mit bei der Critical Mass, die einmal monatlich stattfindet.

Ermutigt die Politiker, die sich für den Radverkehr einsetzen, sagt den Politikern, die sich nach wie vor gegen den Radverkehr stellen, deutlich Eure Meinung. Organisiert Euch auf Straßen- oder Viertels- oder auf Stadtebene. Seid Multiplikatoren.
Hans-Georg Kleinmann □

cambio CarSharing

**Ein Auto,
wenn Sie es brauchen**



**85 × in Köln
14 × in Bonn**



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

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

Fahrradroute über die Wälle

Jetzt auch in nördlicher Fahrtrichtung

Eine kleine, aber wichtige Verbesserung der Veloroute über die Wälle

Während die Ringe im medialen Rampenlicht der Kölner Radverkehrspolitik stehen, fristen die nur 60 Meter entfernten parallel verlaufenden Wälle ein eher ruhiges Dasein. Dabei verdienten die Wälle wesentlich mehr Beachtung, da sie durchaus eine schnelle, sichere und mit weniger Stress zu fahrende Alternative zu den Ringen darstellen.

Seit einigen Jahren macht sich der VCD neben der Verbesserung für die Ringe auch für die Weiterentwicklung der Wälle stark, wo auch mit kleineren und kostengünstigen Maßnahmen schon einiges bewirkt werden kann.

Beinahe unbemerkt von der Fachöffentlichkeit und den Medien konnte so im letzten September eine langjährige Forderung des VCD umgesetzt werden: Die Stadtverwaltung hat den Friesenwall vom Rudolfplatz bis zum Friesenplatz für den Radverkehr geöffnet. Somit entfällt in dieser Fahrtrichtung ein lästiger Umweg, und die Straße ist fortan von beiden Seiten für die Radfahrer nutzbar.

Unerwartete Erfahrung

Angesichts des für den Begegnungsverkehr zwischen Fahrrad und Auto sehr engen Straßenraums rechnete der Autor damit, dass hier seitens der Autofahrer das Recht des Stärkeren



Die rote Linie zeigt dem Fahrverlauf vor der Öffnung der Einbahnstraße Friesenwall für den Radverkehr, die grüne die jetzige Führung.

gelte und er bei einer bevorstehenden Begegnung mit einem Auto klugerweise den Straßenraum räumen und Zuflucht zwischen den links und rechts parkenden Autos nehmen sollte. Er durfte jedoch zu seiner freudigen Überraschung feststellen, dass die

Autofahrer bereits vor der Begegnung entweder eine Lücke zwischen den parkenden Fahrzeugen suchten oder äußerst rechts anhielten, um den sich schlank machenden Radfahrer passieren zu lassen. Offensichtlich verzichteten die Autofahrer auf ihr Recht des Stärkeren, um eine mit ziemlicher Sicherheit eintretende Berührung mit dem Radfahrer zu vermeiden.

Immer noch lange Mängelliste

Zwar konnte mit der Öffnung des Friesenwalls die Mängelliste an der Veloroute verkürzt werden, sie enthält aber nach wie vor etliche Punkte, die hier auszugsweise wiedergegeben werden:

- Engstellen durch PKW-Stellplätze,
- unklare oder unzureichende Radverkehrsführung bei der Querung von verkehrsreichen übergeordneten Straßen, vor allem an Friesen-, Rudolf- und Barbarossaplatz,
- fehlender Vorrang für den Radverkehr bei den Lichtsignalanlagen,
- fehlender Lückenschluss zwischen „An der Bottmühle“ und Rheinufer,
- einige Platzkonflikte mit der Außen-gastronomie.

Hans-Georg Kleinmann



Radfahren in Kölner Fußgängerzonen

Wir sind so frei!

Auch rund um den Dom und in wichtigen Kölner Einkaufsstraßen wurden alte VCD-Forderungen umgesetzt.

Die Fußgängerzonen in der Innenstadt sind seit Oktober für den Radverkehr freigegeben. In dem Zeitraum von 20:00 Uhr bis zum folgendem Tag um 11:00 Uhr und komplett an Sonn- und Feiertagen können nun auch die sonst für den Radverkehr verwehrt Zonen, zum Beispiel Hohe Straße und Schildergasse, befahren werden. Roncalliplatz und Heinrich-Böll-Platz sind sogar ganztägig befahrbar. Wir freuen uns über diese Verbesserung.

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Ganz schön eng! [Foto: H. G. Kleinmann]



Neues Schild an der Schildergasse

Anderswo

EUROPA NACHHALTIG ENTDECKEN

NORD – Zügig nach Schottland – OST – Von Wien per Rad ins Burgenland –
SÜD – Sizilianische Radreise, Deutschlands grüner Süden – WEST – Pyrenäen:
Mit dem Inker unterwegs, Burgund: Wie eine Kathedrale entsteht



KOMMEN SIE ZU ...

Urlaubstipps für Individualisten

Mit vielen Ideen für Deine Reiseplanung, Zielen in Deutschland und Europa sowie Anreisesevice mit Bus, Bahn und Fähre.

Verträglich Reisen ist jetzt Anderswo.

Bestelle Deine Ausgabe:

+49 (0) 228 985 85-45

www.wirSindAnderswo.de

NEU AM KIOSK

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Öffnung der Fußgängerzonen in der Innenstadt

Hohe Straße und Schildergasse dürfen zu bestimmten Zeiten befahren werden!

Im Oktober 2015 hat der Verkehrsausschuss der Stadt Köln beschlossen, Fußgängerzonen in der Innenstadt für den Radverkehr freizugeben. Diese Öffnung erfolgte nun durch zusätzliche Beschilderungen, die Radfahrende auf die Möglichkeiten hinweist.

Durch die Öffnung wurden im zentralen Innenstadtbereich wesentliche Netzlücken für den Radverkehr geschlossen. Die zusätzlichen Wege sind ein wichtiger Baustein in der städtischen Radverkehrsförderung und Teil

Im Einzelnen wurden folgende Bereiche in der Innenstadt freigegeben:

- täglich von 20 bis 11 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig Hohe Straße, Schildergasse und Gürzenichstraße einschließlich der jeweiligen Anschlüsse,
- ganztägig die Radverkehrsverbindungen zwischen Roncalliplatz und Hohenzollernbrücke, An der Rechtschule und Trankgasse sowie zwischen Roncalliplatz, Wallrafplatz und An der Rechtschule.

Änderung der Verkehrsführung am Melatengürtel

Auf dem Melatengürtel in Köln-Ehrenfeld sorgen neue Schutzstreifen auf der Fahrbahn für mehr Komfort. Zwischen Oskar-Jäger-Straße und Fröbelstraße wurde dort die Fahrbahn auf einer Länge von rund 600 Metern mit entsprechenden Markierungen versehen. Die neue, 1,60 Meter breite Führung des Radverkehrs wurde erforderlich, da der vorherige benutzungspflichtige Radweg mit einer Breite von einem Meter zwischen parkenden Autos und Gehweg nicht mehr den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entsprach.

Radsanierungsprogramm

Das Radwegsaniierungsprogramm wurde in der zweiten Jahreshälfte weiter voran gebracht. So konnte neben dem gemeinsamen Geh- und Radweg im Blücherpark unter anderem der Radweg an der Marienheider Straße in Köln-Dünnwald saniert werden.

Neue Schutzstreifen in Porz und Mülheim

Auf der Frankfurter Straße und der Kaiserstraße in Köln-Porz wurden im Rahmen von Fahrbahndeckensanierungsarbeiten neue Schutzstreifen aufgebracht. Auf dem circa 1,6 Kilometer langen Sanierungsabschnitt der Frankfurter Straße von der Nachtigallenstraße bis zum Ortsausgang Wahn waren bisher nur an wenigen kurzen



Neue Schutzstreifen am Melatengürtel in Köln-Ehrenfeld

Abschnitten bauliche Radwege vorhanden. Mit dem neuen Angebot für den Radverkehr konnten die vorhandenen Netzlücken auf der Frankfurter Straße in Wahn geschlossen und eine sichere und attraktive Fahrradverbindung geschaffen werden.

Durch den neuen Schutzstreifen auf der Kaiserstraße wurde die Porzer Radverkehrsinfrastruktur weiter verbessert. Die Markierung wurde auf dem Abschnitt zwischen Frankfurter Straße und der S-Bahn-Station Porz



Auf dem Roncalliplatz ist das Radfahren jetzt ganztägig erlaubt.

des im Juni 2016 vom Verkehrsausschuss der Stadt Köln beschlossenen Radkonzeptes.

Dabei behalten die Fußgängerzonen in erster Linie ihre Funktion als Bereiche für Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Öffnung für den Radverkehr stellt insofern eine Ausnahmeregelung dar. Auf die Fußgänger müssen Radler immer Rücksicht nehmen, sie dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Für den Radverkehr bedeutet dies, vorausschauend und langsam zu sein und die Geschwindigkeit den Fußgängern anzupassen. Bei Engpässen müssen Radfahrer auch schieben.



Neue Schutzstreifen auf der Berliner Straße in Köln-Mülheim



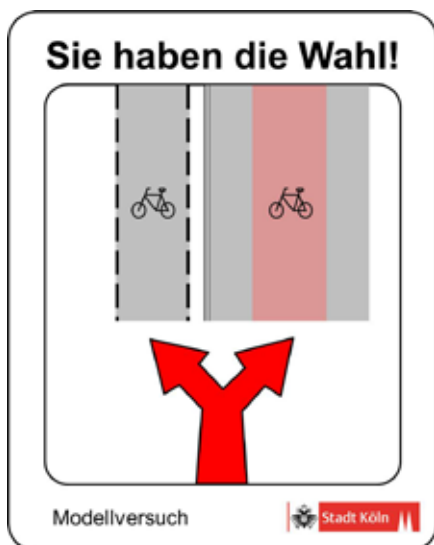
Neue Schutzmarkierungen an der Kaiserstraße in Köln-Porz

auf einer Länge von 1,2 Kilometern aufgetragen.

Ein weiterer neuer Schutzstreifen wurde auf der Berliner Straße in Köln-Mülheim markiert. Auf dem rund 500 Meter langen Abschnitt zwischen Cottbuser Straße und Neurather Ring fehlten im überwiegenden Teil Anlagen für den Radverkehr. Mit den 1,50 Meter breiten Schutzstreifen ist dort nun komfortables, sicheres und zügiges Radfahren möglich.

Radverkehrsführung auf der Siegburger Straße optimiert

Im Stadtteil Poll startete im November 2015 auf einem etwa 500 Meter langen Teilstück der Siegburger Straße ein Modellversuch für mehr Radfahrersicherheit. Hier wurden zwischen der Raiffeisenstraße und der Hausnummer 368 in beiden Fahrtrichtungen



Siegburger Straße in Köln-Poll: Neue Beschilderungen und Markierungen verdeutlichen die Wahlmöglichkeit für Radfahrende.

Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Diese sollen auf dem stark befahrenen Abschnitt zu einer erhöhten Sicherheit für Fahrradfahrer beitragen, da sie sich so im direkten Sichtfeld der Autofahrer befinden.

Nach konstruktiven Gesprächen mit den örtlichen politischen Vertretern und der Bürgerschaft wurde beschlossen, einige Änderungen zur Verbesserung der Situation vor Ort vorzunehmen, die nun umgesetzt werden konnten.

Im Übergangsbereich zwischen dem schon vorhandenen Radweg und dem Schutzstreifen wurde die Verkehrsführung durch eine ergänzende Markierung optimiert. Zusätzlich wurden neu entwickelte Schilder aufgestellt, die verdeutlichen, dass die Fahrradfahrer im Versuchszeitraum zwischen dem bisherigen Radweg und dem neuen Schutzstreifen wählen können.

Die Erkenntnisse aus der neuen Verkehrsführung werden ausgewertet, um festzustellen, ob die jetzigen, neben dem Gehweg verlaufenden Radwege dauerhaft durch Schutzstreifen ersetzt werden können. Die Ergebnisse werden nach Abschluss der Untersuchung veröffentlicht.

Parken

Am Zugang zum Bahnhof Köln-West wurde das Angebot zum Fahrradparken um 60 zusätzliche Abstellplätze erweitert. Zur Optimierung der Zuwegung wurden einige der sogenannten Haarnadeln neu angeordnet. Ein neuer Kiss-and-ride-Platz, der sich am Bahnhofsvorplatz befindet, verbessert die Abhol- und Bringmöglichkeit der Fahrgäste.

Die neuen Fahrradabstellplätze sowie der Kiss-and-ride-Platz konnten entlang des Venloer Walls eingerichtet werden. An dieser Stelle befand sich zuvor eine Rechtsabbiegespur auf die Venloer Straße. Untersuchungen und Verkehrszählungen hatten ergeben, dass diese Spur ohne Nachteile für Autofahrer verkürzt werden kann.

Erfolgreiche Premiere beim „Stadtradeln“

Die Aktion „Stadtradeln“ ist zu Ende und Köln kann sich bei der ersten Teilnahme über eine äußerst positive Bilanz freuen: Insgesamt haben 2.269 Radlerinnen und Radler in 135 Teams aktiv teilgenommen und über 516.000 Kilometer mit dem Rad zurückgelegt. Dies entspricht fast der dreizehnfachen Länge des Äquators. So konnten in dem dreiwöchigen Aktionszeitraum mehr als 73.000 Kilogramm CO₂ eingespart werden. Unter allen teilnehmenden Kommunen belegt Köln den 14. Rang. In der Newcomer-Wertung hat sich die Stadt auf Anhieb den dritten Platz gesichert.



Neue Fahrradabstellanlage am Westbahnhof: Am Venloer Wall wurde eine überflüssige Rechtsabbiegespur beseitigt, um Parkfläche für bis zu 60 Fahrräder zu schaffen.

Radfahrerinnen und Radfahrer konnten im Rahmen von Stadtradeln über die Meldeplattform „RADar“ Schäden an der Kölner Radinfrastruktur melden sowie Hinweise und Anregungen zur Verbesserungen des Radverkehrs in Köln geben. Diese Möglichkeit haben die Kölnerinnen und Kölner rege genutzt: In dem dreiwöchigen Zeitraum kamen insgesamt 1.325 Meldungen zusammen.

Mit der Auswertung und Bearbeitung der Hinweise und Anregungen wurde begonnen. Die gemeldeten Orte und der aktuelle Stand der Bearbeitung sind jederzeit auf der Internetplattform von RADar einsehbar, siehe www.radar-online.net/koeln.

Angesichts des großen Erfolges freuen wir uns, die Aktion auch im Jahr 2017 wieder durchzuführen. Oliver Klaholz, Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln

Aktion „Vorsicht Toter Winkel!“

Fragwürdige Hinweisschilder an KVB-Fahrzeugen

Stellungnahme des VCD-Arbeitskreises Fahrrad zu einer KVB-Aktion

Seit einiger Zeit finden sich an KVB-Bussen seitlich neben der Einstiegs- tür Aufkleber mit dem Titel „Vorsicht Toter Winkel!“ und dem Piktogramm eines Busfahrers, der einen Radfahrer mit den Worten „Lass mich vorbei. Ich seh' dich nicht!“ auffordert, auf seine Vorfahrt gegenüber dem Bus zu verzichten. Wir lehnen diese Aktion entschieden ab, da hier – wie leider viel zu oft – Radfahrenden die alleinige Verantwortung für die Gefährdung durch andere, stärkere Verkehrsteilnehmer zugeschoben wird.

Abbiegeunfälle, bei denen Radfahrende oder Zu-Fuß-Gehende wegen des „Toten Winkels“ von LKW- oder Busfahrern nicht gesehen und häufig schwer verletzt werden, gehören zu den größten Gefährdungen für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer. Es sollte daher alles getan werden, um diese Unfälle zu vermeiden. Dabei ist jedoch zu beachten, von wem die Gefährdung ausgeht. Bei einem solchen Unfall nimmt der Busfahrer sich völlig regelkonform verhaltenden Radfahrern die Vorfahrt. Es liegt also in erster Linie in der Verantwortung des Busfahrers, die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Wenn also bestimmte Verkehrsbereiche nicht eingesehen werden können, muss entsprechend vorsichtig gefahren werden. Der Befehl „Lass mich vorbei. Ich seh' dich nicht!“ ist in jedem Fall unangebracht.

Es können jedoch sehr wohl Maßnahmen ergriffen werden, um Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende vor Abbiegeunfällen zu schützen. Insbesondere sollten Kreuzungen so angelegt werden, dass sich Radfahrende möglichst im Sichtfeld von Bus- und LKW-Fahrern befinden, zum Beispiel durch Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und Aufstellflächen im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs. Ferner können Ampeln so gesteuert werden, dass Radfahrende früher in den Kreuzungsbereich einfahren und sich damit im Sichtfeld der Kraftfahrzeuge befin-

den, bevor diese abbiegen. Auch technische Verbesserungen an Bussen wie zusätzliche Spiegel, Linsen, vielleicht sogar Kameras sollten möglich sein. Nicht zuletzt können Verkehrsspiegel an als besonders gefährlich bekannten Kreuzungen – auch sehr kurzfristig und kostengünstig – helfen, den „Toten Winkel“ möglichst klein zu halten. Gerade bei Bussen, die ja gewöhnlich bekannte Strecken befahren, sollte es kein Problem darstellen, gefährliche Kreuzungen zu identifizieren und zu entschärfen. Insbesondere von Seiten der Stadt und der KVB besteht hier Handlungsbedarf. Oft behindern auch zu weit im Kreuzungsbereich oder anderweitig regelwidrig abgestellte Fahrzeuge zusätzlich die Sicht auf Rad- und Fußwege. Hier sind Polizei und Ordnungsamt gefragt, gefährdendes Verhalten zu verfolgen, was bisher noch viel zu wenig geschieht.

Diese Maßnahmen und vermutlich viele weitere Wege, Radfahrende vor den Gefahren durch Abbiegeunfällen zu schützen, sollten den Verantwortlichen der Aktion „Vorsicht Toter Win-



Dieses Belehrung befindet sich an vielen KVB-Bussen.

kel!“ bekannt sein. Wir fordern, dass sie auch konsequent umgesetzt werden, bevor die Verantwortung, wie es hier geschieht, im Befehlston an die potentiellen Opfer abgeschoben wird. VCD-Arbeitskreis Rad □

Veloroute Nord Endlich durchlässig

In Köln-Niehl wurde ein überflüssiges Hindernis für den Radverkehr beseitigt.

Eine wichtige Verbindung des Radverkehrsnetzes NRW durchquert aus Richtung Süden kommend auch den Kölner Stadtteil Niehl. Am Knotenpunkt mit der Boltenstern- und der Industriestraße war die Überquerung

der Amsterdamer Straße bis jetzt durch ein fest installiertes Geländer verhindert – siehe Foto unten links.

Der Arbeitskreis „Fahrradfreundliches Nippes“ freut sich, dass dieses Hindernis auf dem Weg in Richtung Merkenich fünf Jahre nach der Meldung endlich beseitigt wurde – siehe Foto unten rechts.

Wolfgang Kissenbeck □



IHR ABO WIRD ZUM MULTITICKET.



Carsharing & Leihräder.
Jetzt mit Ihrem VRS-eTicket.



VRS

...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

www.abo-multiticket.de

Fußgängerampeln Köln sieht Rot

Erneut werben mit der Aktion „Köln steht bei Rot“ Stadt, KVB und Polizei seit dem Sommer bei Fußgängerinnen und Fußgängern für mehr Sicherheit im Straßenverkehr durch regelgerechtes Verhalten.

Die Aktion sollte für die Stadt Köln Anlass sein, sich daran zu erinnern, dass sie es ist, die einen wesentlichen Beitrag zur Akzeptanz ihrer Lichtsignalanlagen liefern kann und muss. In ihrer Verantwortung liegt es, dass ihre Ampeln eindeutige, nachvollziehbare Informationen geben, bei denen sich alle Verkehrsteilnehmer gleichsam beachtet sehen.

Der VCD hat bereits in den Jahren 2007 und 2008 mit seiner Aktion „Ärgerampeln“ auf die mangelnde Berücksichtigung der Fußgänger bei der Signalschaltung hingewiesen. Ein Erfolg dieser Aktion war der Ratsbeschluss vom Mai 2010, in dem es einleitend heißt: „Die Behinderungen im öffentlichen Straßenraum für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer werden bei der Erneuerung von Lichtsignalanlagen sukzessive abgebaut.“ Wie dies geschehen soll, wird anschließend anhand konkreter Anforderungen benannt.

Bewegt man sich heute als Fußgänger durch die Stadt, stellt man allerdings fest, dass sich die Situation in den vergangenen sechs Jahren nur wenig verbessert hat. Die Reaktion der Bürgerschaft auf eine neue Aktion „Ärgerampeln“ wäre vermutlich ähnlich heftig wie damals. Hinzu kommen weitere, im damaligen Ratsbeschluss nicht genannte Aspekte.

Die Anforderungsampel – ein großes Kölner Mysterium

Wer einen Druckknopf an einem Fußgängerüberweg betätigt, hat die eindeutige Erwartung, dass er wenige Sekunden danach – spätestens jedoch nach Unterbrechung des Verkehrsflusses – ein Grünsignal erhält. Der Ratsbeschluss von 2010 fordert entsprechend, dass Anforderungsampeln



Die Bahn rückt ein. Doch die Ampel ignoriert sowohl die fehlenden Autos als auch die Betätigung des gelben Anforderungsknopfes: Sie bleibt rot. [Foto: V. Kunstmann]

nur noch dann zum Einsatz kommen sollen, wenn die Fußgängerinnen und Fußgänger „unmittelbar Grün“ bekommen.

Die gelben Druckknöpfe gehören auch sechs Jahre später fest zum Kölner Stadtbild. Unmittelbar Grün – wie gefordert – erhält man dennoch nur äußerst selten, meist in wenig belasteten Straßen, an einigen Ampeln nur in nächtlichen Stunden. Viele weitere Ampeln lassen selbst bei völlig leeren Straßen keinerlei Reaktion auf die Anforderung erkennen. Grün erhält man erst dann, wenn es der Umlauf ohnehin vorsah. Die Betätigung des Knopfes ist hier also überflüssig. Ganz im Gegensatz zu einem weiteren Typ, bei dem ohne eine Betätigung der Passant zu keiner Zeit Grün erhält.

Wie die einzelnen Ampeln programmiert sind, ist nicht erkennbar. Die Funktionsweise der einzelnen Anforderungsampeln kennen vermutlich einige Eingeweihte, nicht aber die betroffenen Verkehrsteilnehmer.

Den Verantwortlichen muss klar sein: Ein Anforderungsknopf an einer Ampelanlage, der kein kurzfristiges Grün auslöst, stellt eine Fehlinformation dar und zieht entsprechendes Fehlverhalten nach sich. Sie provoziert den Gedanken: „Wenn die Ampel mich ignoriert, kann ich sie guten Gewissens ebenfalls ignorieren.“ Das fehlende Grün wird zum technischen Defekt erklärt.

Lösen kann man das Problem nur, indem alle Anforderungsam-

peln im Stadtgebiet den Erwartungen entsprechend programmiert oder aber demontiert werden. Wo dies nicht oder noch nicht möglich ist, muss die Funktionslosigkeit der Druckknöpfe zumindest für alle deutlich zu erkennen sein. Nur so sind Missverständnisse vermeidbar.

Rotes Nachleuchten an Schienenüberwegen – die tödliche Fehlinformation

In den letzten Jahren sind mehrfach Menschen an beampelten Stadtbahn-Übergängen ums Leben gekommen. Schon in der Vergangenheit wurde darauf hingewiesen, dass das Nachleuchten des Rotsignals noch nach Durchfahrt der Bahn eine Ursache hierfür ist. Die Erfahrung der Funktionslosigkeit des verbliebenen Rots verführt dazu, den Weg regelmäßig unmittelbar nach Durchfahrt der Bahn fortzusetzen. Dies hat tragische Folgen, wenn das Signal ausnahmsweise vor einer aus der Gegenrichtung kommenden Bahn warnen soll und zusätzlich der Blick auf diese durch die erste Bahn versperrt wird. Der Sinn oder Unsinn des Nachleuchtens ist für die Querungswilligen leider nicht zu unterscheiden.

Die Stadt hat 2013 gegenüber dem Verkehrsausschuss zugesagt, schrittweise an allen Überwegen durch die Verlagerung des Abmeldedetektors die Nachleuchtzeit zu verkürzen. Diese Umrüstung scheint bis heute nicht



Die Bahn hat den Überweg passiert. Das Nachleuchten des Rotsignals hat keine Funktion und erzeugt Missverständnisse. [Foto: R. Zietz]

abgeschlossen. Ferner meinen wir: Eine Verkürzung allein reicht nicht; das Rotsignal muss bereits erloschen sein, wenn die Sicht auf die Fußgängerampel freigegeben wird. Nur so sind tödliche Missverständnisse zu vermeiden.

Haltestellen in Mittellage – der Frust über nicht erreichte Bahnen

Was allein nutzen Vorrangschaltungen für Bahnen, wenn diese an den Haltestellen von den Fahrgästen nicht erreicht werden können? Wer kennt es nicht: Die gewünschte Bahn nähert sich, die Ampel am Fußgängerüberweg zum Mittelbahnsteig erlaubt jedoch keine Querung. Sie gibt erst dann Grün, wenn die Bahn längst die Haltestelle verlassen hat. Ein Nachlassen des Kfz-Stroms ist der große Verführer, doch schnell bei Rot über die Fahrbahn zu hasten, um sich eine längere Wartezeit auf die nachfolgende Bahn zu ersparen.

Für die Zukunft sollte es bei Bahnsteigen in Mittellage selbstverständlich sein, dass Fußgänger am Bahnsteigkopf vor Einfahrt der Bahn eine Grünphase erhalten.

Für Neuplanungen wie die auf der Bonner Straße kann dies schon im

Vorfeld bei der Programmierung Berücksichtigung finden. Aber auch die Schaltungen an Straßenzügen wie der Amsterdamer, der Aachener und der Luxemburger Straße sollten zügig entsprechend überarbeitet werden.

Lange Umlaufzeiten – die kölsche Form der Geduldsprobe

Nirgends in Deutschland müssen Verkehrsteilnehmer länger auf das nächste Grün warten als in Köln. Die langen Umlaufzeiten sollen eine hohe Leistungsfähigkeit der Kreuzungen gewährleisten. Der Gedanke dabei: Je länger der Umlauf, umso weniger werden kostbare Sekunden für Sicherheitsabstände zwischen den Verkehrsströmen vergeudet. Es gibt jedoch eine vermutlich zu ergänzende Regel: je länger die befürchtete Wartezeit, um so größer die Bereitschaft, für das zügige Fortkommen etwas zu riskieren. Zum Beispiel werden Radfahrer gerne noch vor dem befürchteten Rotsignal von eilig rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen geschnitten.

Aber auch wer zu Fuß unterwegs ist, hat nicht immer die Geduld, den gesamten Umlauf abzuwarten. Im Unterschied zu den Autofahrern gibt es keine grüne Welle. Vielmehr heißt es,

an so ziemlich jeder Ampel zu warten – durchschnittlich die halbe Umlaufzeit. Die Geduld endet oft dann, wenn der große Pulk von Kraftfahrzeugen die Straße passiert hat und sich der Sinn des Rotsignals nicht mehr erschließt.

Verkehrssicherheit muss vor Leistungsfähigkeit gehen und die Zeit zwischen zwei Grünphasen ist – wie 2010 beschlossen – endlich auch in Köln dem Niveau anderer Großstädte anzupassen! Es ist klar, dass Insellösungen hier nicht möglich sind. Die Umstellung muss das gesamte Stadtgebiet erfassen.

Neben den hier genannten Punkten ist daran zu erinnern, dass auch 2016 längst noch nicht alle überflüssigen Ampelanlagen abgebaut sind. Und auch die Forderung des Rates, Fußgängern die Querung mehrspuriger Straßen in einer durchgängigen Grünphase zu ermöglichen, wurde bisher nur selten umgesetzt.

Eine Aktion wie „Köln steht bei Rot“ wird nur dann erfolgreich sein, wenn die hiesigen Ampelschaltungen die grundlegenden menschlichen Verhaltensmuster berücksichtigen. Wie sagte noch Konrad Adenauer: „Nehmen sie die Menschen, wie sie sind, andere gibt's nicht.“

Volker Kunstmann
(VCD-Arbeitskreis ÖPNV)



Klimaschutz im Rhein-Erft-Kreis

Das verschwundene Konzept

Wo sind die Ergebnisse eines öffentlich geförderten Projekts zu finden?

Der Regionalverband Köln des VCD war einer der Beteiligten bei der Entstehung des Verkehrsentwicklungsplans des Rhein-Erft-Kreises. Der damalige Ansatz, eine Verkehrsentwicklung mit einem Klimaschutzkonzept zu verbinden, hat uns sehr überzeugt. Unter dem Titel „Klimaschutzteilkonzept Verkehr Rhein-Erft-Kreis“ wurde das Vorhaben zudem mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit öffentlich gefördert. Doch leider ist im Laufe des Verfahrens auf dieses Klimaschutzkonzept nicht weiter eingegangen worden. Es lag auch den

weiteren Beratungen und den Beteiligten nicht vor. Der VCD hat mehrfach, unter anderem beim Workshop zum Mobilitätskonzept am 19. März 2015, auf das Fehlen dieses Konzepts hingewiesen und es eingefordert.

Unsere Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans des Rhein-Erft-Kreises führte am 29. August 2015 aus: „3. Die Steigerung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen des Rhein-Erft-Kreises ist (...) alleine auch schon aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes erforderlich. Im Entwurf ist aufgeführt, dass der Kreis im Zuge der Erarbeitung des Nahverkehrsplans auch ein ‚Klimaschutzkonzept Teilbereich Verkehr‘ hat erstellen lassen. Leider sind

die Ergebnisse dieses Gutachtens im Entwurf des Nahverkehrsplans nicht verarbeitet worden. Ergebnisse, die man aus einem solchen Gutachten erwarten könnte, finden sich im Entwurf weder in der Bestandsaufnahme noch unter den Rahmenbedingungen oder gar im Leit- und Zielbild.“

Und auch das Gutachten findet sich nirgends. Weder gibt es dies auf Papier, noch digital. Dabei wurde es doch mit Steuergeldern finanziert. Auf Nachfragen des VCD gibt es keine Antwort. Selbst ein Schreiben an den Finanzier des Klimaschutzkonzeptes, das Bundesumweltministerium, hat zu keiner Reaktion geführt. Das Konzept ist und bleibt verschwunden.

Roland Schüller



Denkanstoß

Schöne neue Automobilität – ohne Stau und kostengünstig?

Mögliche Entwicklungen sowie deren Konsequenzen für Köln und Umgebung

In der letzten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE berichteten wir unter dem Titel „Stauhauptstadt Köln? Oder: Ist der Stau vermeidbar?“ über das Tabuthema PKW-Auslastung: Die Masse der zumeist nur mit einer Person besetzten PKW verursacht den Stau, eine hohe Luftverschmutzung und einen großen Flächenverbrauch für Straßen und Parkplätze.

Bei genauer Betrachtung beträgt die Auslastung eines PKW im Schnitt nur knapp fünf Prozent – er wird nur an einer einzigen Stunde eines Tages genutzt. Berücksichtigt man darüber hinaus, dass von den meistens fünf angebotenen Sitzplätzen in der Regel nur einer besetzt ist, dann sinkt die Auslastung gar auf unter einem Prozent. Natürlich weiß jeder, dass eine hundertprozentige Auslastung nicht erreichbar ist; die Ist-Werte machen aber deutlich, wie extrem niedrig die Auslastung in Wirklichkeit ist.

Verlierer im heutigen System sind die Autobesitzer, die ein schlecht ausgelastetes Fahrzeug unterhalten, sowie das Gemeinwesen, das unter anderem die Kosten der überdimensionierten Infrastruktur trägt.

Unsere heutige Automobilität könnte sowohl preiswerter als auch effizienter, vor allem ohne Stau, abgewickelt werden. Zu diesem Schluss kommt auch Lawrence D. Burns, bis 2009 Vizepräsident bei General Motors. Er ist überzeugt, dass „durch eine entsprechende Koordination 80 Prozent weniger Fahrzeuge gebraucht würden als Fahrzeuge in persönlichem Besitz. Eine vergleichbare Mobilität könnte zu 20 Prozent der Kosten eines eigenen Fahrzeugs geliefert werden.“

Warum leisten wir uns ein so teures Mobilitätssystem?

Die heutige teure und wenig effiziente Automobilität konnte sich nicht



Typisch Rush-Hour: Die Straße ist voll, aber in jedem Auto sitzt nur eine Person.

zuletzt deshalb etablieren und so lange halten, weil sie weitgehend von der Politik unterstützt und geschützt wurde. Dabei schrecken Automobilhersteller auch nicht vor unlauteren Mitteln zurück, siehe Dieselgate. So konnte man bislang einen Milliarden-Markt quasi unter sich aufteilen – an einer Verbesserung der Auslastung sowie an Alternativen war und ist Politik und Industrie nicht gelegen: Je mehr Autos verkauft werden, desto besser.

Der Automobilitätsmarkt schafft viele Begehrlichkeiten

Der Markt für Automobilität wird seit einiger Zeit von verschiedenen Seiten attackiert – und zwar mit zunehmender Stärke, vor allem durch mächtige global operierende Konzerne aus der IT-Branche, die hier immense Einsparpotentiale ausgemacht haben. Vor allem durch den Einsatz digitaler Technik brechen diese Konzerne den Markt peu á peu auf – zu Lasten der traditionellen Automobilhersteller. Nachfolgend werden Alternativen für

die heutige individuelle Automobilität aufgeführt und mögliche Weiterentwicklungen betrachtet.

Carsharing – noch klein, aber stetig wachsend

Viele Jahre führte das Carsharing, das an feste Stationen gebunden war, ein Schattendasein in einer Öko-Nische und war aufgrund der geringen Benutzerzahlen für die Großen uninteressant. Vor einigen Jahren jedoch befanden die Automobilhersteller, dass es besser sei, hier präsent zu sein, anstatt anderen das Feld zu überlassen. Immerhin werden auch hier Autos verkauft. Durch die neuen Mitspieler und deren Abkehr von den festen Stationen konnte das Carsharing seine Nische verlassen und gewinnt zunehmend Marktanteile.

Leider ist das Carsharing-Netz noch nicht flächendeckend und damit zum Beispiel für Pendler derzeit wenig attraktiv. Um ganz Deutschland zur Carsharing-Nation zu machen, sind geschätzt rund acht Millionen Fahrzeuge nötig, weniger als 20 Prozent des heutigen Bestandes von 44 Millionen. Zurzeit sind in Deutschland allerdings nur circa 16.000 Carsharing-Autos unterwegs. Hier gibt es also noch viel Luft nach oben.

Während beim Carsharing das eigene Fahrzeug durch ein geliehenes ersetzt wird, gehen die weltweit stark



Carsharing-Station in Köln-Nippes mit diversen Fahrzeugtypen



Das herkömmliche Taxi schöpft sein Potential nicht aus.

wachsenden Mitfahrdienste (Englisch: Ridesharing) einen Schritt weiter: Hierbei ist der Mitfahrende vom Betrieb des Fahrzeugs befreit.

Taxi – viel Potential, doch durch Rechtsrahmen gefesselt

Der Mitfahrdienst mit der hierzulande stärksten Verbreitung und dem größten Bekanntheitsgrad ist zweifelsohne das gute alte Taxi. Es ist aber in die Jahre gekommen und fährt unter gesetzlichen Vorgaben, die es an einer Effizienzsteigerung hindern, wodurch es im rauen Wettbewerb zunehmend angreifbar ist.

Beispielsweise ist nicht gestattet, dass ein Taxi mehrere Fahraufträge gleichzeitig durchführt. Es gibt also keine Mitfahrmöglichkeit, wie etwa in der Türkei. Dort gibt es das Dolmuş-Taxi und den größeren Minibüs bereits seit vielen Jahrzehnten. Man muss lediglich dem Fahrer ein Handzeichen geben, um den Mitfahrwunsch zu äußern und mitgenommen zu wer-

den. Auf der Route kann man an jeder Haltemöglichkeit ein- oder aussteigen.

Ähnliche Angebote wie das Dolmuş-Taxi und den Minibüs gibt es bei den in Deutschland betriebenen nachfrageorientierten Systemen Anruf-Sammel-Taxi (AST) und Rufbus.

(Mit-) Fahrgemeinschaften

Mitfahrgemeinschaften gibt es schon seit Jahrzehnten, inzwischen haben elektronische Plattformen die Büros in den Innenstädten weitgehend abgelöst. Klassische Fahrgemeinschaften bilden sich vor allem bei regelmäßigen Fahrten oder solchen über größere Distanzen und bedürfen zumeist eines gewissen zeitlichen Vorlaufs. Gemessen am Gesamtfahrsvolumen spielen sie nur eine kleine Rolle.

Dynamisches Ridesharing

Seit einigen Jahren ermöglichen internetfähige Smartphones und Navigationssysteme die Vermittlung von spontanen Fahrgemeinschaften, deren Teilnehmer, sei es als Fahrer eines Kraftfahrzeugs oder als Fußgänger, bereits im Straßenverkehr unterwegs sein können. Dabei spricht man von „dynamic ridesharing“.

In vielen Ländern haben kapitalkräftige Unternehmen viel Geld in die Hand genommen und in dynamische Ridesharing-Systeme

investiert. In den USA sind unter anderem die beiden Firmen Uber mit seinem Dienst UberPool sowie Lyft zu nennen, in China Didi und in Indien Ola. In Berlin befindet sich seit August das Start-up Door2Door mit Kleinbussen in einer Testphase, zunächst an den Wochenenden im inneren Berliner S-Bahnring und als Ergänzung zum bestehenden Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. Die Ridesharing-Unternehmen gehen davon aus,

Fortsetzung Seite 30 >>

Terminankündigung Schöne neue Automobilität? Mögliche Auswirkungen auf die Kölner Verkehrspolitik

**Donnerstag, 9. Februar 2017, 19.00 Uhr
im kleinen Forum im Bürgerzentrum Alte
Feuerwache, Melchiorstr. 3, Köln**

Vorgestellt und diskutiert werden die sich abzeichnenden Entwicklungen im Bereich der (Auto-)Mobilität wie die neuen Mitfahrsysteme, das autonome Fahren und die Robotertaxis.

Nicht zu kurz kommen sollen dabei die möglichen Auswirkungen auf geplante Neu- und Ausbaumaßnahmen wie die Autobahnbrücken in Leverkusen und Köln-Godorf oder den Ausbau von P&R-Plätzen.

Ebenfalls soll diskutiert werden, ob und wie laufende oder geplante Projekte wie die Umverteilung von Verkehrsflächen und die Verringerung von PKW-Stellplätzen vor dem Hintergrund dieser neuen Perspektiven beschleunigt werden können.



perpedalo
velomarketing & event

JOBS für die Saison 2016
Fahrer & Stadtführer

Wir unterstützen das
Kinder- & Jugendhospitz



Balthasar

Rikscha-Fahrt

KÖLN

GUTSCHEINE!

ERFAHREN
VERSCHENKEN SIE

Stadtführung

Confibike-Fahrt

GUTSCHEINE!

Stadtführung

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

dass sie gegenüber herkömmlichen Taxidiensten durch den Pool-Effekt bis zu 50 Prozent günstigere Preise anbieten können.

Robotertaxis ab 2021?

Erklärtes Ziel von Uber ist, in absehbarer Zeit auf die Fahrer zu verzichten und damit rund 80 Prozent der gesamten Fahrtkosten einzusparen. Die Presse spricht hier anschaulich von „Robotertaxis“, die einfach via Smartphone herbeigerufen werden.

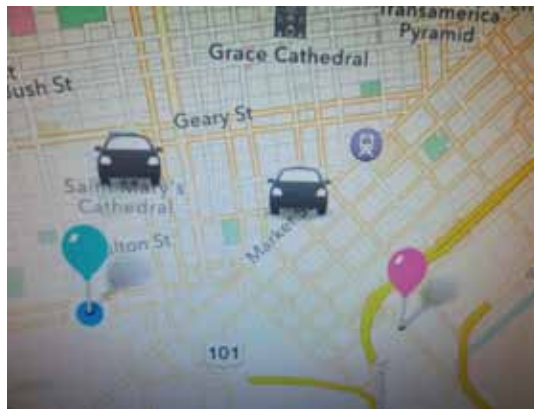
Der Autokonzern Ford will bereits 2021 selbstfahrende Autos auf den Markt bringen – ohne Lenkrad, ohne Bremse und Gaspedal. Die Fahrzeuge sollen vorerst aber nur in Großstädten und für professionelle Anbieter wie Uber fahren und in genau definierten Umgebungen innerhalb der Städte eingesetzt werden. Durch die kluge Beschränkung auf professionelle Anbieter kann Ford das wesentlich diffizilere Geschäft mit den Endkunden vermeiden.

Doch Uber will nicht bis 2021 warten und setzt bereit seit September 2016 selbstfahrende Taxen vom Typ Volvo XC90 in Pittsburgh, dem Sitz des Unternehmens, ein. Zur Sicherheit befindet sich auch ein Fahrer an Bord, der jederzeit eingreifen kann.

Noch schneller ist man in Singapur, wo ein Start-up-Unternehmen bereits seit April selbstfahrende Autos der Hersteller Renault und Mitsubishi mit Fahrgästen an Bord testet, und zwar im Bezirk One-North auf einem sechs Kilometer langen Straßennetz.

Ein kurzer Blick in die Zukunft

Die Robotertaxis werden kommen. Lediglich über das Datum ihrer massenhaften Verbreitung besteht noch Unklarheit – manche sehen diesen Zeitpunkt in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts, andere eher in der zweiten Hälfte. Gewiss ist, dass sie den bisherigen Hang zum Besitz eines eigenen PKW auf den Kopf stellen werden: Die Kosten werden im Vergleich zum eigenen PKW aufgrund der wesentlich höheren Fahrzeugauslastung geringer sein und das bei einer hohen Verfügbarkeit und Bequemlichkeit: Parkplatzsuche, TÜV und Werkstattbesuch waren gestern. Die Ver-



Ridesharing-Anwendungen auf dem Smartphone ermöglichen die spontane Bildung von Fahrgemeinschaften.

knüpfung zum schienenengebundenen ÖPNV wird optimal sein – ohne die Notwendigkeit flächenverbrauchender Park&Ride-Anlagen.

Für die heutigen Automobilhersteller werden sich dramatische Änderungen ergeben, durchaus vergleichbar mit den Energieriesen, die heute um ihr Überleben kämpfen, weil sie zu spät auf die erneuerbaren Energien reagiert haben. Die Produktionszahlen der Automobilhersteller werden einbrechen und es wird zu Verwerfungen kommen.

Automobillobby und Politik werden sich in den nächsten Jahren verzweifelt dagegen stemmen. Sie klammern sich momentan noch an die Hoffnung, dass der zukünftige Autokäufer dann kein herkömmliches Auto mehr kauft, sondern ein autonomes. Die Kosten und die Bequemlichkeit werden jedoch eine andere Sprache sprechen und eigene Autos werden nur noch von einer kleinen Zielgruppe gekauft werden, vergleichbar mit den heutigen Liebhabern von Oldtimern oder den Besitzern von Luxuskarossen.

Darf wie bisher weitergehen?

Obwohl im Grunde genommen bereits heute viele Fachleute wissen oder zumindest ahnen, dass das autonome Fahren kommen wird, erfolgt keine Änderung in der derzeitigen Verkehrspolitik, weder auf Bundesebene noch auf kommunaler Ebene.

Da wird beispielsweise noch ein massiver Ausbau der Park&Ride-Anlage Weiden-West geplant, die sich mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr amortisieren wird, oder der Ausbau von Umgehungsstraßen, Gürteln

oder einer zusätzlichen Rheinbrücke. Dabei gilt es, jetzt bereits die Weichen richtig zu stellen, Investitionen in den Straßenbau zu hinterfragen und dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum zu ermöglichen.

Auch die öffentlichen Verkehrsunternehmen dürfen die neuen Entwicklungen nicht verschlafen, sondern sollten sie aktiv mitgestalten – ihnen eröffnen sich mit ihrer Erfahrung und ihrer Kompetenz große neue Potentiale. Vor allem Investitionen in nachfrageorientierte AST- und Rufbussysteme sowie der Ausbau der Schieneninfrastruktur sollten jetzt im Vordergrund stehen – anstatt den P&R-Platz Weiden-West auszubauen, könnte man in Zubringerbusse investieren.

Diskussion im Bürgerzentrum Alte Feuerwache

Frühzeitig soll das Thema in Politik und Fachöffentlichkeit vorgestellt und diskutiert werden, und zwar am Donnerstag, den 9. Februar 2017, um 19 Uhr im Bürgerzentrum Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, im kleinen Forum im Südtrakt, direkt über dem VCD-Büro.

Hier sollen mögliche Auswirkungen auf geplante Projekte diskutiert werden, zum Beispiel

- die Autobahnbrücke Leverkusen mit geplanten 12 Autospuren,
- die geplante neue Autobahnbrücke im Kölner Süden und
- der Ausbau von P&R-Plätzen zum Beispiel in Weiden-West.

Ebenfalls sollen Überlegungen angestellt werden, ob und wie laufende oder geplante Projekte vor dem Hintergrund dieser neuen Perspektiven beschleunigt werden können, etwa

- Umverteilung von Verkehrsflächen,
- Einrichtung von Umweltpuren,
- Stellplatzreduktion,
- Parken am Rande (ohne Tiefgaragen) bei Neubausiedlungen,
- Einführung von Tempo 30,
- Einführung einer verkehrsabhängigen Maut,
- Ausbau von nachfrageorientierten Rufbus- und Anruf-Sammel-Taxi-Systemen sowie
- Förderung von Mitfahrgemeinschaften.

Hans-Georg Kleinmann



Rendsburger Platz

Anwohner gegen Schwerlastverkehr

Anwohner des Rendsburger Platzes in Köln-Mülheim engagieren sich für ihren Lebensraum.

Alles begann, nachdem im Jahr 2010 die Zoobrücke für den Schwerlastverkehr gesperrt werden musste. Direkt in der Nähe, in Köln-Niehl, ist ein Containerhafen, der als Umschlagplatz konzipiert wurde: Angelieferte Container müssen innerhalb von 24 Stunden abtransportiert werden, um Platz für die nachfolgenden zu schaffen. Das führte zu einem Wild-West-Schwerlastverkehr, die Wagen fuhren und einige fahren sogar bis heute noch durch Wohnviertel, um schnell auf die Autobahn zu gelangen – so auch über den Rendsburger Platz.

Einige, als „die Gallier von Müllem“ bekannte Anwohner des Platzes forderten städtische Maßnahmen dagegen. Mit dem vom Verkehrsausschuss am 5. November 2013 verabschiedeten LKW-Führungskonzept schien ein Teilerfolg erreicht. Mittels moderner Kommunikationsmittel (Navigationsgeräte) sollten die Lastkraftwagen intelligent und zügig zu ihren Zielen in Köln gelenkt werden, ohne Wohngebiete und Nebenstraßen unnötig zu belasten.

Wir jubelten, weil wir uns am Ziel wähnten – die Verwaltung hat diesen Beschluss jedoch nur als unverbindliche Wunschvorstellung behandelt und einfach zur Seite geschoben. Also mussten wir weiter protestieren.

Nach unserer letzten Aktion „Sammeln für die Stadt, damit unsere Straße fertig wird“ hat mich Herr Dipl.-Landschaftsarchitekt Jürgen Wulfkühler, Dozent der Fachhochschule Köln im Bereich Städtebau, angesprochen. Er fragte mich, ob wir uns als Bürgerinitiative an einem Lernprojekt beteiligen möchten, das er über unsere Straße mit seinen Studenten gestalten wollte. Damit begann ein intensiver Kontakt zu Herrn Wulfkühler und seinen Studenten. Am 30. Juni 2015 war es dann soweit: Im Bezirksrathaus wurde das Ergebnis vorgetragen, ein Entwurf für einen schön gestalteten



Am 1. Juli protestierten die Anwohner des Rendsburger Platz gegen die Verkehrsbelastung in ihrem Umfeld, indem sie für zwei Stunden ihr Wohnzimmer auf die Straße verlegten.

Lebensraum am Rendsburger Platz. Auf Basis der Studentenarbeit haben wir einen Plan angefertigt, mit dem wir an die Öffentlichkeit getreten sind. Die Journalistin Anke Bruns von WDR Lokalzeit Köln hat uns mit Hern Jochen Ott und Frau Henriette Reker,

den Kontrahenten bei der damals noch bevorstehenden Oberbürgermeisterwahl, zusammengebracht. Beide haben uns ihre Unterstützung für die neue Gestaltung des Rendsburger Platzes zugesagt.

Wir bekamen nach der Wahl tatsächlich die Möglichkeit, unsere Vorstellungen der Stadtverwaltung vorzutragen. Herr Harzendorf, Amtsleiter für Straßenbau und Verkehrstechnik, überraschte uns mit einem zweiten Kreisverkehr bei seiner Ortsbesichtigung. Für die Neugestaltung des Rendsburger Platzes wurde ein Zeitraum von zwei Jahren vorgeschlagen.

Noch ist nichts passiert, deshalb haben wir am 1. Juli 2016 erneut für zwei Stunden den Rendsburger Platz für den Auto- und LKW-Verkehr gesperrt. Mit großem Erfolg.

Pietro M. Colianni

Bürgerinitiative Rendsburger Platz □

FRIEDENSBILDUNGSWERK	
Bildungsurlaub Mediation Sprachen	
Info: www.friedensbildungswerk.de	Mediation – Sechsstufige Fortbildung zur/zum MediatorIn (150 Std.)
	Sprachen – Hocharabisch – Russisch – Polnisch Neugriechisch – Italienisch
	Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik & Gesellschaft
	Vorstellung des Bildbandes Köln und der Krieg Leben Kultur Stadt (1940–1950) Do 09.02.2017 / 19.30 – 21.45 Uhr / Friedensbildungswerk
	Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E-Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945



Clevischer Ring

Aktion für frische Luft in Köln-Mülheim

Es kann frische Luft in Mülheim geben, wenn der Kraftfahrzeugverkehr deutlich reduziert wird. Dies belegte eine Aktion am 16. September.

Die am Clevischen Ring in Köln-Mülheim gemessenen Luftschadstoffwerte überschreiten seit Jahren die Grenzwerte erheblich. Gehandelt wird aber entweder gar nicht oder falls doch, dann mit Konzepten, die teuer, wirkungslos und unpraktisch sind. Gegen diese Untätigkeit richtete sich der Aktionstag „Frische Luft in Mülheim“. Über 20 Gruppen und Organisationen hatten dazu aufgerufen, sich am Freitag, dem 16. September 2016 – dem Auftakttag zur Europäischen Mobilitätswoche – für frische Luft einzusetzen und ein Stück Straße vom Autoverkehr freizuhalten.

Dank der kooperativen Mülheimer Polizei konnte in der Hauptverkehrszeit von 16:00 bis 20:00 Uhr der Clevische Ring in Höhe des Wiener Platz in einer Fahrtrichtung frei von Autos und Lastkraftwagen gehalten werden. Die Menschen nutzten die Straße auf vielfältige Weise: Ein Kindergeburtstag wurde gefeiert, das anliegende

italienische Restaurant konnte seine Türen öffnen und die Gäste begrüßen und stiftete zudem den Strom, die Sozialistische Selbsthilfe Mülheim (SSM) stellte aus ihrem Warenlager Sofas, Tische und Teppiche zur Verfügung, die Food Kooperative öffnete einen Gemüsestand mit Lebensmitteln, die sonst weggeworfen werden. Der Geruch von frischen Waffeln eines Bäckers mit mobiler Küche auf einem Fahrrad verbreitete sich in der Luft.

Die vier Stunden ohne Autos auf einer der Fahrbahnen genügten, um die Messwerte deutlich unter die Grenz-

werte zu senken, besonders die Werte für Feinstaub und Stickoxyde – siehe nebenstehende Tabelle. Die Aktion zeigte deutlich auf, wie einfach Luftschadstoffe reduziert werden können, wenn der Autoverkehr begrenzt wird. Auf die Gesundheitsgefährdung, die aus dem massiven Straßenverkehr in Mülheim resultiert, wurde deutlich hingewiesen.

Zwar mussten viele Autofahrer eine begrenzte Zeit im Stau stehen, dafür hatten die Menschen in Mülheim zumindest vier Stunden lang frische Luft. *Wolfgang Besser* ▣

Uhrzeit	Stickoxid		Stickstoffdioxid		Feinstaub	
	9.9.2016	16.9.2016	9.9.2016	16.9.2016	9.9.2016	16.9.2016
15:00	105	133	93	90	33	22
16:00	92	20	74	49	33	21
17:00	121	20	90	43	33	20
18:00	144	20	105	48	33	19
19:00	124	26	103	43	33	19
20:00	144	38	108	57	33	19
21:00	118	48	95	59	33	19

Schadstoffwerte zum Zeitpunkt der Aktion und zu den gleichen Zeitpunkten in der Vorwoche an der Messstation Clevischer Ring (alle Angaben in Mikrogramm pro Kubikmeter). [Quelle: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen]

Kommentar

Neues Verkehrskonzept für die Kölner Altstadt

Für Kraftfahrzeuge soll es künftig keine Durchfahrt mehr zwischen Hohe Straße und Alter Markt, Augustinerstraße und Dom geben. Auch mehr als 100 Parkplätze in Domnähe fallen weg, Tiefgaragen und Parkhäuser bleiben erreichbar.

Das neue Verkehrskonzept, das die Kölner Stadtverwaltung im Oktober präsentierte, soll schrittweise umgesetzt werden. Ein genauer Zeitplan steht noch nicht fest.

Ein Blick über die Landesgrenzen hinweg zeigt, was andere Metropolen mit ihren Stadtzentren machen: In Oslo hat sich die Stadtregierung zum Ziel gesetzt, dass das Zentrum



Kölner Altstadt – bald autofrei?

bis 2019 autofrei wird, Stockholm hat seine Innenstadtmaut („Staugebühr“) am Anfang des Jahres deutlich erhöht und Paris erklärt das Seine-Ufer zur Fußgängerzone, rechtzeitig zur Eröff-

nung des Pariser Autosalons. Bei der stillgelegten und nun begrüneten Straße handelt es sich immerhin um ein Teilstück der Stadtautobahn, durchaus vergleichbar mit der Kölner Rheinförderstraße. Eine Expertenkommission hatte im Fall der Straßenschließung Staus und eine noch stärkere Luftverschmutzung vorausgesagt – und lag falsch.

Der Untersuchung zufolge wird das Kölner Quartier täglich von 15.100 Kraftfahrzeugen durchquert. Nach Umsetzung der Maßnahmen sollen es noch 13.600 sein. Das hört sich nicht gerade radikal an. Da gehen andere Metropolen deutlich weiter.

Hans-Georg-Kleinmann ▣

Luftreinhalteplanung Stadt hat runden Tisch ins Leben gerufen

Erwartungen des VCD an das am 25. Oktober gestartete Gremium

Die Situation in Köln ist kritisch: Der Grenzwert der Stickstoffdioxid-Belastung wird an der Mehrzahl der Kölner Messstellen seit vielen Jahren deutlich überschritten. Anerkannte Fachleute bestätigen, dass es mehr Verkehrstote durch Luftschadstoffe als durch Unfälle gibt. Die Deutsche Umwelthilfe hat deshalb mehrere Städte verklagt, darunter auch Köln. Im Falle der Stadt Düsseldorf war diese Klage erfolgreich und das Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf fordert insbesondere die ernstliche Prüfung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge. Auch die Europäische Union moniert die anhaltenden Überschreitungen der Grenzwerte bei den Stickstoffdioxiden und mahnt wirksame Maßnahmen an.

Im Vorfeld des erwarteten Urteils des Verwaltungsgerichts hat sich der Kölner Dezernent für Soziales, Integration und Umwelt zu einem runden Tisch zur Luftreinhalteplanung entschlossen, dessen Auftaktsitzung am 25. Oktober stattfand. Ziel des runden Tisches soll sein, bis zum Sommer 2017 dem Rat der Stadt Köln einen Entwurf mit Handlungsempfehlungen vorzulegen. Erste Maßnahmen sollen bereits Ende 2017 umgesetzt werden.

Sehr späte Einladung an die Umweltverbände

Auch der VCD Regionalverband Köln und andere Umweltverbände wurden zu dem runden Tisch eingeladen, allerdings erst am 17. Oktober, sprich



Schadstoffmessstelle Clevischer Ring

acht Tage vorher. Es ist durchaus denkbar, dass dieser runde Tisch ursprünglich ohne die Umweltverbände geplant war. Umso größer ist nun das Aufatmen beim VCD, dass seine kritische Position zu diesem Thema in den Prozess einfließen kann.

Der Wind hat sich gedreht

Das Thema hat in Köln eine lange Vorgeschichte. Unsere Empfehlungen wurden viele Jahre lang als ideologisch gebrandmarkt. Stattdessen setzte man und setzt immer noch auf eine weitere Verflüssigung des Autoverkehrs, frei nach dem Motto „stehende Autos verschmutzen mehr als fahrende Autos“, ohne zu bedenken, dass dadurch zusätzlicher Autoverkehr angezogen wird. Auch waren und sind Appelle an die Autofahrer, die Autohersteller, das Land, den Bund und die EU sehr beliebt – die kosten nichts und tun den Autofahrern nicht weh. Diese Appelle blieben allesamt wirkungsarm

oder gar wirkungslos: Die gemessenen Stickstoffdioxide verharrten auf hohem Niveau.

Nicht zuletzt seit dem Abgas-Betrug des Automobilherstellers VW hat sich die Stimmung gedreht. Nun kann jedermann erkennen, warum die Abgaswerte auf hohem Niveau verblieben, und die Nachsicht mit der Automobilindustrie hat merklich nachgelassen. Auch wird immer mehr Menschen klar, dass sich die deutschen Automobilhersteller mit ihren hochgezüchteten Verbrennungsmotoren in eine technische Sackgasse hinein bewegen – eine Technik, die nur noch durch massiven und unverhohlenen politischen Druck vor allem seitens der Bundesregierung gegenüber der EU am Leben gehalten werden kann.

Auch die Presse berichtet mittlerweile ausführlicher über die Gesundheitsgefahren durch den Verkehr. In der Politik sind erste zaghafte Absetzbewegungen zu beobachten.

Auto oder Gesundheit?

Insofern hegt der VCD die Hoffnung, dass dieser Stimmungswandel auch am runden Tisch ankommen wird und wirksame Maßnahmen vorgeschlagen und letztlich auch von der Politik beschlossen werden. Aus jahrzehntelanger Erfahrung allerdings wissen wir, dass man wachsam bleiben und den Prozess immer wieder kritisch begleiten muss. Nur so kann sich die Waagschale zwischen dem Autoverkehr und der Gesundheit auf der richtigen Seite neigen.

Hans-Georg Kleinmann



**Sattel um
und entdecke
den neuen
Grünen Lifestyle!**



kiss the inuit
ETHICAL FASHION FOR WOMEN & MEN

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

Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030

Mehrere VCD-Vorschläge aufgenommen

Die Stadt Bergisch Gladbach hat am 29. Juni in einer gemeinsamen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses und des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr ihr Mobilitätskonzept 2030 beschlossen.

Nachdem der VCD festgestellt hatte, dass von seiner Stellungnahme aus dem Dezember 2015 (siehe RHEIN-SCHIENE 57, S. 38/39) praktisch nichts Niederschlag im damaligen Entwurf des Mobilitätskonzepts gefunden hatte, sind jetzt doch mehrere vom VCD vorgeschlagene Punkte neu in das Konzept aufgenommen worden: „Bei den weiteren Überlegungen zur Verlängerung der Linie 1 ist zu beachten, dass mittelfristig geplant ist die Linie auf längere Zügeinheiten umzustellen, um auch zukünftig ausreichend Kapazitäten zur Bedienung der Nachfrage vorzuhalten. Da die Verkehre nicht gebrochen werden sollen, müssen bei der weiteren Konkretisierung der Maßnahme Bahnsteiglängen von 80 m berücksichtigt werden.“

Zu einem angestrebten dichteren Takt auf der Stadtbahnlinie 1 in der Nebenverkehrszeit steht neu im Mobilitätskonzept: „Im Kreisausschuss am 09.06.2016 wurde die Taktverdichtung der Linie 1 in den Abendstunden beschlossen und schon im Juni 2016 umgesetzt.“ So fahren jetzt von Freitag auf Samstag drei und von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen vier Fahrten zusätzlich nach 1:00 Uhr nachts stündlich von Brück nach Bensberg und zurück.

Bahn von Thielenbruch nach Bergisch Gladbach

Neu im Mobilitätskonzept wird auch zu einer VCD-Forderung ausgeführt: „Eine weitere strategische Maßnahme, die die Stadt Bergisch Gladbach begrüßen würde, wäre die Verlängerung der Linie 3 bzw. 18 von Thielenbruch in die Stadtmitte. Als Maßnahme Ö 13 ist die Anbindung der Endhaltestelle Thielenbruch mit dem



Von der heutigen Endhaltestelle Thielenbruch der Linien 18 und 3 soll die Stadtbahn nach Bergisch Gladbach weitergeführt werden.

S-Bahnhof Bergisch Gladbach mit einem Schnellbus aufgeführt, da im Rahmen der Bürgerbeteiligungen zum Mobilitätskonzept viele Bürgerinnen und Bürger eine bessere Verknüpfung gefordert haben. Der Ausbau der schienengebundenen Infrastruktur würde die Attraktivität dieser Verbindung enorm erhöhen. Die Maßnahmen im Bereich Schienenverkehr besitzen strategischen Charakter und sind mindestens mit mittelfristigem Zeithorizont zu sehen, sollten aber von der Stadt Bergisch Gladbach stets unterstützt und in Erinnerung gebracht werden, um die sehr guten Beiträge der Schienenverkehrslinien zur umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilität weiter zu fördern.“ Inzwischen hat der VCD aber bereits moniert, dass die Stadt im Vorentwurf für den Flächennutzungsplan keine Trasse für diese Bahnverlängerung vorgesehen hat.

„Zwei weitere Vorschläge für Schnellbuslinien, die in den Bürgerbeteiligungen diskutiert wurden, sind zum einen die Anbindung eines Schnellbusses von Kürten nach Bensberg als Vorlaufbetrieb zur potentiellen Verlängerung der Linie 1 und zweitens die Anbindung von Kürten mit einem Schnellbus zum S-Bahnhof Bergisch Gladbach. Bei beiden Vorschlägen muss beachtet werden, dass dadurch Parallelverkehre entstehen, die für den Aufgabenträger wirtschaftlich tragbar sein müssen.

Außerdem muss bei diesen Verbindungen gewährleistet sein, dass eine Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen erfolgt, damit ein effektiver Zeitvorteil entsteht und die zusätzliche Umsteigezeit auf den schienengebundenen Verkehr gerechtfertigt wird. Eine Prüfung dieser beiden Schnellbusverbindungen im kreisweiten Mobilitätskonzept würde die Stadt Bergisch Gladbach sehr begrüßen.“

Dazu erläuternd wurde eine weitere neue Passage aufgenommen: „Derzeit bereitet die Verwaltung eine Liste aller Lichtsignalanlagen vor, bei denen eine Bevorrechtigung des ÖPNV möglich wäre, um diese Liste an die zuständigen Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Im nächsten Schritt wäre es sinnvoll, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen abzugleichen, auf welchen Buslinien eine Bevorrechtigung sinnvoll und möglich wäre und ob bauliche Änderungen an den Lichtsignalanlagen sinnvoll und möglich sind.“

Barrierefreiheit

Aus einer Stellungnahme des Inklusionsbeirats, dem städtischen Beirat für die Belange Behinderter, an der der Sprecher des VCD Bergisch Gladbach maßgeblich mitgearbeitet hat, wurden auch mehrere Punkte neu in das Mobilitätskonzept aufgenommen:

- Blindenleitsysteme in wesentlichen öffentlichen Einrichtungen,
- Ausstattung von Ampeln mit akustischen Signalen auch im Umfeld der zentralen Versorgungsbereiche,
- Berücksichtigung der jeweils aktuellen Richtlinien zur Barrierefreiheit bei der Planung städtischer Hauptverkehrs- oder Wohnsammelstraßen sowie Fußgängerzonen und Plätze in zentralen Versorgungsbereichen,
- konsequente Weiterführung der von der Stadtverwaltung Bergisch Gladbach geführten Liste „Barrierefreier Ausbau von Haltestellen“, damit der barrierefreie Ausbau von Haltestellen weiter gefördert und die besonderen Belange von Men-



Der Busbahnhof Bergisch Gladbach ist zentrale Umsteigestation in der Stadt.

schen mit Behinderung im Umfeld von Altenwohnanlagen, Krankenhäusern, Reha-Zentren beachtet werden, sowie

- auch zukünftig die Ausweisung bedarfsgerechter Behindertenparkplätze und Berücksichtigung in der Stellplatzbilanz.

Bahndamm „bedingungsfrei“

So weit, so gut. Diese Verbesserungen des Mobilitätskonzepts werden aber mehr als konterkariert durch die Tatsache, dass bei der Beschlussfas-

sung in den beiden Ausschüssen auf Antrag der SPD mehrheitlich durchgesetzt wurde, dass die Straße über den Bahndamm „bedingungsfrei“ im Mobilitätskonzept aufgeführt wird. Im Entwurf des Mobilitätskonzepts vom 19. Mai 2016 heißt es noch: „Reichen die Maßnahmen“ (des Mobilitätskonzepts) „nicht aus, um das Ziel einer Verringerung des Kfz-Verkehrs von 4 % bis 2022 bzw. 8 % bis 2030 zu erreichen, oder werden die Effekte durch Bevölkerungswachstum aufgezehrt, so ist die Umsetzung der Maßnahme anzustreben“ (damit ist die Straße über den Bahndamm gemeint!). Im Endbericht heißt es jetzt: „Das Hauptziel des Mobilitätskonzeptes sieht eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität vor, jedoch muss anhand der Anpassung der Prognosewerte beachtet werden, dass eine wirkliche Verbesserung durch die Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept gewährleistet sein muss, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Daher müssen auch Maßnahmen, die nicht unter dem Begriff Nachhaltigkeit einzuordnen sind, in Betracht

gezogen werden, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhalten.“ Die Einrichtung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung als erste Maßnahme „birgt jedoch auch Nachteile, insbesondere was die Führung in der Ortslage Bensberg, den Anschluss an die BAB 4 und Umweltfaktoren angeht. Ein direkter Anschluss erscheint schwer umsetzbar und die Führung durch Bensberg würde die Frankfurter Straße zusätzlich belasten, so dass bauliche Verbesserungsmaßnahmen notwendig wären.“ Der VCD Bergisch Gladbach bleibt nachdrücklich bei seiner Position: Die Straße über die Bahndammtrasse darf nicht kommen!

Den Endbericht des Mobilitätskonzepts vom 22. August 2016 können Sie unter www.bergischgladbach.de/buergerbeteiligung.aspx abrufen. Der VCD Bergisch Gladbach wird die konkrete Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des Mobilitätskonzepts mit einer Arbeitsgruppe kritisch begleiten. Es zeichnet sich schon bei den ersten Detail-Beratungen in den Gremien ab, dass da noch viel passieren wird.
Friedhelm Bihn

Ihre grüne Druckerei im Rheinland

Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut



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



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



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



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



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

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

grün gedruckt.de
eine Marke der schloemer-gruppe

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

www.grün-gedruckt.de

Aktuelle Informationen unter:

www.facebook.com/gruengedruckt
 www.twitter.com/gruen_gedruckt
 [http://gplus.to/GrueGedruckt](https://plus.google.com/GrueGedruckt)



VCD Vorschläge

Neue Wege zum bezahlbaren Wohnraum

Der VCD Regionalverband Köln zeigt Wege zum bezahlbaren Wohnungsbau auf: Parken am Siedlungsrand und weitere Möglichkeiten zur Senkung der Baukosten.

Seit geraumer Zeit ist der Wohnungsbau in der Metropolregion Köln problembehaftet. Für die wachsende Bevölkerung entstehen nicht genügend neue Wohnungen, was wiederum die Kaufpreise und Mieten deutlich steigen lässt. Wesentlicher Grund dafür ist, dass es nur noch wenig Bauland in der Stadt gibt. Aber auch die Baukosten sind eine Ursache für die Zurückhaltung beim Wohnungsneubau – dabei nicht unwesentlich die teuren Autostellplätze.

Nach Meinung des ökologischen Verkehrsclubs VCD gibt es wirksame Maßnahmen gegen hohe Baukosten. Beim derzeitigen Siedlungsbau ist der Landschaftsverbrauch zu hoch. Das kann man zum Beispiel im Neubaugebiet Widdersdorf trefflich beobachten: Alle Einfamilienhäuser haben Autostellplätze am Haus, und alle Häuser werden durch breite Straßen erschlossen. Das kostet Bauland.

20 Prozent weniger Landschaftsverbrauch

Dabei geht es auch ganz anders, mit wesentlich weniger Landschaftsverbrauch. Der Schlüssel dazu ist das



Parkhaus am Siedlungsrand

Parken am Siedlungsrand, entweder ebenerdig, als preiswerte Parkpalette oder als Parkhaus. Dort sind ausnahmslos alle Stellplätze für Bewohner und Besucher untergebracht – es stehen keine Autos mehr im öffentlichen Raum. Dadurch sind vor allem geringer dimensionierte Straßenquerschnitte und ein stärker verdichtetes Bauen möglich, wodurch der Gesamtflächenverbrauch und die Infrastrukturkosten um bis zu 20 Prozent reduziert werden können.

Parken am Rand bietet hohe Flexibilität ...

Das konzentrierte Parken am Rande bietet eine hohe Flexibilität: Während heute jeder Haushalt eine feste vordefinierte Anzahl von Stellplätzen vor der Haustüre oder in der hauseigenen Tiefgarage vorhalten muss, gestattet ein zentrales Parken eine flexible Lösung für alle Wechselfälle des Lebens – egal ob ein Haushalt über fünf Autos oder über gar kein Auto verfügt. Diese Ansammlung von Stellplätzen ermöglicht ein nachhaltiges Stellplatzmanagement: Relativ einfach können Stellplätze dazu- oder abgebaut werden.

... und Zukunftssicherheit!

Auch für die Zukunft ist das Parken in Sammelanlagen gut gewappnet: In den kommenden Jahren stehen fundamentale Änderungen der Automobilität ins Haus. Das Auto der Zukunft wird kein isoliertes Fortbewegungsmittel mehr sein, sondern Bestandteil eines integrierten Mobilitätssystems. Die autonomen Autos werden innerhalb der nächsten fünfzehn Jahre erwartet. Es wird deutlich mehr „öffentliche“ Autos wie Taxen oder gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge und deutlich weniger eigene Autos geben. Und Stellplätze für Carsharing-Autos oder sogenannte Roboter-Taxis gehören in Sammelanlagen und nicht vor Einfamilienhäuser.



Siedlung „Stellwerk 60“

Höhere Aufenthaltsqualität

Das Parken am Rande ist nicht nur der Schlüssel für weniger Landschaftsverbrauch, sondern führt auch zu einer höheren Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Bewohner: Der komplette Innenbereich der Siedlung kann dadurch als eine ununterbrochene Fußgängerzone gestaltet werden.

Der öffentliche Raum wird zur Spiel- und Aufenthaltsfläche, die vielfältig genutzt wird. Dadurch erfährt er eine starke Aufwertung. Der Straßenraum ist belebt, die Sicherheit auf der Straße ist hoch, die Luft ist gesünder, es gibt keinen Lärm durch Autos. Es entwickelt sich eine hohe Wohnzufriedenheit. Für Kinder und Familien wird der Straßenraum erlebbar: Die Kinder



Viele Spielstraßen sind nicht sicher.



Autofreie Flächen bieten bessere Räume zum Spielen.

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

Spielstraßen – häufig ein Etikettenschwindel

Im Gegensatz zu solchen Fußgängerzonen trifft man in Wohngebieten häufig auf so genannte Spielstraßen. Diese sind in der Regel nicht das, was ihr Name verspricht. In den meisten Fällen können Kinder dort nicht gefahrlos spielen. Davon, dass es nicht funktioniert, zeugen von Kinder gemalte zusätzliche aufgestellte Schilder mit Sprüchen wie „gebt Kindern eine Chance“ oder auch Zusatztexte wie „Schrittgeschwindigkeit!“ an den offiziellen Spielstraßenschildern. Nicht zuletzt behindern am Straßenrand parkende Autos die Sichtbeziehungen.



Fahrradtiefgarage

Geringerer Stellplatzschlüssel senkt Baukosten zusätzlich

Die Baukosten können auch sinken, wenn der Stellplatzschlüssel (Anzahl Autos pro Wohneinheit) reduziert wird. Dieser Schlüssel kann nicht nur aufgrund eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebotes gesenkt werden, sondern auch aufgrund gut ausgebauter Fahrradabstellanlagen sowie eines ausgezeichneten Carsharing-Angebots.

Tiefgaragen – nicht für Autos, sondern für Fahrräder

Stark kostentreibend sind die Tiefgaragen unter den Mehrfamilienhäusern. Hier schneidet – wie bereits beschrieben – die Sammelstellplatzanlage am Siedlungsrand kostengünstiger ab und benötigt auch keine störende Zufahrt durch die Siedlung. Der VCD empfiehlt jedoch, unter Umständen nicht ganz auf Tiefgaragen unter den Mehrfamilienhäusern zu verzichten, sondern Raum für komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen, wenn oberirdisch der Platz fehlt.

Carsharing-Autos können private PKW ersetzen

Der Stellplatzschlüssel kann auch bei einem guten Carsharing-Angebot reduziert werden. Man rechnet im Allgemeinen damit, dass sechs bis acht private PKW durch ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt werden können.

Keine graue Theorie

Dass und wie die hier beschriebenen Maßnahmen und Konzepte umgesetzt wurden, kann in Köln-Nippes in der vier Hektar großen Neubausiedlung „Stellwerk 60“ am Samstag, den 21. Januar 2017, um 11 Uhr besichtigt werden – siehe nebenstehende Ankündigung. Die hohe Nachfrage nach Wohnungen sowie die geringe Fluktuation zeugen davon, dass die Maßnahmen nicht nur bei dem Bauträger und den Vermietern, sondern auch bei den Bewohnern ankommen.

Geringere Baukosten, weniger Autoverkehr, höhere Wohnqualität – drei Fliegen mit einer Klappe

Der VCD Köln setzt darauf, dass seine Vorschläge von der Politik und von der Immobilienwirtschaft aufgegriffen werden – nicht nur um die Baukosten abzusenken, sondern auch um die Wohnqualität zu verbessern und einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des städtischen Strategiepapiers zur Mobilitätsentwicklung „Köln mobil 2025“ zu leisten – also drei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen.

Hans-Georg Kleinmann



Terminankündigung Führung durch die Siedlung „Stellwerk60“

Samstag, den 21. Januar 2017, um 11 Uhr, Treffpunkt: Wartburgplatz



Bei der Siedlung handelt es sich um eine vier Hektar große Neubausiedlung in Köln-Nippes mit 455 Wohneinheiten und 1.550 Bewohnern. Es gibt dort 120 PKW-Stellplätze in einer Parkpalette am Siedlungsrand sowie zwei große Carsharing-Stationen mit insgesamt 20 Fahrzeugen. Der Innenbereich der Siedlung ist autofrei und besteht aus einem dichten Netz von Fußwegen, die auch für Radfahrer nutzbar sind. Die vorhandenen Tiefgaragen nur für Fahrräder errangen im Jahr 2013 den Deutschen Fahrradpreis.

Im Rahmen der Führung soll auch diskutiert werden, wie die Fußgängerzone im Innenbereich und das Parken am Rande auch als Modell für andere Neubausiedlungen dienen können. Weitere Infos: www.nachbarn60.de

Leserbeitrag

Auto abgeschafft – was nun?

In der letzten Ausgabe begannen wir eine neue Reihe über Menschen, die ihr Auto abgeschafft haben. Ein Leser beschrieb uns hierzu seine persönlichen Erfahrungen.

Meine Frau (63) und ich (59) haben bereits seit einigen Jahren kein eigenes Auto mehr. Wir wohnen im Agnesviertel, das erklärt einiges: Hier ist es fast unmöglich, ohne große Suche einen Parkplatz zu bekommen. Dafür geht viel Zeit drauf. Natürlich wäre es ohne Probleme möglich, einen Stellplatz anzumieten, aber zu Kosten zwischen 60 und über 100 Euro im Monat.

Die Vorteile

Bevor wir unser Auto abgeschafft haben, haben wir analysiert, wie teuer unser Auto ist. Dabei ist die Abschreibung, das ist das, was rechnerisch gespart gespart werden muss, um sich in späteren Jahren wieder ein Auto kaufen zu können, der größte Posten. Die Versicherungsbeiträge spielen keine große Rolle, da wir in einer günstigen Schadensfreiheitsklasse sind. Insgesamt sind wir auf Jahreskosten von 3.000 bis 4.000 Euro für unser Auto gekommen. Dies ist also die Summe, die uns maximal für Alternativen zur Verfügung steht.

Hinzu kommen noch einige andere Vorteile, wenn man kein eigenes Auto hat: Man erspart sich leidige TÜV- und Inspektionsbesuche sowie den zweimal jährlich anstehenden Wechsel von Sommer- auf Winterreifen.

CarSharing und Mietwagen als Alternative

Auch wenn wir viele Tage im Jahr kein Auto benötigen, können und wollen wir nicht ohne Auto leben. Das ist aber auch ohne eigenes Auto kein Problem. Zunächst haben wir uns bei cambio CarSharing angemeldet und sind seit vielen Jahren sehr zufriedene Kunden. Die Vielzahl an verschiedenen Autotypen und die mittlerweile

80 Stationen in Köln sind ein großer Vorteil. Die Autos können meist sehr spontan per App gebucht werden. Cambio CarSharing eignet sich besonders für kurze und mittlere Touren.

Für Fahrten in den Urlaub oder am Wochenende oder über weitere Strecken, ist cambio relativ teuer. Dann gibt es bessere Möglichkeiten, zum Beispiel über Mietwagenportale im Internet. Die Stiftung Warentest hat kürzlich *Check24.de* und *billiger-mietwagen.de* als die besten klassifiziert. Wir haben mit beiden sehr gute Erfahrungen gemacht, vor allem mit *billiger-mietwagen.de*. Die Mietpreise



„Das gesparte Geld ermöglicht uns auch den Luxus einer BahnCard 25 erster Klasse und damit preiswertes und komfortables Bahnfahren.“
[Foto: Wikimedia, MrEnglish, CC BY-SA 3.0]

sind dort in der Regel deutlich günstiger, als wenn man direkt bei Autovermietern bucht. Außerdem gibt es über die Mietwagenportale die Möglichkeit, ein Auto ohne jede Selbstbeteiligung zu buchen – viel preiswerter, als dies direkt bei den Autovermietern möglich wäre. Mietwagen nutzen wir immer für lange Wochenenden oder Urlaubsreisen, wenn wir mit dem Auto in den Urlaub fahren wollen.

Ich muss zugeben, ich gehöre zu den Männern, die im Auto nicht nur ein reines Fortbewegungsmittel sehen, sondern auch Spaß an großen und komfortablen Autos haben. Aber auch diesen Wunsch kann ich mir eher erfüllen, wenn ich kein eigenes Auto habe. Die Autos, die wir uns für unsere Urlaubsfahrten bisher gemietet ha-

ben, sind allesamt natürlich auch viel neuer, als ein eigenes Auto gewesen wäre. Außerdem sind sie in der Regel komfortabler und größer, es sind Autos, die wir uns privat nicht leisten würden.

Eine dritte Alternative, natürlich neben Bus, Bahn und Fahrrad, diese Verkehrsmittel nutzen wir ebenfalls intensiv, sind stationsungebundene CarSharing-Angebote zum Beispiel Drive Now. Für uns ist Drive Now allerdings kein Ersatz für öffentliche Verkehrsmittel oder Leihwagen. Wir nutzen Drive Now beispielsweise in einigen Fällen im Monat als Alternative zum Taxi. Die Stationsungebundenen CarSharing-Angebote haben den Vorteil, dass man die Autos innerhalb eines bestimmten Gebiets überall abstellen kann, sie also nicht an eine Station zurückbringen muss.

Neuer Luxus

Auch Taxis nutzen wir etwas häufiger als früher, allerdings viel weniger als erwartet. Wir verzichten schon seit etwa fünf Jahren auf ein eigenes Auto. In keinem Jahr haben wir die errechneten Ersparnisse von 3.000 bis 4.000 Euro durch die beschriebenen Alternativen ausgegeben, das heißt viel Geld gespart und dennoch sehr komfortabel und bequem fortbewegt.

Hierzu zählt auch, dass wir beide uns eine BahnCard 25 erster Klasse gegönnt haben. Dies ist komfortabel und erstaunlich preiswert, wenn man frühzeitig bucht. Es gibt oft auch Sparpreise in der ersten Klasse der Bahn, wenn diejenigen in der zweiten Klasse bereits vergriffen sind. In den allermeisten Fällen haben wir für eine Bahnfahrt erster Klasse nur wenig mehr zahlen müssen als für eine Fahrt zweiter Klasse. Diesen Luxus gönnen wir uns auch deshalb, weil wir kein eigenes Auto haben. Mit eigenem Auto und den damit verbundenen Kosten würden wir dies vermutlich nicht tun, aber wir genießen es sehr.

Uwe Möller



Mein Weg zur Arbeit (Teil 7)

Alternativen zum Automobil

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

Diesmal sprachen wir mit Werner Eichhorst. Er arbeitet zumeist in Bonn und greift seit vielen Jahren vor allem auf den schienengebundenen Nahverkehr zurück.

Wie sieht Dein normaler Arbeitsweg aus? Wir wohnen in der autofreien Siedlung in Köln-Nippes, ich arbeite an einem Forschungsinstitut in Bonn, das sind etwa 35 Kilometer pro Strecke. Dafür brauche ich meistens etwas mehr als eine Stunde von Tür zu Tür. Dabei kombiniere ich das Fahrrad mit Zug und Straßenbahn – also entweder von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof mit Regionalbahn oder Regionalexpress, manchmal auch dem Intercity, aber hier lohnen sich Zuschläge nur, wenn der Zug wirklich pünktlich kommt. Die Strecke zum Hauptbahnhof in Köln bewältige ich mit S-Bahn oder Stadtbahn, manchmal auch mit dem Rad. In Bonn gehe ich das letzte Stück durch den Hofgarten oft zu Fuß, das macht morgens munter und abends kann man schon mal zur Ruhe kommen.

Wie sieht der Vergleich mit dem Auto aus? Das Fahren mit der Bahn ist viel entspannter als mit dem Auto und auch viel billiger; und ich kann schon unterwegs E-Mails beantworten oder etwas lesen, die Arbeit für den Tag strukturieren, das ist also keine vertane Zeit. Zu den Stoßzeiten ist der ÖPNV zudem auch schneller, mit dem Auto kann man sich ja nur aussuchen, auf welcher Strecke man im Stau stehen will, aber nicht, ob. Ich habe in der Bahn einfach mehr Zeit für mich und bin weniger genervt, wenn ich ankomme.

Belastet dich das Pendeln, es sind ja mehr als zwei Stunden jeden Tag? Das geht schon. Ich mache das jetzt schon mehr als elf Jahre so. Allerdings

pendle ich auch nicht fünf Tage in der Woche. Meine Tätigkeit erlaubt mir auch, ab und an zu Hause zu arbeiten, und etwa ein Drittel aller Arbeitstage bin ich eh auf Dienstreisen, für Projektmeetings, Vorträge und Konferenzen – etwa zur Hälfte innerhalb von Deutschland, vor allem in Berlin, zur anderen Hälfte in Europa, oft in Richtung Brüssel oder Paris, dann mit dem Fernverkehr. Vier oder fünf Stunden im Fernverkehr gehen aber, da kann ich in Ruhe arbeiten oder dösen. Bei größeren Distanzen oder wenn der Terminplan eng ist, kommt man um das Flugzeug nicht herum. Das ist natürlich umständlich mit der Anreise zum Flughafen, den Wartezeiten, von der Ökobilanz ganz zu schweigen. Vermutlich fliege ich öfter, als dass ich mit dem Auto fahre.

Gibt es etwas, womit du nicht zufrieden bist? Nun, die Bahnen sind morgens zu meinen üblichen Zeiten zwischen 7 und 8 Uhr schon sehr überfüllt, aber ab Hauptbahnhof bekomme ich eigentlich immer einen Sitzplatz, in Köln West oder Süd wäre das schon nicht mehr drin. Abends fahre ich gegen 18 oder 19 Uhr in Bonn los, das geht eigentlich. Es gibt seit dem letzten Fahrplanwechsel vier Verbindungen im Nahverkehr zwischen Köln und Bonn in der Stunde, und dazu noch die Linien 16 und 18,



Werner Eichhorst pendelt regelmäßig zwischen Köln-Nippes und Bonn.

das ist nicht schlecht. Ein zusätzlicher Regionalexpress und mehr durchgängige Fahrten mit der 16 oder 18 wären zu Stoßzeiten noch eine wirkliche Verbesserung. Und fehlende oder defekte Waggon sind natürlich sehr ärgerlich oder Zugaussfälle; die gibt es leider immer wieder, gerade der neue Anbieter National Express hatte da einige Probleme – und am Abend so nach 21 Uhr sind die Verbindungen schon sehr rar.

Das Gespräch führte
Hans-Georg Kleinmann



emmaus

second-hand

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

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

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

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

Mitgliederversammlung 2016

Neues im VCD Regionalverband Köln

Rund 30 Mitglieder kamen am 5. Juli in der Alten Feuerwache zusammen, um bei der diesjährigen Mitgliederversammlung auf die Tätigkeit des Regionalverbands Köln in den vergangenen zwölf Monaten zurückzublicken und Perspektiven für die weitere Arbeit zu diskutieren.

Einen breiten Raum bei der Rückschau auf die VCD-Aktivitäten in und um Köln seit Sommer 2015 nahmen die Berichte unserer Regionalbeauftragten ein, die ausführlich über das Geschehen rund um Euskirchen, im Erftkreis, in der Stadt Leverkusen und den vereinszugehörigen Kreisen im Bergischen Land berichteten. Ein Wermutstropfen: Axel Fell, der sich sehr engagiert um den Erftkreis gekümmert hat, gab diese Aufgabe aus zeitlichen Gründen ab, eine Nachfolgerin oder ein Nachfolger wird noch gesucht! Dir, Axel, auf jeden Fall vielen Dank für deinen Einsatz.

Unsere finanzielle Situation hat sich erfreulich entwickelt. Dazu trug insbesondere bei, dass sich seit Anfang des Jahres auch die Geschäftsstelle des gemeinnützigen umweltpolitisch tätigen Vereins KölnAgenda e.V. im Umwelt- und Verkehrszentrum in der Alten Feuerwache befindet, und wir in diesem Zusammenhang unsere Räumlichkeiten neu geordnet haben.

Bei den Wahlen zum geschäftsführenden Vorstand gab es diesmal einen Wechsel. Nach vielen Jahren Mitwirkung verzichtete Christoph Reisig auf eine erneute Kandidatur für dieses Gremium, bleibt aber erfreulicherweise im erweiterten Vorstand aktiv. Reinhard Zietz An seiner Stelle vervollständigt Reinhard Zietz das Quartett des geschäftsführenden Vorstands, dem außerdem Reiner Kraft,



Reinhard Zietz

Melani Lauven und Jürgen Möllers angehören. Besonderen Dank, dir Christoph und Reinhard, für die geleistete Arbeit und die Bereitschaft zum weiteren Engagement!

Nicht mehr im erweiterten Vorstand vertreten sein werden die beiden langjährigen Mitglieder Eberhard Blocher und Bernd Hertig. Beide stellten sich nicht mehr zur Wahl, wollen aber weiter für den VCD aktiv bleiben. Für die in den letzten Jahren geleistete Arbeit möchten wir auch ihnen beiden an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich danken!

VCD Regionalverband Köln



Neujahrstreffen 2017 Wir laden ein!

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

**Neujahrstreffen
am Freitag, den 20. Januar 2017,
ab 19:00 Uhr
im Restaurant Diogenis,
Sudermanplatz 7
(Nähe Ebertplatz).**

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten sind herzlich willkommen!

Das Unternehmen

> Innovationsführer RVK



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

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

www.rvk.de



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



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



Wir bewegen die Region

RVK
Regionalverkehr Köln GmbH

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD)

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

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

Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

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

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

Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

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

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

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

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



Ich trete dem VCD zum 01. ☐ 01. ☐ 02. ☐ 20 ☐ bei. Jahresbeitrag

☐ **Einzelmemberschaft** (mind. 60 Euro).....

☐ **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

Ralph Herbertz, Helga Jochems, Wolfgang Kissenbeck, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Melani Lauen, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Christoph Reisig, Reinhard Zietz

Anschrift

VCD Regionalverband Köln e. V.
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln
Tel.: 0221 7393933, Fax: 0221 7328610
E-Mail: info@vcd-koeln.de
www.vcd-koeln.de

Bürozeiten

Das VCD-Büro ist an zwei bis drei Tagen in der Woche besetzt. Kernöffnungszeiten sind montags von 15 bis 18 Uhr und donnerstags von 9 bis 12 Uhr. Da sich aufgrund externer Termine Änderungen ergeben können, erfahren Sie die aktuellen Öffnungszeiten unter unserer Rufnummer 0221 7393933.

Vorstandssitzungen

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

Arbeitskreise

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

Sie suchen Ansprechpartner für ein Verkehrsproblem? Sie möchten in einem bestehenden Arbeitskreis mitwirken oder einen neuen gründen? Oder Sie möchten ganz einfach mehr über den VCD und die Arbeit des Regionalverbands Köln erfahren? Ein Anruf im VCD-Büro oder eine E-Mail an info@vcd-koeln.de führt zu den gewünschten Informationen oder Personen.

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

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

Impressum

Herausgeber:

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

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

Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Lissy Sürth

Mitgegründet von

Josiane Peters †
Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

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

Spendenkonto:

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

Auflage: 7.500 Exemplare

Satz/Druck: grüingedruckt.de
Schloemer Gruppe GmbH
Fritz-Erler-Straße 40
52349 Düren

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

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

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

E-Mails an die Redaktion:

rheinschiene@vcd-koeln.de

Teile dieser Auflage enthalten eine Beilage der VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH.

Wir bitten um freundliche Beachtung.

Spendenaufuf

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!

Unser 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!



Ich fahre Rad, weil ...
mein Tank immer voll ist.

www.stadt-koeln.de/radfahren



Weil das Klima uns alle betrifft ...



Besuchen Sie mit Bus & Bahn die
schönsten Weihnachtsmärkte Kölns!
kvb-koeln.de/klima



Menschen bewegen