



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in der Region Köln



© Sergiy Serdyuk

Schwerpunkt: dicke Luft in Köln
Was tun gegen Luftschadstoffe?

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,

dicke Luft im Land! Und in unserer Stadt erst recht! Woher sie kommt und wie sie sich vermindern und vermeiden lässt, ist jedem Gutwilligen inzwischen wohl klar. Dass Automobilhersteller ihre Produkte wissentlich große Mengen Schadstoffe ausstoßen lassen und nur ein beschränktes Interesse an einer Reduktion haben, ist ein noch überhaupt nicht ausreichend recherchierter Skandal, der jeden Tag ganz konkret Menschenleben kostet. Zu erwarten ist, dass der Regierungswechsel in Nordrhein-Westfalen in dieser Richtung keine Fortschritte bringt – erste Äußerungen der avisierten Koalition lassen eher das Gegenteil befürchten. Umweltpolitische Probleme scheinen beim Wähler momentan keine Rolle zu spielen. Stattdessen verfängt eine Strategie, die beispielsweise vom Land als „Stauland“ und von Köln als „Stau-Hauptstadt“ spricht und – zumindest medial – auf ungehemmten Autoverkehr setzt.



Umso mehr müssen wir – Interessierte und Engagierte auf diesen Themenfeldern – dagegenhalten und die sinnvollen und notwendigen Alternativen aufzeigen. Global denken und lokal handeln ist unser Antrieb, der sich in unserem Schwerpunktthema zeigt: Luftreinhaltung durch viele unterschiedliche Maßnahmen, Forderungen und Vorschläge im Bereich des ÖPNV genauso wie beim Radverkehr. In der vorliegenden RHEIN-SCHIENE zeigt sich dies in mehr als einem Dutzend Beiträgen. Dabei werden vergleichsweise kleine, preiswerte und zügig machbare Projekte (zum Beispiel die Sperrung der Zülpicher Straße im inneren Grüngürtel) vorgestellt, aber auch Planungen, deren Umsetzung etwas länger braucht.

Übrigens, am Mittwoch, den 12. Juli 2017 findet wieder unsere jährliche Mitgliederversammlung statt, wie üblich im Großen Forum des Südtrakts der Alten Feuerwache im Kölner Agnesviertel. Dies ist eine gute Gelegenheit, sich über die Beiträge des VCD Regionalverbands Köln im zurückliegenden Jahr für eine bessere Luft und einen umweltverträglichen Verkehr in und rund um Köln zu informieren und über die zukünftige Ausrichtung unserer Arbeit zu diskutieren. Wir freuen uns über zahlreichen Besuch, auch Nicht-Mitglieder, die uns einfach nur kennenlernen wollen, sind als Gäste willkommen!

Viel Spaß beim Lesen

die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Inhalt

Verkehr Allgemein

Schadstoffbelastung:

Beiträge des VCD zum Runden Tisch der Stadt Köln	4
Kommentar zur Schadstoffdiskussion in Köln	7
Zülpicher Straße: Positives Fazit aus Verkehrsversuch	8
„Tag des guten Lebens“ in Köln-Deutz	9
Neue Mobilitätsfibel von VRS und VCD	9
Denkanstoß: Ein Blick in die Zukunft	10
Bergisch Gladbacher Straße: Mittel gegen hohe Verkehrsbelastung	12
Abbau des Containerterminals Zinkhütte	13
Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil	14
Leverkusener Brücke: Planfeststellung in Rekordzeit ...	15
Ladestationen: So war das nicht gedacht!	17

Radverkehr

Kölner Ringe: Freigabe für den Radverkehr	18
Runder Tisch zum Radverkehr in Köln-Nippes	19
KVB-Räder: Modereg oder Mobilitätsalternative?	20
Neues Verkehrsprojekt: Donk-EE	21
Köln braucht ein Hauptradrouthenetz	22
Radkomm #3	23
Zehnte Kölner Fahrrad-Sternfahrt	24
Neues zum Radverkehr in Köln	26
Kreuzung von Luxemburger Straße und Militärring: Neubaupläne missachten Radverkehr	28

Öffentlicher Nahverkehr

Nahverkehrsplan: Der Blick nach vorne fehlt	28
Bauarbeiten der Bahn: Harte Prüfungen für Pendler	30
Rheinisch-Bergischer Kreis: Fortschritte im Busverkehr	31
Verlängerung der Linie 1 nach Brauweiler	32
E-Busse: Emissionsfreier Nahverkehr	34
ÖPNV-Finanzierung: Der Bedarf bleibt	35
Wanderbus auch an Brückentagen	35
Qualitätsbusse könnten die Stadtbahn entlasten	36
KVB-Ansagen: Fahrgäste in der Endlosschleife	37
Rolltreppen und Aufzüge: Kein Luxus für Bequeme	38

Service

Radtourertipp: Cañons, Klöster und Kumpels	40
--	----

Fußverkehr

Frau Reker, machen Sie den #Gehwegfrei!	42
---	----

VCD

Leserbrief	43
Einladung zur Mitgliederversammlung 2017	43
Nachruf: Wir trauern um Renate Hamacher	44
Impressum	44
Der VCD stellt sich vor	45
Beitrittsformular	45
Kontakte	46
Spendenaufruf	46

Schadstoffbelastung

Die Kölner Luft macht krank

Runder Tisch zur Luftreinhalteplanung soll Lösungen erarbeiten

Die Luft in Köln ist schon seit vielen Jahren schlecht. Neben Feinstaub gefährden vor allem Stickoxide die Gesundheit der Bürger. Maßgeblich Dieselaautos tragen zu dieser Belastung bei – nicht zuletzt auch, weil sie oftmals mehr Schadstoffe ausstoßen als gesetzlich erlaubt ist.

An verkehrsreichen Orten wie dem Clevischen Ring in Mülheim liegt die Stickstoffdioxidkonzentration beispielsweise bei $63 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Mikrogramm pro Kubikmeter) – und damit weit über dem EU-Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, einem Wert, der in Fachkreisen sogar als industriefreundlich gilt. Die Weltgesundheitsorganisation forderte unlängst, ihn zu halbieren. In der Schweiz liegt er bei $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Stadt beruft runden Tisch ein

Die Deutsche Umwelthilfe hat mehrere Städte wegen Überschreitung der Luftqualitätswerte verklagt, darunter die Stadt Köln. Auch die Europäische Union moniert die anhaltenden Verletzung 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 im Oktober 2016 stattfand und der bis zum Sommer 2017 dem Rat der Stadt

Köln einen Entwurf mit Handlungsempfehlungen vorlegen soll. Mit der Umsetzung erster Maßnahmen soll dann Ende 2017 begonnen werden.

Mittlerweile liegen mehr als 30 Ideen für Maßnahmen vor, die in die vier Handlungsfelder Verkehr, Umweltverbund/ÖPNV/Radverkehr, Technik sowie Stadtentwicklung und zukunftsweisende Maßnahmen aufgeteilt wurden und von jeweils einer Arbeitsgruppe bearbeitet werden. In allen vier Arbeitsgruppen sind Umweltverbände vertreten, darunter auch der VCD. Jede Maßnahme wird bezüglich ihrer Wirkung und ihrer Kosten eingeschätzt.

Vorfestlegungen vermeiden!

Leider halten sich nicht alle Teilnehmer des runden Tisches an die vereinbarten Spielregeln und preschen bereits im Vorfeld mit Vorfestlegungen an die Öffentlichkeit. Das betrifft vor allem die hochwirksamen Maßnahmen wie Dieselfahrverbote oder die Einführung einer City-Maut. Auch die Politik versucht, frühzeitig rote Linien zu ziehen. Der VCD setzt sich dafür ein, ergebnisoffen und pragmatisch über die Maßnahmen zu entscheiden, solange das Ziel „Einhaltung der Grenzwerte“ erreicht wird.

Übrigens: In anderen europäischen Ländern, zum Beispiel in Norwegen und der Schweiz, reagiert man längst mit kurzfristigen Dieselfahrverboten und kostenlosem Nahverkehr auf die akute Luftverschmutzung.

Handlungsfeld Verkehr

In dieser Arbeitsgruppe haben das Amt für Straßen und Verkehrstechnik und der VCD die Aufgabe übernommen, den Maßnahmenvorschlag „Umweltsensitive Ampelsteuerung“ weiter zu konkretisieren. Der VCD kümmert sich außerdem um die Ausarbeitung der Maßnahme „Verbesserung der Pkw-Auslastung“.



Dieselabgase töten

Foto: Deutsche Umwelthilfe © Steffen Holzmann

Maßnahme „Pförtnerampeln“

Im Februar war in einer Kölner Tageszeitung zum Thema Überschreitung der Grenzwerte am Clevischer Ring zu lesen: „Die Stadt will dort die Luftqualität mit umweltsensitiven Ampelschaltungen verbessern. Besteht die Gefahr überhöhter Stickstoffdioxid-Werte, sollen sogenannte Pförtnerampeln morgens und abends den Verkehrszufluss auf den Clevischen Ring drosseln. Das geschieht durch kürzere Grünphasen. Entsprechend umprogrammiert werden die Ampelanlagen in Höhe des Autobahnzubringers zur A 3, auf dem Bergischen Ring in Höhe der Grünstraße sowie auf der Mülheimer Brücke. Hier kann es also zu vermehrten Staus kommen, während es im Bereich der Messstation zügiger vorangehen soll.“

Der VCD schlägt vor, auf allen großen Zufahrtstraßen wie Aachener, Dürener und Luxemburger Straße, Pförtnerampeln zu installieren und zwar dort, wo es ausreichend Rückstauraum und keine Wohnbebauung gibt. Der auf der gegenüberliegenden Seite abgedruckte Plan zeigt beispielhaft mögliche Positionen.

Die Pförtnerampel soll die aktuelle Schadstoffkonzentration anzeigen, so dass die Autofahrer nachvollziehen können, warum sie warten müssen. Auch zeigt sie an, wie lange sie bis zum nächsten Grün warten müssen. Die Pförtnerampeln sollen ein Umdenken bei den Autofahrern auslösen und die Bildung von Fahrgemeinschaften und den Umstieg auf Verkehrsmittel

Kurzfristige Maßnahmen			
Nr.	Aspekt	Maßnahmenbeschreibung	Wirkung (Schätzung)
1	Verkehr	Erweiterung der ÖPNV-Stationen für Fußgänger	ca. 10% Reduzierung
2	Verkehr	„Zweck-Parkieren“	ca. 10% Reduzierung
3	Verkehr	Wiederholte Luftreinhaltepläne (Dauermaßnahmen)	ca. 10% Reduzierung
4	Verkehr	100% ÖPNV-Verkehr	ca. 10% Reduzierung
5	Verkehr	„Dauerampel für ÖPNV“	ca. 10% Reduzierung
6	Verkehr	Umweltsensitive Ampelsteuerung (Umweltsensitive Ampelsteuerung)	ca. 10% Reduzierung
7	Verkehr	„Umweltsensitive Ampelsteuerung“	ca. 10% Reduzierung
8	Verkehr	„Umweltsensitive Ampelsteuerung“	ca. 10% Reduzierung
9	Verkehr	„Umweltsensitive Ampelsteuerung“	ca. 10% Reduzierung
10	Verkehr	„Umweltsensitive Ampelsteuerung“	ca. 10% Reduzierung

Auszug aus einer Liste denkbarer kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen



Mögliche Standorte von Pfortnerampeln
© Wikipedia CC BY 2.5

des Umweltverbundes – Bus, Bahn und Fahrrad – fördern.

Maßnahme „Verbesserung der Pkw-Auslastung“

Sehr viele Pkw sind im Berufsverkehr zumeist nur mit einer Person besetzt – und tragen dadurch wesentlich zu Staus und Luftverschmutzung bei. Wenn es gelänge, die Auslastung der Autos zu erhöhen, könnte der motorisierte Individualverkehr mit weniger Staus und mit weniger Schadstoffemissionen abgewickelt werden.

Hierbei ist besonders interessant, dass die Stauzeiten bereits bei einer geringen Reduktion des Auto-Verkehrsaufkommens deutlich sinken. Die Hofstra University New York hat 2016 im Rahmen einer Studie ermittelt, das auf einer hoch belasteten Straße schon eine fünfprozentige Verminderung

des Verkehrsaufkommens die Durchschnittsgeschwindigkeit um 15 km/h erhöht.

Der VCD schlägt hier vor, intensive Werbung für Fahrgemeinschaften zu betreiben, und zwar zuerst bei der Stadtverwaltung und stadteigenen Betrieben sowie bei großen Arbeitgebern und in größeren Gewerbegebieten, sodann an Park&Ride-Plätzen beispielsweise in Weiden-West. Umlandgemeinden wie Frechen oder Pulheim sollten in die Kampagne einbezogen werden.

Weiter empfiehlt der VCD, Kooperationen mit Internetportalen wie *fliinc*, *Blabla-Car* oder *fahrgemeinschaft.de* und verweist dazu auf eine Meldung des MDR Radio Sachsen: „Die Stadt Leipzig hat gemeinsam mit der Automobil- und Logistikbranche, die rund um das Güterverkehrszentrum sowie im Umfeld des Industrieparks Nord angesiedelt ist, eine zentrale Plattform für Fahrgemeinschaften gestartet. 13 Unternehmen und das Amt für Wirtschaftsförderung haben sich mit dem App-Anbieter *Fliinc* zusammengesetzt und bieten den Mitarbeitern die kostenfreie App, so dass sie sich miteinander vernetzen.“

Dort, wo sich ein ständiger Linienbetrieb mit Nahverkehrsbussen aufgrund der zu geringen Auslastung nicht lohnt, ist möglicherweise ein nachfrageorientierter Rufbus oder ein Anruf-Sammel-Taxi das geeignete Verkehrsmittel. Sowohl in Köln als auch in einigen Umlandgemeinden fahren sie heute schon, allerdings

werden sei leider nur wenig beworben und sind deshalb häufig unbekannt.

Last but not least sollte auch das Carsharing intensiv beworben und ausgebaut werden, zum Beispiel durch Umwidmung allgemeiner Stellplätze in exklusive für Carsharing-Fahrzeuge. Dies kann durchaus dazu anregen, das eigene Auto durch differenzierte Mobilitätsangebote zu ersetzen. Indirekt wird so auch die Bereitschaft zu Mitfahrgemeinschaften befördert.

Handlungsfeld Stadtentwicklung

Die Arbeitsgruppe zum Thema Stadtentwicklung bearbeitet insgesamt acht verschiedene Maßnahmen, darunter die beiden vom VCD vorgeschlagenen Maßnahmen „Siedlungserweiterung mit Mobilitätskonzepten“ und „Emissionsverminderung in Bestandsquartieren“.

Fortsetzung nächste Seite



Stau auf der Aachener Straße, aber in jedem Auto sitzt nur eine Person.



perpedalo
velomarketing & event

JOBS für die Saison 2016
Fahrer & Stadtführer

Wir unterstützen das
Kinder- & Jugendhospiz
Balthasar

Rikscha-Fahrt

Stadtführung

ConfibiBike-Fahrt

KÖLN ERFAHREN
VERSCHENKEN SIE
GUTSCHEINE!

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

Maßnahme „Siedlungserweiterung mit Mobilitätskonzepten“

Kölner Neubausiedlungen sind häufig durch breite Straßen mit vielen Pkw-Stellplätzen und entsprechend eingeschränktem Raum für den Fuß- und Radverkehr geprägt. Die Aufenthaltsqualität ist gering, Kinder können nicht auf der Straße spielen. Dies führt auch dazu, dass das Auto häufig benutzt wird – zulasten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Der VCD schlägt vor, dass zukünftig bei jeder Neubausiedlung ein Parkhaus für die Fahrzeuge von Bewohnern und Besuchern am Rande der Siedlung gebaut wird – der Autoverkehr bleibt somit bis auf Rotlicht-, Blaulicht- und Umzugsfahrzeuge draußen. Straßen und Wege bilden eine zusammenhängende Fußgängerzone mit hoher Aufenthaltsquali-



Straße als Raum für Begegnung und Spiel in der Stellwerk60-Siedlung in Köln-Nippes

tät, ein Raum für Begegnung, Feiern und Spiele. Die notwendigen Erschließungsflächen sind wesentlich kleiner, weniger Landschaft wird verbraucht.

Das Parkhaus, in dem auch Carsharing-Fahrzeuge untergebracht sind, wird durch eine Mobilitätsstation ergänzt, die vielfältige Transportgeräte wie Karren und Wagen beherbergt. In Der Förderung des Radverkehrs dienen Fahrradtiefgaragen anstelle der üblichen teuren Autotiefgaragen.

Weil es keinen motorisierten Verkehr mehr in der Siedlung gibt, kommt es dort nicht zu verkehrsbedingten Umweltbelastungen. Einkaufs- und Freizeitangebote werden vermehrt im lokalen Umfeld wahrgenommen.

Leider wird bei der momentanen Bebauung des Clouth-Geländes in

Köln-Nippes noch eine Siedlung mit typischer Auto-Dominanz errichtet, aber vielleicht sind bei den Planungen zur Bebauung des Güterbahnhofs Ehrenfeld neue Wege möglich. Der durchgängige Bahndamm an der Südseite käme dem sehr entgegen.

Maßnahme: „Verminderung von Emissionen in Bestandsquartieren“

Der VCD erarbeitet ebenfalls Vorschläge dazu, wie Luftschadstoffe in Bestandsquartieren verringert werden können.

Die meisten Kölner Viertel und Quartiere sind autogerecht ausgelegt, mit den üblichen negativen Auswirkungen, dazu zählt die Emission von Schadstoffen. Hiergegen schlägt der VCD vor, die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu reduzieren und die Bewohner zur Benutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Rad, Bus und Bahn) zu motivieren. Dazu kann eine breite Palette von Maßnahmen beitragen, etwa die Umwandlung von Stellplätzen für Privat-Pkw zu Aufenthaltsflächen oder zu Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge oder zur Möglichkeiten zur Unterbringung von Fahrrädern, angefangen mit einfachen Fahrradabstellanlagen bis hin zu Fahrradboxen und -häuschen zur wetterfesten Aufbewahrung. Grundsätzlich wird eine Parkraumbewirtschaftung empfohlen.

Auch an den Straßen kann etwas getan werden: Alle Einbahnstraßen sollten für den Radverkehr geöffnet und vermehrt Straßen zu Fahrradstraßen umgewidmet werden.

Der Straßenraum kann zu Begegnungszonen umgestaltet werden, zumindest sollten die Bürgersteige verbreitert und das Parken auf ihnen untersagt sein. Man kann sogar Straßen befristet zu Spielstraßen umwidmen. Während dieser Zeit besteht dann absolutes Fahr- und Parkverbot für alle Fahrzeuge.

Kleine Mobilitätsstationen, die Transportmittel wie Karren oder Fahrradanhänger vorhalten, können eingerichtet werden. Auch Immobilienvermieter wie die großen Kölner Wohnungsbaugesellschaf-



Kempener Straße – großes Stellplatzangebot allerdings keine Aufenthaltsqualität

ten können etwas tun: Anstelle von Stellplätzen gibt es Mieter-Tickets, die den Bewohnern den ÖPNV zu Sonderkonditionen ermöglichen.

Engagement vor Ort ist wichtig und notwendig

Erfahrungen zeigen, dass auch wenige kostengünstige Maßnahmen spürbare Effekte erzielen können. Aus Nippes wissen wir, dass alleine die Bepreisung der Stellplätze bei der Einführung von Anwohnerparken dazu motiviert hat, das eigene Auto abzuschaffen – vor allem, wenn das Fahrzeug nur selten benutzt wurde. Manche der aufgeführten Maßnahmen sind bereits auf dem Kölner Stadtgebiet erfolgreich eingeführt. Die Akzeptanz lässt sich deutlich erhöhen, wenn ihr Beitrag zur Reduzierung der Gesundheitsgefährdung durch Schadstoffe verdeutlicht wird. Ein Erfolgsfaktor ist die Kooperation mit lokalen Bürgerinitiativen, die als Multiplikatoren dienen und wichtig sind, um die Anwohner bei dem Prozess mitzunehmen.

Hans-Georg Kleinmann □



Weißenburgstraße – hohe Aufenthaltsqualität bei reduziertem Stellplatzangebot

Schadstoffdiskussion in Köln

Da bleibt einem die Luft weg

Endlich will ein Verantwortlicher in Köln die jahrelange Schadstoffbelastung senken und schon schreien alle üblichen Verdächtigen auf.

Die gleichen, die seit Jahrzehnten die Überschreitung der Grenzwerte an den Mess-Stationen untätig hinnehmen, diejenigen, die seit Jahren ein ernsthaftes Umsteuern vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes – zu Fuß, Rad, Bus und Bahn – verhindern und sofort aufschreien, wenn dem Auto Fahrspuren oder Parkplätze weggenommen werden, eine Verkehrsverwaltung, die nur zögerlich den Radverkehr fördert und die meiste Kapazität an Personal und Geld für den Autoverkehr ausgibt, sie haben blockiert und Stimmung gemacht und machen es nun weiter.

Sie ignorieren dabei das Recht auf Gesundheit sowie die Gesetze des Bundes und der Europäischen Union zur Luftreinhaltung und tolerieren stattdessen die jahrelange Überschreitung von Grenzwerten sowie die dadurch bedingten Erkrankungen und Todesfälle.

Doch nun wird es ernst. Die Klagen der Deutschen Umwelthilfe gegen Kommunen und des Europäischen Gerichtshofs gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen Vertragsverletzungen bei der Luftreinhaltung bewirken eins: Es muss gehandelt werden und zwar zügig.

Schreckgespenst City-Maut ...

Nun nimmt der zuständige Dezernent für Umwelt Harald Rau unterstützt durch die Oberbürgermeisterin – die als Umweltdezernentin am eigenen Leib erfahren musste, wie ihre Arbeit von Verwaltung, Stadtspitze und Politik ausgebremst wurde – das Heft des Handelns in die Hand. Kurzfristig wurden wichtige Organisationen – auch der VCD – zu einem runden Tisch „Luftreinhaltung in Köln“ eingeladen, der bis zu den Sommerferien kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Maßnahmen erarbeiten soll. Zugleich hat Harald Rau Ideen und

Vorschläge vorgestellt, die klar an den Verursacher der Schadstoffe gehen: „Der individuelle (Auto)verkehr muss in Köln unattraktiver werden.“

Es gibt viele Mittel, dieses Ziel zu erreichen – weniger öffentliche Parkplätze kann eines sein. Oder Fahrverbote. Oder die City-Maut. Bei einem Pressegespräch am Rande geäußert, ist letztere aber das große Fressen für die Dumont-Presse, die seit Jahren für die freie Fahrt des freien Bürgers mit seinem Auto und gegen eine umweltgerechten Mobilität kämpft.

... als Vorwand, nichts zu tun!

Alle, die seit Jahren tatenlos die Luftqualität zugrunde richteten und Gesetze missachteten, dürfen sich nun ablehnend zur angeblich so bösen „City-Maut“ äußern, ohne im Gegenzug Vorschläge liefern zu müssen, wie

Köln stattdessen aus dem Luftloch zu holen sei. Sie haben immer noch nicht den Ernst der Lage erkannt. Wenn die Stadt Köln nicht handelt, dann wird sie dazu gezwungen, etwa durch Gerichte, wie in München, wo der dortige Verwaltungsgerichtshof die Verwaltung zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Feinstaub verdonnert hat. Auch die Bezirksregierung Köln hat in einem Schreiben an die Stadt Köln gefordert, in der Luftreinhaltungsplanung so rasch wie möglich angemessene und wirksame Maßnahmen festzulegen.

Die Stadt Köln hat durch die jahrelangen Versäumnisse keine Zeit mehr zum Luftholen. Doch die bekannten Verdächtigen wollen immer noch Beschränkungen vom Autoverkehr abwenden, anstatt Gesundheitsrisiken der Bevölkerung zu verringern.

Roland Schüler



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 Krieg Frieden und Politik & Gesellschaft
	Miteinander – füreinander. Gleiche Rechte für alle Menschen! BürgerInnen, Vereine, Initiativen u. a. aus Köln Mülheim und darüber hinaus rufen am Freitag, 30. Juni, und Samstag 1. Juli 2017 , zu einem Festival für Menschenrechte und Demokratie auf. Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945
	

Zülpicher Straße im inneren Grüngürtel Positives Fazit aus Verkehrsversuch

Seit Mai vorigen Jahres ist die Zülpicher Straße im Rahmen eines städtischen Verkehrsversuchs für den Durchgangsverkehr gesperrt – nachfolgend eine Zwischenbilanz rund zwölf Monate später.

Eine Untersuchung der Stadt soll klären, ob der ausgesperrte Autoverkehr an anderer Stelle für Probleme sorgt. Im April hat die Stadt ein Zwischenergebnis präsentiert: Das von einigen befürchtete ganz große Chaos ist nicht eingetreten. Die vorher rund 5.000 Autos, die täglich durch die Zülpicher Straße fahren, konnten von den umliegenden Straßen aufgenommen werden. Kritik entzündete sich eher an der Umsetzung der Sperrung: Einige Abbiege- und Kreuzungsbeziehungen, die den Verkehr jetzt aufnehmen, könnten laut Stadt verbessert werden. Pläne dazu liegen bereits vor.

Der Hauptkritikpunkt betrifft die kleine Wilhelm-Waldeyer-Straße. Sie hat sich als wenig geeignet zur Ableitung falsch eingefahrenen Autoverkehrs erwiesen. Hier hat die Stadt im Falle einer endgültigen Sperrung bessere Lösungen angekündigt, wie eine Alternative mit einer Wendemöglichkeit über die Gleise, erheblich besserer Beschilderung und insgesamt deutlicher Erkennbarkeit der Sperrung.

Dazu könnte die geplante Fortführung des „Universitätsboulevards“ beitragen, der jetzt schon vor der Universität eine attraktive Achse bietet. Eine großzügige Aufpflasterung mit Rad- und Gehweg an der Universitätsstraße am Beginn des gesperrten Abschnittes der Zülpicher Straße verlängert zum einen diesen wichtigen Zugang zur Universität zu Fuß und mit dem Rad und schafft zugleich eine optische Zufahrtsbegrenzung für die Zülpicher Straße.

Wenn die Bedingungen für die Anwohner verbessert werden können, fällt der Blick leichter auf die vielfältigen Vorzüge der neuen Lösung. Der innere Grüngürtel wird aufgewertet und als durchgehender Grünzug erlebbar. Schon die vorläufige Sperrung zeigt, wie gerne die Menschen



Durch den im Mai 2016 gestarteten Verkehrsversuch lebt es sich entspannter rund um die Zülpicher Straße.

diese neue Oase der Ruhe mit hoher Aufenthaltsqualität annehmen. Zugleich wird ein großräumiger Universitätscampus geschaffen. Die bisher durch die Zülpicher Straße getrennten Unibereiche wachsen zusammen. Die vielen Verkehrsbeziehungen und Querungen über die Zülpicher Straße hinweg werden erheblich sicherer. Die Straßenbahnlinie 9 profitiert ebenfalls deutlich: Im Engpass an der Eisenbahnunterführung hat sich die Lage deutlich entspannt, seit die Bahnen durch den Autoverkehr weniger gestört werden. Dadurch ergibt sich die Chance, die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke erhalten zu können und nicht durch eine aufwendige aufgeweitete Neubaulösung ersetzen zu müssen. Die Unterführung kann in einem zweiten Schritt durch eine Verlagerung der Bahnhaltstelle weiter aufgewertet werden mit dadurch

verbesserten Umsteigebeziehungen zu den Eisenbahnen. Zusammen mit einem Umbau des DB-Bahnhofs zum RXX-Halt kann hier eine hochwertige ÖPNV-Haltestelle geschaffen werden, die einem Hauptzugang zum Universitätscampus angemessen ist.

In dieser Größenordnung nicht erwartet wurde, dass durch den Verkehrsversuch der Hohenstauffenring deutlich entlastet wurde, wie auch die Zülpicher Straße im Bereich zwischen Dasselstraße und Zülpicher erkennbar weniger Verkehr zu verzeichnen hat. Hier bieten sich sowohl auf den Ringen wie auf der Zülpicher neue Chancen der Stadtgestaltung.

Es lohnt sich, den Kritikpunkten der Anwohnern mit durchdachten und wirkungsvollen Maßnahmen zu begegnen. Dann wird der Weg für einen hochattraktiven Bereich in Köln frei.

Reinhard Zietz, Roland Schüler □

Sonntag, 18. Juni 2017

„Tag des guten Lebens“ in Köln-Deutz

Zum vierten Mal gehören die Straßen eines Kölner Stadtteils für einen Tag den Anwohnern.

Die Bürgerinitiative Agora Köln veranstaltet am 18. Juni 2017 den „Tag des guten Lebens“ in Köln-Deutz. Sie gibt den Bewohnern des Viertels die Möglichkeit, ihren Stadtteil einen Tag lang so zu gestalten, wie sie sich ihn zukünftig wünschen. Hierfür werden 30 Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt – der dadurch entstehende Freiraum kann für die Bewohner als Labor für Ideen und gemeinsame Aktionen genutzt werden.

Die Aktionen spiegeln die Unterschiedlichkeit der Nachbarn und ihrer individuellen Vorstellungen vom ‚guten Leben‘ wider. Die Ideen reichen dabei vom „Bau eines Insektenhotels“, über eine Frage-und-Antwort-Runde „mit der Bezirksvertretung auf dem Sofa“, gemeinsamen Musizieren bis hin zur „längsten Dinner-Tafel von Deutz“. Gleichzeitig bietet ein On-

line-Aktionsportal die Möglichkeit, Gleichgesinnte zu finden und sich mit ihnen zu vernetzen.

„Die gemeinsamen Aktionen der Nachbarn stärken das ‚Wir-Gefühl‘, das in der Großstadt leider oft verloren geht“, beschreibt Katharina Schwartz von Agora Köln das Erlebnis, das schon im Planungsprozess spürbar ist.

Dieses neue Miteinander reicht über den Tag hinaus. So treffen sich in Ehrenfeld und Sülz heute noch Nachbarn, die sich vor dem Tag nicht kannten, um gemeinsam etwas zu verändern.

Nicht nur die Deutzer Nachbarn können sich mit ihren Ideen zum ‚guten Leben‘ präsentieren, sondern auch Künstler, Vereine und Organisationen. Neben dem Thema Mobilität – zu dem sich unter anderem RADKOMM, Cambio CarSharing und Geobikes mit Aktionen beteiligen – wird es zu den Schwerpunkten Freiraum & Urbanes Grün, Bürgerbeteiligung & Soziales,



Autofreie Straßen bieten Freiraum für vielfältige Aktivitäten. [Foto: Gr. Theis]

Globales Engagement, Ernährung und Energie & Umwelt Beiträge von Vereinen und Organisationen geben.

Jeder, der neugierig auf das gute Leben ist und erfahren möchte, was die Deutzer Anwohner darunter verstehen, ist herzlich dazu eingeladen, am 18. Juni 2017 ab 11:00 Uhr den öffentlichen Raum neu zu erleben!
Agora Köln □

Gemeinsame Aktion von VRS und VCD

Schon jetzt den neuen Grundschulweg einüben!

VRS und VCD legen Mobilitätsfibel pünktlich zu den Infoabenden für Eltern der neuen i-Dötzchen auf

Die Mobilitätsfibel von Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) ist jetzt erhältlich – pünktlich zu den Info-Abenden für Eltern der im Sommer startenden jüngsten ABC-Schützen! Die gemeinsame Broschüre von VCD und VRS bietet mit Blick auf den bald zu bewältigenden Schulweg übersichtlich die wichtigsten Informationen zur kindgerechten Mobilität. Zur Sprache kommen außerdem Themen wie Gesundheit, sicherer Umgang mit Bus und Bahn oder Fortbewegung mit Roller und Fahrrad. Grundlage der Fibel ist das Wissen um die Bedeutung von Bewegung für die körper-

liche und seelische Entwicklung von Kindern. Dazu gehört, dass Kinder lernen, selbstständig mobil zu sein – auch ohne das „Elterntaxi“.

Der VRS steuert zur Fibel einen Extrateil bei, der kurz und knapp Wissenswertes rund um den Nahverkehr mit Kindern im Verbundraum bietet. Ergänzt wird der Beitrag durch Ausflugstipps und ein herausnehmbares Würfelspiel.

Die Mobilitätsfibel kann von allen Interessenten ab sofort per E-Mail an mobiltaetsfibel@vrsinfo.de kostenlos bestellt werden – solange der Vorrat reicht. Erhältlich ist das Heft auch beim VCD Landesverband NRW e.V., Gruppellostr. 3, 40210 Düsseldorf, selbstverständlich auch via Email an info@vcd-nrw.de.

VCD Regionalverband Köln □



Denkanstoß

Ein Blick in die Zukunft

In 15 Jahren wird es zwar viel weniger Autos geben – aber niemand bereitet sich darauf vor

Am 20. März 2017 fand im Domforum die hochinteressante Veranstaltung „Zukunft Innenstadt – Handel und Mobilität in der Kölner City 2036“ statt. Auf dem Podium nahmen Platz: der Strategieberater Karl-Heinz Land, der Stadt- und Verkehrsplaner Prof. Heiner Monheim, Andrea Blome, die städtische Dezernentin für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, sowie Dr. Ulrich Soénius von der Industrie und Handelskammer zu Köln.

Folgen der Digitalisierung

Ausführlich stellten Strategieberater Land und Verkehrsplaner Prof. Monheim dar, welche bahnbrechenden Entwicklungen durch die zunehmende Digitalisierung auf uns zukommen – sowohl im Handel, wo bereits heute Unternehmen wie Amazon den stationären Handel unter Druck setzen, als auch im Personenverkehr, wo autonome Fahrzeuge und Robotertaxis schon ungeduldig mit den Hufen scharren.

Alle auf dem Podium, auch der Vertreter der IHK und die Vertreterin der Stadt Köln, waren sich einig, dass in einigen Jahren deutlich weniger Fahrzeuge auf unseren Straßen unterwegs sein werden und dass diese Fahrzeuge durch neue Fähigkeiten auch deutlich weniger Platz zum Fahren benötigen.

Eine weite Spannweite herrschte bei der Einschätzung des Umfangs der verbleibenden Fahrzeuge – von nur noch jedem dritten Auto bis hin zu nur noch jedem zehnten. Auch über den Zeitpunkt, wann diese Mobilitätsrevolution auf den Straßen spürbar werde, gab es eine Spannweite von bereits in fünf bis hin zu in circa 15 Jahren.

Fahrradstraßen statt teure Autoprojekte

Höchst verwunderlich ist allerdings, dass selbst bei der moderatesten Einschätzung („In circa 15 Jahren bleibt nur noch jedes dritte Auto übrig“),

keine Anstalten unternommen werden, sich auf diese Zukunft vorzubereiten. Stattdessen

- werden eine neue Leverkusener Autobahnbrücke mit sage und schreibe zwölf Autospuren und eine neue große Rheinbrücke im Süden geplant,
- soll die Kreuzung Luxemburger Straße/Militärtring für 15 Millionen Euro umgebaut werden, damit der Autoverkehr ungehindert von der Straßenbahn fließen kann, und
- wird über einen neuen Tunnel zwischen Rhein und Neumarkt nachgedacht, um angeblich den oberirdischen Autoverkehr zu verflüssigen.

Wie bescheiden und preiswert für eine Millionenstadt mutet dagegen Prof. Monheims Vorschlag an, was man seiner Meinung nach jetzt in Köln in die Wege leiten sollte: die Einrichtung von 500 Fahrradstraßen. Bezeichnenderweise ging niemand auf dem Podium darauf ein; Applaus, dafür aber heftig und begeistert, gab es nur von den im Plenum anwesenden Fahrradfahrern.

Vermutlich wird in Köln alles beim alten bleiben, die teuren Autostraßenprojekte werden umgesetzt. Typisch für Köln: Man wird einfach in die Zukunft hineinstolpern.

Gegner dieser aus dem letzten Jahrhundert stammenden und sündhaft



Prof. Monheim fordert 500 Fahrradstraßen für Köln.

teuren Auto-Verkehrspolitik haben allerdings einen Trost: Wenn sich die Projekte in 15 Jahren als völlig überdimensioniert herausstellen, kann man vielleicht vorsichtig und behutsam die 500 Fahrradstraßen wieder ins Gespräch bringen.

Verantwortliche für die Verkehrsmillionengräber wird man in 15 Jahren übrigens vergeblich suchen – diese werden glaubhaft darzustellen wissen, dass eine solche Entwicklung vor 15 Jahren doch überhaupt nicht absehbar war!

Hans-Georg Kleinmann





emmaus

second-hand

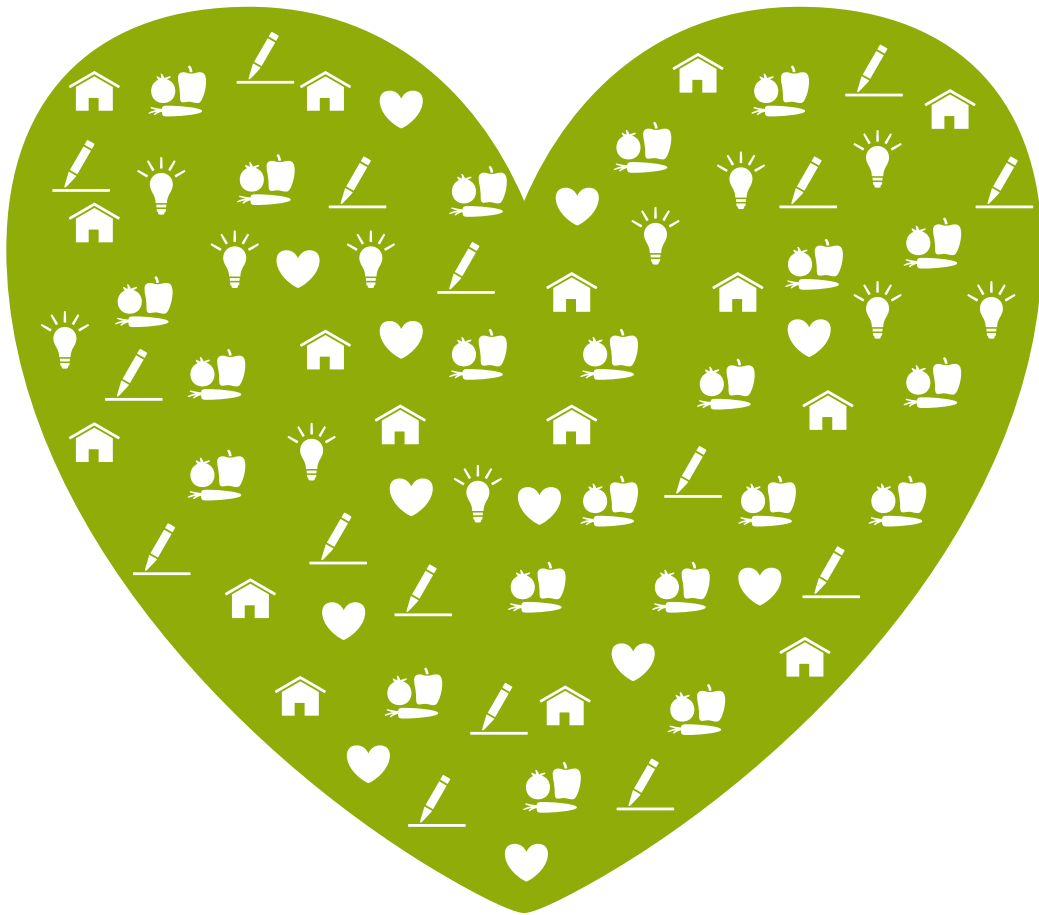


**Möbel, Elektrogeräte,
Hausrat, Kleidung,
Bücher & mehr ...**

**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



I like my Girokonto

Wie muss eine Bank sein, damit man sie liken kann?
Konsequent grün, fair und transparent! Das ist die erste
sozial-ökologische Bank. www.gls.de

Bergisch Gladbacher Straße in Köln

Mittel gegen hohe Verkehrsbelastung

In einer gemeinsamen Pressekonferenz forderten Vertreter von Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Bürgerinitiative „RRX für Köln-Mülheim“, verstärkt auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu setzen, um die Bergisch Gladbacher Straße zu entlasten.

„Die neuen Lärmesswerte für die Bergisch Gladbacher Straße mit Spitzenwerten von über 77 dB(A) tagsüber und über 69 dB(A) nachts führen zu Gesundheitsschäden für die Anwohner. Bei Belastungen durch den Straßenverkehr von über 65 dB(A) tagsüber ist bereits mit einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu rechnen. Dieser Wert wird sogar um 12 dB(A) übertroffen. Dabei entspricht eine Veränderung um 10 dB in etwa einer Verdoppelung der subjektiv empfundenen Lautstärke“, sagt Helmut Röscheisen (BUND).

Seit Jahren belasten alarmierende Überschreitungen der Lärm- und Luft-Grenzwerte die Anwohner auf der Bergisch Gladbacher Straße. An dieser Haupt-Verbindungsstraße zwischen Köln und Bergisch Gladbach werden in den östlichen Kölner Stadtteilen in der Spitze bis zu 2.500 Kfz pro Stunde gezählt, einschließlich weit über 100 Lkw.

Güterverkehr

Kein Verständnis haben die Verkehrs- und Umweltexperten für die Stadt Bergisch Gladbach, die einfach hin- und nimmt, dass das vor Jahren mit Millionen-Investitionen erbaute öffentliche Güterterminal Zinkhütte von der örtlichen Wirtschaft nicht genutzt wird. Dieses „Standbein zukunftsweisender Logistik“ könnte bei Verlagerung des Transports auf die Schiene den innerstädtischen Verkehr um 17.000 Lkw jährlich entlasten. Gerade hat der Bund die Förderung von Neu- und Ausbau sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen verlängert. „Die Fa. Nestle in der Schweiz mit einem vergleichbaren Produkt-Sor-



An der Kreuzung Johann-Bensberg-Straße fahren im Schnitt tagsüber mehr als 1.500 und nachts immer noch knapp 300 Kfz stündlich über die Bergisch Gladbacher Straße – davon sind mehr als zehn Prozent Lkw. [Foto: Friedhelm Bihn]

timent wie die in Bergisch Gladbach ansässige Firma Krüger transportiert dort den Großteil seiner Waren auf der Schiene. Warum kann und will Krüger das nicht?“, fragt der Kölner Verkehrsingenieur Heiner Schwarz. Innerhalb von drei Monaten wäre eine Entlastung der Straßen umsetzbar. Und die Nutzung des Güterverkehrsterminals würde auch die Autobahnen rund um die Leverkusener Autobahnbrücke entlasten und den Transitverkehr zwischen den beiden Seiten des Rheins verlagern.

Personenverkehr

Und im Personenverkehr könnte die Bergisch Gladbacher Straße kurzfristig entlastet werden, wenn auch die Stadtbahn-Linie 3 der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) ganztags bis Thielenbruch durchfahren würde. Eine Schnellbus-Linie aus Bergisch Gladbach zur Dellbrücker Hauptstraße oder nach Thielenbruch könnte hierzu ein gutes Angebot schaffen, um weitere Bürger auf Bus und Bahn umsteigen zu lassen, fordert Friedhelm Bihn, Sprecher des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) in Bergisch Gladbach. „Wichtig und kurzfristig einzuführen sind auch Direktbusse von den Ford-Works über CHEMPARK – Stammheim/Flittard – Dünnwald – Dellbrück – Porz mit wenigen Halten an zentralen Punkten analog den Metrobussen in München, Hamburg und Berlin“,

ergänzt Roland Schüler vom VCD Köln. Außerdem müssten, so Bihn, die Park+Ride-Kapazitäten in Duckterath und Dellbrück weiter ausgebaut und die Planungen zur Einführung eines Zehn-Minuten-Taktes für die S-Bahn S 11 nach Bergisch Gladbach forciert werden.

Wichtig sei auch die Anbindung Bergisch Gladbachs über Köln-Mülheim an den geplanten schnellen Regionalverkehr – den künftigen Rhein-Ruhr-Express (RRX). Mit der dann attraktiveren S-Bahn und der Verknüpfungsmöglichkeit würden sich viele Autofahrten vermeiden lassen.

Bihn weist außerdem darauf hin, dass sowohl die Stadt Bergisch Gladbach als auch der Rheinisch-Bergische Kreis sich für die Verlängerung der Stadtbahn-Linien 3 und 18 nach Bergisch Gladbach aussprechen. Nach den Vorstellungen des VCD könnte so über den Bahndamm in Bergisch Gladbach auch eine Stadtbahn-Verbindung zwischen Bergisch Gladbach, Refrath und Bensberg geschaffen werden, die sich auch mit der Nutzung im Güterverkehr verträgt.

Schließlich sei es überfällig, Rad-schnellwege zwischen den Städten Köln und Bergisch Gladbach anzulegen. Die Verwaltungen der beiden Städte müssten sich schnellstmöglich zusammensetzen, um hierfür entsprechende Trassenführungen zu entwickeln.

VCD Regionalverband Köln



Abbau des Containerterminals Zinkhütte Schwerer politischer Fehler

Den Abbau des Anschlussgleises zum Containerterminal Zinkhütte in Bergisch Gladbach hält der Regionalverband Köln des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) für einen schweren politischen Fehler.

Zuerst müsse die Frage geprüft werden, ob die Firma Krüger gegen bestehendes Recht verstoßen hat. § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) besagt eindeutig, dass „Betriebsanlagen einer Eisenbahn (...) nur geändert werden dürfen, wenn es vorher eine Planfeststellung gegeben hat“. Krüger hat aber auf ihrem Firmengelände bereits Anfang dieses Jahres die Gleise bis zur Senefelder Straße abgebaut.

Und die „unternehmerische Entscheidung“ der Firma Krüger, alle ihre Transporte nur mit dem Lkw durchzuführen, trägt für den VCD ganz

wesentlich zur hohen Belastung des Straßenverkehrs in Bergisch Gladbach mit Lkw bei. Die Firma Nestlé in Orbe in der Schweiz wiederum transportiert mit einer vergleichbaren Produktpalette 80 Prozent ihrer Güter auf der Schiene. In Deutschland hat die Bundesregierung Anfang des Jahres die Fortführung der Förderung – auch der Reaktivierung – von privaten Gleisanschlüssen mit jährlich 14 Mio. Euro bis 2020 beschlossen. Die Stadt Bergisch Gladbach aber nimmt das wenig nachhaltige Vorgehen der Firma Krüger hin.

Option zur Luftreinhaltung wird verpasst

In diesem Jahr erwartet der VCD eine Gerichtsentscheidung zur Klage der Deutschen Umwelthilfe auch zum Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet

Köln. Die Luft-Grenzwerte am Clevischen Ring in Köln-Mülheim werden seit Jahren deutlich überschritten. Spätestens dann wird der Gütertransport auf der Straße in Köln-Mülheim nicht mehr ohne weiteres möglich sein. Die Stadt Bergisch Gladbach hat 2016 ein Lkw-Vorrangroutennetz beschlossen, bei dem drei Routen aus der Stadt konzentrisch auf die Bergisch Gladbacher Straße zulaufen. Bei einer geplanten Umweltampel auf der Bergisch Gladbacher Straße an der Stadtgrenze würden dann alle Diesel-Fahrer betroffen. Wenn die Stadt in dieser Situation den Containerterminal als ‚Plan B‘, als zentrales Instrument zur Nutzung eines alternativen Transports auf der Schiene aufgibt, macht sie, stellt der VCD fest, einen schweren, unverzeihlichen politischen Fehler.

Friedhelm Bihn



Ihre grüne Druckerei im Rheinland Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut

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

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

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

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

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

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

grün gedruckt.de®
eine marke der schloemer-gruppe

Fritz-Erler-Straße 40
52349 Düren
Tel. 0 24 21/94 88 88
Fax 0 24 21/94 88 8-10
info@schloemer.de

www.grün-gedruckt.de

Aktuelle Informationen unter:

- www.facebook.com/gruengedruckt
- www.twitter.com/gruen_gedruckt
- <http://gplus.to/GruenGedruckt>



Mein Weg zur Arbeit (Teil 8)

Alternativen zum Automobil

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

Diesmal sprachen wir mit Frank, der seit Jahren mit dem Rad zur Arbeit nach Köln-Deutz fährt, und mit Jörg, der Klapprad und S-Bahn kombiniert, um zur Arbeitsstätte in Kerpen-Sindorf zu gelangen.

Frank, fünf Kilometer mit dem Rad zur Hochschule in Deutz

Seit wann fährst Du Deine Strecke? Seit 1994 fahre mit dem Fahrrad zu meiner Dienststelle

Welche Strecke legst Du zurück? Die meiste Zeit, rund 21 Jahre, bin ich von Refrath nach Deutz gefahren. Seit einem Jahr wohne ich näher zu Hochschule und brauche nur noch fünf Kilometer.

Wie lange bist Du unterwegs? Nun, jetzt beträgt meine Fahrzeit zehn bis fünfzehn Minuten, vorher habe ich eher die doppelte Zeit gebraucht.

Sind schon mal Probleme mit deinem Fahrrad aufgetaucht? Mit den neuen Reifen der bekannten „Unplattbar“-Marke hatte ich noch



Frank an seinem Arbeitsplatz

keine Panne, vorher gab es eher mal Probleme mit den Reifen.

Fährst Du auch bei schlechtem Wetter? Ja, ich fahre fast bei jedem Wetter, außer bei Glatteis und Sturm.

Bist Du nach der Ankunft sitzungstauglich? Nach meiner Ankunft wechsle ich mein Oberbekleidung und mache mich kurz etwas frisch.

Wie sieht es mit der Gepäckmitnahme aus? Ich nutze eine übliche Gepäcktasche für Pausenmalzeit und meinen Laptop.

Wie kommst Du zur Arbeit, wenn das Fahrrad defekt ist? Seit über 20 Jahren habe ich kein Auto, also fahre ich mit der KVB oder gehe auch schon mal zu Fuß.

Hast Du eine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit? Für die Angestellten an der Hochschule gibt es einen Container zur sicheren Unterstellung der Fahrräder. Zu meine Wohnung gehört ein Tiefgaragenstellplatz, da ich kein Auto besitze, habe ich dort genug Platz, der auch noch sicher ist.

Wie mobil bist Du am Zielort? In der Regel muss ich die Hochschule nicht verlassen, falls doch, fahre ich mit dem eigenen Rad oder mit einem der Dienstfahrräder, passende Fahrradhelme sind auch noch im Angebot. Ich könnte auch mit einem Dienstauto fahren, bevorzuge aber das Zweirad.

Wie erklärst Du Freunden und Bekannten, warum Du das Fahrrad für den Weg zur Arbeit nutzt? In Köln brauche ich kein Auto, ich kann alles mit dem Rad oder dem ÖPNV erledigen. Radfahren ist für mich Entspannung. Vor allem nach einem stressigen Arbeitstag bringt die Heimfahrt wieder vieles in Ruhe.

Was machst Du, wenn Du doch einmal ein Auto brauchst? In diesem Fall nutze ich ein Carsharing-Fahrzeug oder ich frage Freunde, ob sie mir ihr Auto leihen, das geht gut.

Jörg, mit Bahn und Rad nach Kerpen-Sindorf

Welche Strecke pendelst du jeden Tag? Ich fahre von meiner Wohnung in Köln-Nippes mit dem Klapprad zum



Jörg beim Einstieg in die Bahn

Ehrenfelder Bahnhof. Dazu brauche ich etwa zehn Minuten. Von Ehrenfeld geht es mit der S-Bahn in 17 Minuten nach Kerpen-Sindorf und von dort brauche ich noch zehn Minuten mit dem Rad ins Büro.

Mein Klapprad in der S-Bahn erzeugt keine Zusatzkosten. Eigentlich sollte man es zusammenklappen; ich habe es bisher nur gemacht, wenn es in der Bahn eng wurde. Ich wohne in der Autofreien Siedlung, dort ist es sehr einfach, das Fahrrad über eine Rampe aus dem Fahrradkeller zu holen – ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Seit wann pendelst du so? Seit etwa drei Jahren. Vorher war ich mit einem BMW unterwegs, aber mit der S-Bahn bin ich entspannter. In der Stadt und auf der Autobahn bin ich mit dem Auto immer wieder durch fremde oder eigene Schuld in gefährliche Situationen geraten. Auch ohne Unfall hatte ich das Gefühl, dass meine Lebenserwartung sinkt.

Was hast Du mit dem Auto gemacht? Mein Auto habe ich vor drei Jahren verkauft. Auslöser war die Einführung des Anwohnerparkens hier in Nippes – da konnte ich mein Auto nicht mehr kostenfrei im öffentlichen Raum abstellen. Im Büro bewege ich mich kaum, so habe ich wenigstens einen kleinen Ausgleich.

Bist du mit dem Auto schneller am Ziel? Mit dem Auto brauchte ich 40, mit Fahrrad und S-Bahn jetzt 50 Minuten. Bei Stau war ich mit dem Auto langsamer. Am Kerpener Kreuz kam das fast jede Woche vor.

Was machst du bei schlechtem Wetter? Ich fahre bei jedem Wetter. Man braucht entsprechende Kleidung, etwa ein Regencap.

Wie viel bezahlst du? Ich habe ein Job-Ticket und bezahle ungefähr 70 Euro im Monat. Mit dem Auto brauchte ich mindestens doppelt so viel alleine an Benzingeld.

Was machst du, wenn das Fahrrad defekt ist? Bisher hatte ich Glück und konnte es immer noch am selben Tag reparieren lassen. Wenn das Fahrrad

in Sindorf defekt wird, muss ich es bis zur S-Bahn schieben. In Ehrenfeld wäre dann die nächste Reparaturwerkstatt. Fahrradgeschäfte sind meist sehr kulant, wenn das Fahrrad kurzfristig repariert werden muss.

Wie reagierst du bei Verspätung oder Ausfall? Zum Glück habe ich seit kurzem Gleitzeit, das hilft. Sehr hilfreich finde ich die DB-App. Sie ist ein unverzichtbares Hilfsmittel für jeden Bahn-Pendler und zeigt die voraussichtliche Verspätung sehr genau an. Ausfall, alternative Züge oder andere Informationen werden auch in Echtzeit angezeigt.

Wie nutzt du die Zeit in der S-Bahn? Ich lese die Nachrichten auf meinem Smartphone und checke alle

sozialen Netzwerke. Morgens telefoniere ich oft mit meiner chinesischen Freundin in Hangzhou. Um diese Zeit ist sie bereits mit dem Bus auf dem Heimweg. Die Hintergrundgeräusche im Bus in China sind oft unerträglich laut. Wir können uns in Deutschland glücklich schätzen, dass die Reisenden in Deutschland sehr leise sind. Und wenn ich ihr erzähle, dass meine S-Bahn heute fünf Minuten Verspätung hat, lacht sie sich schlapp.

Was wünschst du dir im Pendelverkehr? Eine stabile Internetverbindung entlang der Trasse wäre sehr hilfreich, Wi-Fi in der S-Bahn ein Traum.

Die Gespräche führten Wolfgang Kissenbeck (Frank) und Hans-Georg Kleinmann (Jörg). □

Neubau Leverkusener Brücke Planfeststellungsverfahren in Rekordzeit

In Rekordzeit hat die Bezirksregierung Köln das Planfeststellungsverfahren für den zwölfspurigen Autobahnausbau in Leverkusen durchgeführt.

Straßen NRW, die für die Bauplanung zuständige Landesbehörde, steht angesichts einer Öffentlichkeit, die Interessen des Autoverkehrs möglichst schnell befriedigen will, erheblich unter Druck. Daher wurden vorgebrachte Kritikpunkte weitgehend missachtet und wurde die vorgelegte Planung im Eiltempo durchgewunken.

Nicht einmal minimale Vorschläge, etwa breitere Radwege, wurden berücksichtigt. Dass bei insgesamt zwölf Autospuren, die sich über 36,5 Meter Breite erstrecken, lediglich 6,5 Meter für Fuß- und Radwege vorgesehen sind, zeigt deutlich die Prioritäten des Landes NRW und des Bundesverkehrsministers. Ohne Not wurden Standards für das internationale Radfernwegenetz missachtet.

Auch die schwierige Problematik der Bayer-Sondermülldeponie, über der die Rampen zwischen der A 59 und der neuen Brücke errichtet werden sollen, wurde flott abhandelt. Straßen NRW behauptet, dass alle aktuell stattfindenden Bohrungen an dieser Stelle unbedenklich seien. Führende Fachleute warnen vor solchen

Eingriffen, doch Straßen NRW stellt sich taub. Nur ein paar Kilometer weiter südlich, am Kölner Kalkberg, zeigt sich beim Bau der Hubschrauberstation deutlich, welche Risiken Probebohrungen in giftigen Deponien bergen können und wie leichtfertig es ist, diese zu missachten.

Taub war Straßen NRW auch bei der Forderung vieler Leverkusener Bürger und Interessengruppen, wenigstens innerhalb der bewohnten Gebiete der Stadt die überbreite Autobahn nicht auf Stelzen neu zu bauen, sondern einen Tunnel anzulegen. Straßen NRW argumentierte mit horrenden Kosten und brachte zusätzlich die Gefahrguttransporte als wesentliche Gründe für die Ablehnung einer Tunnelösung vor. Auch diese Aussage von Straßen NRW wurde durch Experten widerlegt. Für einen Betrag zwischen 4,5 und 21,3 Millionen Euro könnte der Tunnel für Gefahrguttransporte gesichert werden, angesichts der Milliardenkosten der Gesamtmaßnahme ein geringer Betrag. Der Gewinn für die Menschen in Leverkusen, deren Stadt nicht mehr von einer gesundheitsbelastenden Hochstraße zerschnitten würde, wäre immens.

Es wird deutlich, dass viele Behauptungen von Straßen NRW nur vorgeschoben sind und dazu dienen, die



Die marode Leverkusener Brücke soll durch einen Neubau mit zwölf Autospuren ersetzt werden.

eigenen Planungen ungehindert umzusetzen. Zurzeit läuft eine Klage mit großer Unterstützung der Leverkusener Bevölkerung gegen den Neubau der Brücke in der jetzigen Vorlage.

Es wird Zeit für eine andere Verkehrspolitik in Land und Bund und den Umbau von Straßen NRW zu einem echten Mobilitätsbetrieb.

Wolfgang Besser □

Bewegte Zeiten

Der verkehrspolitische Blog

Wir leben in bewegten Zeiten: Nicht nur bei Energie, Klima und Finanzen stehen große Veränderungen oder gar Umbrüche bevor, sondern auch beim Verkehr zeichnet sich ein Paradigmenwechsel ab. Dieser Blog berichtet chronologisch über Ereignisse mit verkehrspolitischer Relevanz.

1. Januar 2017: Die Stadt Köln macht sich für den Klimaschutz stark – bei dem städtischen Plakat fällt auf, dass einer der größten Klimakiller fehlt, nämlich die Flugzeuge. Stattdessen sieht man einige harmlose bunte Vögel durch die Luft fliegen!



Städtisches Plakat zum Klimaschutz

12. Januar 2017: Eine große Kölner Tageszeitung berichtet unter dem Titel „Abbiegeassistent soll Lkw-Unfälle verhindern“ über eine Lindlarer Spedition, welche zwei Lastzüge mit der allerneuesten Sicherheitstechnik ausgestattet hat: Der Abbiegeassistent erkennt beim Rechtsabbiegen mit seinen Sensoren Bewegungen auf der Seite, die im toten Winkel der Spiegel für den Fahrer nicht zu sehen sind. Dann leuchtet ein Warnsymbol auf und ein lauter Warnton ertönt – so kann eine Kollision verhindert werden.

Für den Spediteur sei ein vorrangiges Ziel, Unfälle zu verhindern, und mit der modernen Technik wer-



Warnhinweis auf Nahverkehrsbussen

de dazu ein wichtiger Beitrag geleistet. Der Abbiegeassistent koste rund 1.400 Euro zusätzlich. Das Geld sei gut investiert, denn er habe keine Unfälle zu verzeichnen und damit auch keine Ausfälle. Zudem seien die Fahrer sehr zufrieden mit dem System.

Kommentar: So soll es sein – der Spediteur wird hier vorbildlich seiner Verantwortung gerecht. Es ist zu hoffen, dass sein Beispiel Schule macht und zu einem Umdenken bei den Speditoren, aber auch den städtischen Verkehrsbetrieben führt. Diese machen es sich nämlich mit ihren Aufklebern viel zu einfach und reichen ihre eigene Verantwortung an die Radfahrer weiter.

27. Februar 2017: Erstmals wurden in Berlin zwei junge Männer im Prozess um ein illegales tödliches Autorennen wegen Mordes vom Landgericht zu lebenslangen Gefängnisstrafen verurteilt. Sie hatten sich vor einem Jahr ein illegales Autorennen nahe dem Ku'damm geliefert. Ein Unbeteiligter kam dabei ums Leben.

Das Urteil wurde von den Polizeigewerkschaften begrüßt. Dort sprach man von einem „richtungsweisenden Signal“. Der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft der Polizei sagte, wer bei extremer Geschwindigkeitsüberschreitung über mehrere rote Ampeln rase, nehme den Tod von Menschen in Kauf und setze sein Auto als gemeingefährlichen Gegenstand ein.

Kommentar: Am öffentlichen Pranger stehen hier zwei junge Männer, die sich bestens als Täter eignen – und auch als Sündenböcke. Die Fokussierung auf den vergleichsweise kleinen

Personenkreis, der sich an solchen Rennen beteiligt, verdeckt den Blick auf die viel größere Gruppe der Alltagsraser, die weit mehr Unfälle mit entsprechend vielen Schwerverletzten und Toten verursacht. Dabei spricht man auch nicht von „Rasen“, sondern von „überhöhter“ oder „nicht angepasster“ Geschwindigkeit, das hört sich doch gleich viel besser an und wird viel milder geahndet.

Ein Blick in die Schweiz zeigt, dass man auch anders als bei uns gegen hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen vorgehen kann: Innerorts liegt ab einer Überschreitung um 50 km/h die Straftat „Rasen“ vor – mit einer Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr und einem Führerscheinentzug zwischen zwei Jahren und lebenslang. Da Rasen als Straftat gilt, kann auch das



Unfallort des tödlichen Autorennens am Auenweg

Auto als „Tatwaffe“ beschlagnahmt werden. Das Schweizer Modell gilt übrigens als sehr erfolgreich – auch wenn so mancher Deutsche seitdem die Schweiz nicht mehr besucht, weil er dort per Haftbefehl gesucht wird.

Ausgedacht hat sich dieses Modell nicht etwa eine schikanöse Obrigkeit. Vielmehr schloss sich die Regierung einer Volksinitiative unter dem Motto „Schutz vor Rasern“ an, als sich dafür eine große Mehrheit abzeichnete.

7. März 2017: Schülerticket statt Elterntaxi – nach den Sommerferien soll es in Hessen ein neues landesweites ÖPNV-Ticket für Kinder und Jugend-



Auch der „Walking Bus“ kann eine Alternative zum Elterntaxi sein.

Die Landesregierung hofft dabei auf ökologisch wertvolle erzieherische Nebeneffekte, bei den Jugendlichen und – ebenso wichtig – bei deren Eltern. „Mit dem Schülerticket wollen wir Kinder und Jugendliche selbständiger und damit auch so manche Autofahrt überflüssig machen“, sagt der hessische Verkehrsminister. Er meint vor allem die in vielen Städten inzwischen gefürchteten Elterntaxis bis vor die Schultüre.

liche geben. Hessen ist damit der erste deutsche Flächenstaat, der eine solche Karte anbietet. Mit 365 Euro im Jahr ist der Preis ein Schnäppchen.

Vor den Schulen stehen häufig die Autos in chaotischen Zweierreihen. Schüler, die zu Fuß kommen, müssen sich durch die Wagenreihen schlän-

geln, ohne Sicht auf entgegenkommenden Verkehr. Kinderschutz- und Verkehrsverbände schlagen seit längerem Alarm, der Nachwuchs müsse frühzeitig lernen, sich im öffentlichen Leben, Berufsverkehr inklusive, sicher zu bewegen. Genutzt haben solche Appelle bislang nur wenig. Jeder kennt Mütter und Väter, die aus großer Sorge die Kinder sogar zum Flötenunterricht oder zum Sporttraining fahren, obwohl die Bushaltestelle gleich um die Ecke liegt.

Ginge es nach dem hessischen Verkehrsminister, würden diese Helikopter-Eltern in der nächsten Generation aussterben. Wer in jungen Jahren gute Erfahrungen mit günstigen Nahverkehrstarifen gemacht hat, verzichtet womöglich auch später auf ein eigenes Auto, hofft man im Ministerium.

Hans-Georg Kleinmann

Elektromobilität So war das nicht gedacht!

Es ist schon faszinierend, aber auch erschreckend zu sehen, wie die Wirtschaft Investitionen (fehl-)lenkt.

Alle ExpertInnen haben von Anfang an gesagt, dass der Weg zu einer umfassenden Pkw-Elektromobilität ein Tauschsystem der Batterien erfordert. Dies bedeutet, man fährt wie heute zu einer Tankstelle und tauscht dort die fast leere Batterie gegen eine volle. Dies macht insofern viel Sinn, da dann nur ein Batteriesystem auf dem Markt sein wird und Verbesserungen an Ladekapazität viel schneller und besser umgesetzt werden können. Es ist dann nämlich klar, welche Batterien die meisten Ladezyklen „auf dem

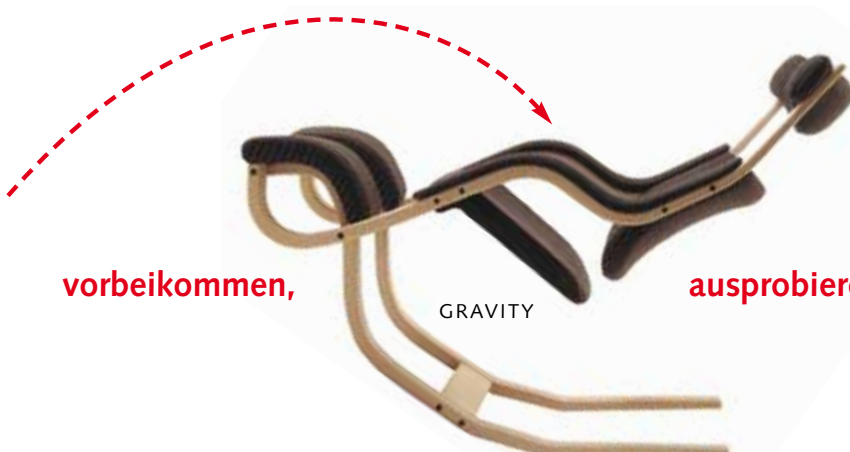
Buckel“ haben und daher sinnvollerweise als erstes ausgetauscht werden. Und wenn die kostenintensive Batterietechnologie nicht gekauft, sondern beispielsweise geleast wird, verändert sich das Preisniveau der Elektroautos auch deutlich.

Nun passiert aber das, was praktisch immer bei Neuerungen passiert: Alle kochen erstmal ihr eigenes Süppchen und bauen bewusst oder unbewusst Systemhürden zu Mitbewerbern auf. Lediglich der Ladekabelanschluss ist gerade noch kompatibel – da lässt sich mit Ladesäulen und dem drumherum auch noch mal viel Geld verdienen.

Leider geht das in die falsche Richtung, denn die Pkw sind dadurch sehr

teuer, es wird viel Geld für zukünftig überflüssige Ladesäulen eingegraben – vom Platzbedarf will ich gar nicht sprechen – und die Transparenz über die umweltfreundliche Stromerzeugung für das Aufladen bleibt auch weitestgehend auf der Strecke. Und bei dem Ganzen muss in meinen Augen auch bedacht werden, dass die Auswechslung aller Pkw auf Elektro nicht die Lösung der vielfältigen Probleme im Verkehr (Unfälle, Platzbedarf, ...) bringt. Hier sind Investitionen in den ÖPNV und Förderung der sanften Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr sehr viel sinnvoller – und auch deutlich preiswerter.

Yvonne Göckemeyer



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Kölner Ringe

Freigabe für den Radverkehr

Positionspapier des VCD-Arbeitskreises Rad

Die Ringe, ehemals als Prachtmeile der Kölner Innenstadt geplant, fristen seit langem ein trostloses Dasein. Sie erfüllen sowohl städtebaulich als auch verkehrstechnisch nicht die Erwartungen, die beim Bau angestrebt wurden. Statt eines Boulevards, der multifunktionale Bedürfnisse befriedigt, werden fast nur die Belange des Autoverkehrs bedient. Tägliche Staus zeigen eindrucksvoll das Scheitern des Konzepts.

Verkehrssituation ist reformbedürftig

Die Straßenzüge zwischen Ebertplatz und Ubierring werden von den Autos regiert, zwei Spuren beanspruchen sie. Im zentralen Bereich der Ringe (Hohenzollernring) wird derzeit temporär eine Spur für parkende Autos vorgehalten, die Fahrbahnfläche für Autos somit verringert, ohne dass dies nennenswerte Auswirkungen auf den Fluss des Verkehrs hätte. Der Radverkehr wird in den zentralen Bereichen (Hohenzollern- und Hohens-taufenring) auf schmalen Radwegen abgehandelt, während die Radfahrer im Süden und Norden auf der Fahrbahn unterwegs sind. Die Radwege



Enge und holprige Radwege wie am Hohenzollernring genügen schon seit langem nicht mehr dem Bedarf.

sind schmal, die festgelegten Mindestbreiten werden zum Teil deutlich unterschritten und verlaufen auf bröckeligen und lockeren Pflastersteinen. Die Einmündungen zu den großen Ausfallstraßen wie Aachener und Luxemburger Straße sind unübersichtlich und gefährlich. Fußgänger müssen sich oft den Platz mit der Außengastronomie teilen und werden an den Rand gedrängt. Diese Enge provoziert Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, die zum Teil auf Gehwege ausweichen, um den gefährlichen Situationen auf dem Radweg zu entgehen, oder Fußgänger umgekehrt aus Platzmangel den Radweg mitbenutzen.

Die Stadt hat den Reformbedarf erkannt und vor einigen Jahren ein Werkstattverfahren zur Gestaltung der Ringe ins Leben gerufen. Über städtebauliche Chancen und Gestaltungsmöglichkeiten soll hier aber nicht diskutiert werden, vielmehr geht es um den Verkehr.

10-Punkte-Plan als Basis

Im Rahmen der Ringfrei-Initiative wurden Ideen gesammelt, um die gefährliche und unbefriedigende Situation vor allem aus Sicht des Radverkehrs aufzulösen. Verschiedene Akteure haben sich dafür zusammengefunden und den 10-Punkte-Plan entwickelt, der von der Bezirksvertretung Innenstadt einstimmig unterstützt wurde. Dennoch bestimmen noch immer die Autos den Takt, notwendige Verbesserungen und Anpassungen der Fahrbahn (Neuaufteilung der Räume) werden verschoben, da der Autoverkehr nicht mehr angemessen abgewickelt werden könne. Dazu kommen die Probleme mit den veralteten Ampelsystemen, die schwer neu programmierbar sind.

Vorschläge zur Präzisierung

Der AK Rad erarbeitet für die verschiedenen Bereiche der Ringe detaillierte Forderungen, um den 10-Punkte-Plan zu präzisieren. Oberstes Ziel



Am Hansaring ist seit Dezember 2016 die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben und gilt jetzt Tempo 30.

der Neugestaltung ist für den AK Rad die grundsätzliche Entschleunigung des Verkehrs auf den Ringen. Zudem muss, wie in dem 10-Punkte-Plan gefordert, dem Radverkehr deutlich mehr Raum eingeräumt werden. So sollte eine komplette Fahrspur dem Radverkehr zugeschlagen werden und zwar durchgehend über den gesamten Verlauf der Ringe. Dadurch würde auch dem Konzept der Stadt Köln, welches eine stadtgestalterisch einheitliche Lösung fordert, Genüge getan. Eine eigene gesamte Fahrspur für den Radverkehr, die dieser exklusiv nutzen darf, fördert ein ausreichendes Gefühl der Sicherheit. Fahrfehler führen nicht zu gefährlichen Situationen oder gar Unfällen. Außerdem werden unterschiedliche Geschwindigkeiten ermöglicht und Eltern können begleitend neben ihren Kindern fahren.

Geschwindigkeit verringern!

Mindestens so wichtig ist es, die Geschwindigkeit für den motorisierten Verkehr auf 30 km/h zu reduzieren. Tempo 30 sorgt erwiesenermaßen dafür, dass weniger Unfälle geschehen und zudem deren Schwere gemindert wird. Die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbegrenzung muss konsequent eingefordert und kontrolliert werden.

Das Parken auf der Radinfrastruktur muss durch den hohen Regeldruck unmöglich gemacht werden.

Auch bauliche Umgestaltungen, etwa durch Aufpflasterungen und Markierungen, können dazu beitragen, die Geschwindigkeit nachhaltig zu reduzieren. Bestimmte zentrale Punkte, gefährliche Einmündungen oder auch belebte Plätze könnten zu Begegnungszonen umgebaut werden, um das chaotische Verkehrsgewühl friedlicher zu organisieren. Zudem ist es so möglich, die zentralen Plätze neu zu sehen und architektonisch auf ihre Eigenarten zu reagieren. Auf diese Weise gingen Gefährdungsverringe-

rung und urbane Stadtgestaltung ein vernünftiges Bündnis ein.

Trennendes vermeiden!

Nicht zuletzt muss die Fahrbahn über die gesamte Länge der Ringe durchlässig bleiben. Durch die Vermeidung von trennenden Aufbauten kann der Straße der Trassencharakter genommen werden. Das Queren der Straße wird für die Verkehrsteilnehmer erleichtert. Einmündungen müssen übersichtlich gestaltet und Radfahrerquerverkehr muss auch ohne aufwendige Ampelanlagen ermöglicht werden. Alle Verkehrsträger werden

gleichberechtigt behandelt.

In der Summe werden die hier vorgestellten Maßnahmen dazu führen, dass alte, junge und sehr junge, geübte und weniger geübte, langsame und schnelle Radfahrer selbstverständlich die Ringe befahren.

Bei allen Gestaltungen muss sowohl auf Sicherheit als auch auf städtebauliche Qualität geachtet werden. Die Ringe sollen keine pure Verkehrsachse sein, sondern ein Stadtraum, der – im wahrsten Sinne des Wortes – den verschiedensten Bedürfnissen Raum bietet.

Michael Vehoff für den VCD-Arbeitskreis Rad □

Köln-Nippes

Runder Tisch zum Radverkehr gegründet

Im Januar 2017 gab es das zweite Treffen „Runder Tisch Radverkehr Nippes“. Derzeitiges Arbeitsthema: die schleppende Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Stadtbezirk.

Angeregt wurde diese Einrichtung vom Arbeitskreis „Fahrradfreundliches Nippes“, der schon seit Jahren versucht, über persönliche Kontakte zur Bezirksvertretung und zum Team des Fahrradbeauftragten Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur zu erreichen.

Stillstand bei Öffnung von Einbahnstraßen

Einer der wichtigsten Schwerpunkte ist seit rund zehn Jahren die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr. Im September 2013 wurde hierzu eine vom Fahrradbeauftragten mit den Radverkehrsverbänden abgestimmte Öffnungsliste von einer Mehrheit in der Bezirksvertretung (BV), hauptsächlich Vertretern von CDU und SPD, abgelehnt. Begründung: Die BV wünscht von der Verwaltung separat begründete Anträge zur Abstimmung. Seitdem steht die Öffnung von Einbahnstraßen im Stadtbezirk still. Der „Runde-Tisch-Radverkehr“ soll wieder Bewegung in diese Sachlage bringen, so ist zumin-

dest die Hoffnung der Vertreter des Radverkehrs.

Nach eher bescheidenem Start des ersten Treffens 2016 waren beim zweiten Mal schon mindestens zwei Vertreter der wichtigsten Fraktionen der Bezirksvertretung dabei, dies zeugt von großem Interesse und gibt Anlass zu der Hoffnung, dass sich bei der Öffnung von Einbahnstraßen nach langem Stillstand endlich was bewegt.

Ziele des runden Tisches

Da beim „Runden Tisch“ die Entscheidungsträger der Bezirksvertretung und der Verwaltung (Team des Fahrradbeauftragten) mit den Interessenvertretern des Radverkehrs zusammensitzen



Ein wichtiges Anliegen des Runden Tisches Radverkehr Nippes ist es, die Öffnung von Einbahnstraßen zu beschleunigen.

besteht die Hoffnung, dass Verbesserungen für den Radverkehr schneller auf den Weg gebracht werden. Der runde Tisch, so die bisherige Vorstellung, könnte sich drei- bis viermal im Jahr zum allgemeinen Austausch aktueller Planungen oder Beschlüsse zusammen treffen. Des Weiteren könnte eine Beratung oder Diskussion über bestimmte Themen des Radverkehrs stattfinden.

Als erstes Ergebnis wurde am 11. Mai in der BV, die Öffnung von 23 Einbahnstraßen-Abschnitten beschlossen, dies betrifft im hauptsächlichen die Cranach-, Krüth- Nord- und Yorkstraße sowie die Gocher, Mauenhheimer und Xantener Straße.

Weitere Themen

Themen für das nächste Treffen im Oktober sind die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Etzelstraße als gesicherter Schulweg zur neuen Gesamtschule in Longerich, die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht und die weitere Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr.

Ab 2018, so die Vorstellung der Verwaltung, soll für den Stadtbezirk Nippes ein Radverkehrskonzept entwickelt werden, hier könnte der „Runde Tisch“ ein wichtiges Beratungsgremium zu Umsetzung sein.

Wolfgang Kissenbeck □

KVB-Rad

Moderegag oder Mobilitätsalternative?

Erfahrungen aus Benutzersicht: Wie ist das von der KVB in Zusammenarbeit mit der Leipziger Firma Nextbike offerierte Leihrad-Angebot zu bewerten?

Im Kölner Stadtbild fallen sie auf: die silbernen Räder mit dem KVB-Logo. Seit ihrer Einführung im Mai 2015 ist die Nutzung der KVB-Räder stark gestiegen und wurde die Flotte von knapp 1.000 auf 1.500 Räder erhöht. Zudem wurde das Gebiet vergrößert, in dem die Räder ausgeliehen und wieder abgegeben werden können.

Registrierung

Die Registrierung ist relativ einfach auf der Internetseite, über die angebotene App oder per Telefon möglich. Mit der Anmeldung bei KVB-Rad ist im Übrigen auch eine Ausleihe in anderen Städten möglich, etwa in Düsseldorf, Berlin, Frankfurt, Leipzig oder im Ruhrgebiet. Selbst in einigen Städten des europäischen Auslands können Nextbike-Kunden Räder problemlos ausleihen. Dabei gelten die vor Ort üblichen Tarife, Ausleihregelungen und -techniken. Zum Beispiel kann die Ausleihe an feste Stationen gebunden sein, so dass man sich in anderen Städten erst mit den Gegebenheiten vertraut machen muss.

Auffinden von Rädern

Zwar hat man den Eindruck, dass die Räder über die ganze Stadt verteilt zu finden sind. Wenn man aber gerade eins braucht, steht keins vor der Tür. In diesem Fall helfen die KVB-Rad-App oder die zugehörige Internetseite weiter. Hier wird eine Karte angeboten, auf der alle aktuellen Radstandorte zu finden sind. Oft ist es so, dass ein Rad zwar nicht unbedingt in Sichtweite steht, aber in der Umgebung zu finden und innerhalb weniger Minuten zu erreichen ist. Die App funktioniert insgesamt gut. Allerdings ist die besonders wichtige Funktion Fahrradsuche zeitweise unzuverlässig. Bei der Kartendarstellung verschwinden



KVB-Räder am Neumarkt
©Raimond Spekking/CC BY-SA 4.0 (via Wikimedia Commons)

immer wieder die Pins, mit denen die Räder symbolisiert werden. Der Erfahrung nach läuft die Karte auf der Internetseite www.nextbike.de stabiler.

Ausleihe und Rückgabe

Registrierte Nutzer haben mehrere Möglichkeiten, ein Rad auszuleihen. Am einfachsten ist es, mit einer elektronischen KVB-Zeitkarte: Hier muss nur die Karte an das Lesefeld gehalten und anschließend ein Zahlencode eingegeben werden. Alternativ kann auch die eigene Handynummer oder die Rad-App zur Ausleihe genutzt werden. Ein wenig nervig ist es, dass bei den ersten beiden Möglichkeiten über den Bordcomputer mittels Mobilfunknetz zunächst die Zugangsdaten überprüft werden. Das kann einige Zeit dauern, erst recht dann, wenn der erste Einwahlversuch scheitert. Die anfänglichen Probleme mit den Bordcomputern konnten größtenteils behoben werden und die Ausleihe der Räder ist insgesamt zuverlässiger geworden. Punktuell kann es aber noch Probleme geben, zum Beispiel weil die Mobilfunkverbindung nicht aufgebaut werden kann oder das Tastenfeld nicht so funktioniert, wie es soll. Auch ist es uns schon passiert, dass der Steuerungscomputer bei der Benutzung abgestürzt ist. Dann heißt es warten, bis ein Reboot erfolgreich durchgeführt wurde. In ganz seltenen

Fällen haben wir aber auch erlebt, dass gar nichts mehr ging und das Rad per Handy als defekt gemeldet werden musste.

Das Fahren

Vor der Fahrt muss lediglich die Sattelhöhe richtig eingestellt werden. Dann kann's losgehen. Die Räder sind sehr robust, allerdings nicht gerade Leichtgewichte. Insgesamt sind die Fahreigenschaften aber durchaus passabel. An der Vordergabel ist ein kleiner Korb angebracht, in dem leichte Gegenstände mit Gummibändern befestigt werden können. Beim Beladen des Korbs mit schwereren Lasten verschlechtern sich jedoch die Lenkeigenschaften.

Für ein dauerhaft attraktives Angebot müssen die Räder regelmäßig gewartet und repariert werden. Die Räder der ersten Generation weisen mittlerweile deutliche Gebrauchsspuren auf. Im Vergleich zu den in Köln ebenfalls angebotenen Rädern der Deutschen Bahn (*Call-a-Bike*) wirken die KVB-Räder jedoch besser gepflegt. Zur Rückgabe genügt es, das Speichenschloss zu verriegeln und am Bordcomputer die Rückgabe mittels Tastendruck zu bestätigen. Die Rückgabedaten werden mittels Mobilfunk übermittelt, was wieder einige Zeit dauern kann. Auch kann die Fahrt unterbrochen und später fortgesetzt werden. In diesem Fall darf man sich nicht ausloggen und die Gebühreuhr tickt weiter.

Tarife

Besitzer einer KVB-Zeitkarte mit Chip können das Angebot optimal nutzen, denn dann ist die erste halbe Stunde der Ausleihe bereits bezahlt. Diese Zeit reicht für die meisten Fahrten innerhalb der Innenstadt vollkommen aus. Ohne Zeitkarte wird ein Euro Gebühr für die erste halbe Stunde fällig. Ab der zweiten halben Stunde kosten jeweils 30 Minuten ebenfalls einen Euro. Der Tagesarif beträgt neun Euro.

Ausblick und Bewertung

Neben der Ausweitung des Nutzungsgebiets und der Erhöhung der Räderanzahl erscheint es uns sinnvoll, an Bahnhöfen, großen KVB-Haltestellen oder anderen zentralen Orten feste Leihstationen einzurichten, um die Verfügbarkeit der Räder zu erhöhen. Derzeit ist es etwa am Bahnhof Ehrenfeld oft Glückssache, ein Fahrrad

zu finden. Zudem könnten Anreize geschaffen werden, die Räder zur Ausleihstation zurückzubringen. Beim Berliner DB-Radverleih werden hierfür zum Beispiel 50 Cent gutgeschrieben.

Das Ausleihsystem KVB-Rad bildet eine sehr gute Ergänzung zum traditionellen KVB-Bus- und Bahnangebot und hilft dabei, den Umweltverbund aus öffentlichem sowie Fuß- und Radverkehr in Köln attraktiver zu machen.

Trotz aller Verbesserungsmöglichkeiten ist das Leihsystem insgesamt aber schon sehr gut nutzbar und sollte auch langfristig zum städtischen Verkehrsmittelangebot gehören.

Anmeldung und weitere Informationen unter www.kvb-rad.de/de/koeln oder www.nextbike.de.

Anselm Weische/Michael Hepting,
VCD-Arbeitskreis Rad □

Neues Verkehrsprojekt Lastenradverleih Donk-EE

Ab Ende Juni kann Köln sich über ein neues Verkehrsprojekt freuen: Mit Donk-EE bekommt die Domstadt das größte Elektro-Lastenrad-Verleihsystem der Welt.

Gestartet hat das Pilot-Projekt der Ökostrom-Pionier Naturstrom. Zusammen mit den freien Lastenrädern von Kasimir wird Köln so zu einer der führenden Lastenradmetropolen.

Lastenräder können ein Familienauto ebenso ersetzen wie einen Kleintransporter. Nicht umsonst gelten sie als eine der Alternativen zum Auto – und als zentrales Element städtischer Infrastruktur der Zukunft. Erste Schritte in diese Richtung gehen bereits zwei deutsche Städte: In Konstanz und Norderstedt ist im Sommer 2016 ein Lastenrad-Verleihsystem gestartet. Beide Systeme setzen ausschließlich auf Muskelkraft. In Köln dagegen sind alle 50 Räder voll elektrifiziert. Kölnerinnen und Kölner können sie sich bei einem Donk-EE Partner vor Ort ausleihen.

Die Donk-EE-Standorte verteilen sich auf die Innenstadt, Deutz, Nippes, Ehrenfeld, Braunsfeld, Sülz, Lindenthal und die Südstadt. Von dort können Kölnerinnen und Kölner die Räder unkompliziert abholen. Ausleihen können sie über eine Smartphone-App für 3,50 Euro die erste und für 2,50 Euro jede weitere Stunde. Donk-EE ist ein stationsbasiertes System: Jedes Rad muss zu seiner Entleihstation zurückgebracht werden. Weitere Informationen zu den Standorten und zur Registrierung gibt es auf der Homepage www.donk-ee.de.

Donk-EE ist eine Abwandlung des englischen Worts für Esel. Die beiden letzten „E“ stehen für „Erneuerbare Energie“: Alle Akkus der Räder werden mit 100 Prozent Ökostrom aufgeladen, der entweder durch das *Grüner Strom* oder das *OK-Power*-Label zertifiziert ist. Mit dem Lastenrad steht ein postfossiles Verkehrsmittel bereit, das keine Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum benötigt. Die Akkus werden von lokalen Partnern, bei denen die Räder entliehen werden, regelmäßig ausgewechselt. Einmal geladen reicht der Akku bei höchster Unterstützungsstufe über 50 Kilometer weit – und damit auch für Ausflüge in das Kölner Umland. Die Kapazität liegt bei 500 Wattstunden.

Deliefert werden die Räder vom deutschen Premiumhersteller Riese und Müller aus Weiterstadt. Das Modell Packster ist erst seit November 2016 erhältlich und wird für den Verleih in Köln optimiert. Es hat eine stufenlose Nuvinci-Schaltung, einen

250 Watt Bosch-Motor und eine 80 Zentimeter lange Ladefläche, die auch zwei Kindersitze aufweist.

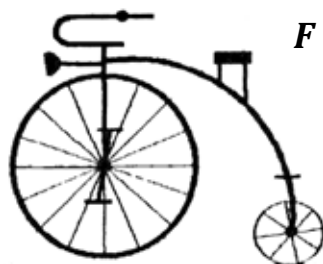
Das Image des E-Bikes ändert sich: weg vom Reha-Sportgerät hin zu einer trendigen und ökologischen Alternative zum Auto. Auch in Köln ist das spürbar, Elektrofahrräder werden immer mehr zum Bestandteil des Stadtbildes. Dadurch wird eine große Herausforderung offensichtlich: Kölns veraltete und auf das Auto zugeschnittene Verkehrsinfrastruktur. Umso wichtiger sind Verleihsystem-Projekte wie das von Naturstrom. Jeder Ausleihvorgang bei Donk-EE ist gleichzeitig eine Probefahrt mit einem Elektrolastenrad und wird das Thema Cargobike sicher nach vorne bringen.

Bleibt zu hoffen, dass sich dadurch der Druck auf die Fahrrad-Infrastruktur weiter erhöht und in der Politik ein Umdenken weg vom Auto hin zu einer enkeltauglichen Mobilität stattfindet.

Lars Lange □

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

Langsame Radschnellwege Köln braucht ein Haupttroutennetz

Die Umsetzung von Radschnellwegen kommt nur schleppend voran. Deswegen sind kurzfristige Lösungen für wichtige Radverkehrsverbindungen wichtig.

In der Radverkehrsplanung hat der Begriff „Radschnellwege“ derzeit Hochkonjunktur. So hat das Land NRW einen Planungswettbewerb durchgeführt und Pilotprojekte ausgewählt, in denen die ersten Radschnellwege in den kommenden Jahren in und zwischen verschiedenen Städten des Landes umgesetzt werden sollen. Eine Übersicht über die Projekte und ihren Umsetzungsstand findet sich unter www.radschnellwege.nrw. Anders als der Name vermuten lässt, dauert die Einrichtung dieser Wege allerdings recht lange. So wurde das Projekt Köln – Frechen bereits Ende 2013 für die weitere Bearbeitung im Planungswettbewerb ausgewählt. Bis heute ist mit der Umsetzung aber noch nicht begonnen worden. Derzeit erarbeitet ein Planungsbüro eine Machbarkeitsstudie. Danach sollen die Pläne mit Interessierten diskutiert werden.

Radschnellwege sind aber nur ein Einzelbaustein einer attraktiven Rad-

verkehrsinfrastruktur. Blicke es bei den derzeitigen Planungs- und Umsetzungszeiträumen, dauerte es noch Jahrzehnte bis zur spürbaren Flächenwirkung solcher Strecken. Deshalb ist es wichtig, bereits kurzfristig ein bezirksübergreifendes Netz von Haupttrouten für den Radverkehr zu definieren und deren bauliche Attraktivität zu steigern. Bereits in den Neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts wurde für das Kölner Stadtgebiet ein solches Netz konzipiert. Große Teile davon wurden dann vor einigen Jahren in das Netz landesweit ausgeschilderter Routen übernommen, allerdings meist ohne bauliche Verbesserungen auf Kölner Stadtgebiet.

Zielsetzungen eines Kölner Haupttroutennetzes

Aus Sicht des VCD-Arbeitskreises Rad (AK Rad) sollten die Definition des Haupttroutennetzes aktualisiert und die zugehörigen Routen baulich attraktiver gestaltet sowie ausgeschildert werden. Ein solches Konzept würde eine wichtige Ergänzung zu den von der Stadt bereits erarbeiteten und geplanten bezirklichen Radverkehrskonzepten bilden. Die Haupttrouten sollten dabei schnelle Verbindungen zwischen Bezirken und wichtigen Zentren sowie zwischen Köln und den umliegenden Gemeinden schaffen. Das bereits definierte Netz ausgeschilderter Radverbindungen im „NRW-Netz“ kann in das Haupttroutennetz integriert werden. Da das NRW-Netz jedoch vor allem unter touristischen Gesichtspunkten konzipiert wurde, reicht es zur schnellen Erschließung zwischen den einzelnen (Bezirks-) Zentren nicht aus.

Wichtige und längere Abschnitte der Haupttrouten sollten mittel- bis langfristig als Radschnellwege ausgebaut werden, um zügige, komfortable Fahrten zwischen Köln und den Umlandgemeinden zu ermöglichen. Von RadRegionRheinland wurden bereits Überlegungen zur Einrichtung von Radschnellwegen

von und nach Köln angestellt, die weitergeführt werden müssen. Insbesondere sind weitere Stadt-Umland-Verbindungen zu prüfen und die Routenführungen zu spezifizieren. Dabei sollten die baulichen Standards für Radschnellwege, die von der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW definiert wurden – zu finden auf der vorstehend genannten Internetseite – eingehalten werden. Weiterhin hält der AK Rad folgende Punkte für besonders wichtig, um in Köln ein attraktives Radnetz aus Haupttrouten und Schnellwegen zu schaffen:

- Die derzeit in der Ausarbeitung befindlichen Entwurfsplanungen für den Radschnellweg Köln – Frechen sollten unter Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit zügig abgeschlossen und umgesetzt werden.
- Wegen der aktuellen Bestrebungen, die Verkehrssituation zwischen Köln und Bergisch Gladbach zu verbessern, hat ein Radschnellweg auf dieser Relation höchste Priorität.
- Nach der Erstellung eines Haupttrouten- und Radschnellwegekonzepts sollten jedes Jahr mindestens zwei Routen entwurfsplanerisch bearbeitet werden, um sie anschließend baulich attraktiver gestalten zu können.
- Für die Planung und bauliche Umsetzung der Haupt- und Radschnellwegrouten sollten personelle und finanzielle Mittel bereitgestellt werden, um pro Jahr mindestens dreißig Kilometer Haupttrouten, davon zehn Kilometer Schnellwege, fertigstellen zu können.
- Die Haupttrouten sollen entsprechend beschildert und in Radroutenplanern ausgewiesen werden.
- Verknüpfungspunkte zum ÖPNV und zu Radstationen sind in die Netzüberlegungen einzubeziehen.
- Zudem sollten das Haupttroutennetz und die bezirklichen Radverkehrskonzepte untereinander abgestimmt sein.

Michael Hepting,
VCD-Arbeitskreis Rad



Die Venloer Straße zählt seit Jahren zu den wichtigen Haupttrouten im Kölner Radverkehrsnetz. Die derzeitige Infrastruktur wird dieser Bedeutung allerdings nicht gerecht.

RADKOMM #3

Saubere Luft in unseren Städten

Schlechte Luft kann tödlich sein. Das ist kein Warnhinweis auf Zigarettenpackungen, sondern traurige Realität in vielen Städten in NRW.

7.000 Menschen sterben in Deutschland jedes Jahr durch Emissionen des Straßenverkehrs – das sind doppelt so viele wie durch Verkehrsunfälle, so eine Studie der Max-Planck-Gesellschaft. Der unsichtbare Tod schwebt auch über Köln: Dort weisen Luftmessstationen des Landesumweltamtes NRW im Durchschnitt 50 Prozent mehr Stickstoffdioxid nach, als die EU-Grenzwerte erlauben.

Grund für die RADKOMM, das Kölner Forum Radverkehr, dieses Jahr das Motto „Stadt-Rad-Luft“ auszurufen und Wege zu finden, damit wir schon bald in der Stadt wieder saubere Luft atmen können. Wie in den letzten zwei Jahren treffen sich dazu Bürger*innen, Experten, Wissenschaftler, Politik und Verwaltung zu einem geballten Tag voll informativer Vorträge, spannender Diskussionen und kreativer Workshops. Ihre Teilnahme haben zugesagt: Henriette Reker, Oberbürgermeisterin der Stadt Köln; Prof. Dr. Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler; Christi-



an Döring, kritischer Kinderarzt; Arndt Klocke, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag NRW; Andrea Blome, Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur der Stadt Köln; Prof. Dr. Harald Rau, Beigeordneter für Soziales, Integration und Umwelt der Stadt Köln; sowie die Vertreter*innen vieler Fahrradinitiativen und -verbände wie ADFC, AGO-

RA, Fahrrad-Sternfahrt, #RingFrei und VCD. Michael Adler, Geschäftsführer von fairkehr, wird den Tag moderieren.

Dazu lädt die RADKOMM #3 alle Interessierten ein, gemeinsam und auf Augenhöhe eine neue Mobilitäts- und Fahrradkultur zu entwickeln. Niemand muss Experte sein, alle Ideen sind willkommen! Besonders deutlich wird das beim sogenannten *Pecha Kucha*, einer Stunde voll prägnanter Präsentationen rund um Verkehrswende und neue urbane Mobilität. Der besten Idee winkt der Preis der Rad-Freundin, den die RADKOMM dieses Jahr zum ersten Mal verleiht.

Weiterhin wird die RADKOMM #3 eigene Feinstaub-Sensoren bauen, um die offiziellen Messungen zu ergänzen, und erste Ergebnisse präsentieren.

Last but not least startet am Ende des Tages das Stadtradeln Köln in die zweite Runde.

Termin: Samstag, 17. Juni 2017, 10 bis 18 Uhr im Bürgerzentrum Ehrenfeld, Venloer Straße 429, 50825 Köln. Programm und Anmeldung unter www.radkomm.de.

Ralph Junker, Radkomm



Wenn Mobilität mal Pause macht ...

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

Jetzt unter www.wsm.eu informieren!

Sonntag, 18. Juni 2017

Zehnte Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Kooperation mit dem „Tag des guten Lebens“

Im Juni 1817 hat Karl Freiherr von Drais seine Erfindung, die Laufmaschine, vorgestellt – dies war die Geburtsstunde des Fahrrads. Seit 200 Jahren ist es das umweltfreundlichste Verkehrsmittel!

Heute ist das Fahrrad als klimaschonendes Fortbewegungsmittel gerade in vom Autoverkehr überlasteten Innenstädten wie in Köln besonders wichtig. Trotz europaweit geltender Richtlinien und dem höchstrichterlich bestätigten Recht auf saubere Luft werden hier die Grenzwerte für Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid (NO₂) oder Feinstaub (PM10) regelmäßig überschritten. Dies belastet die Gesundheit der Kölner Bürgerinnen und Bürger und schadet unserer Umwelt.

Der zunehmende Autoverkehr verdrängt auch erheblichen Platz, der dem Rad- und Fußverkehr entzogen wird. Unser Straßenbild ist von Blechkarossen – den Autos – geprägt: Geparkt wird in der zweiten Reihe, auf Bürgersteigen und Radwegen, in Kurven, auf Zebrastreifen, in Ampelbereichen ...

Um den Autoverkehr zu stoppen, gilt es, mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger zu schaffen und die Radverkehrskonzepte in den Kölner Stadtteilen umzusetzen, damit mehr Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel wählen.



Impressionen von der Sternfahrt 2016

**Unser Motto 2017 lautet:
Stadt – Rad – Luft**

Unsere Stadt braucht mehr Radverkehr für bessere Luft in unseren Lebensräumen! Deshalb erwarten wir von der Politik und den Behörden, das Radfahren attraktiv zu machen: ein durchgängiges Radwegenetz, direkte, schnelle, komfortable, sichere, möglichst kreuzungsfreie Radwege und eine sichere Gestaltung an Knotenpunkten. Genau dafür wollen wir mit der Sternfahrt demonstrieren.

**Demo für bessere
Radverkehrsbedingungen**

Wir fahren von verschiedenen Startpunkten zum Treffpunkt im Kölner Stadtzentrum. Um 13 Uhr startet dort eine gemeinsame Rundtour durch die Innenstadt, die in diesem Jahr in Köln-Deutz auf dem Gelände für den „Tag des guten Lebens“ endet und zwar ohne abschließende Kundgebung.

Der „Tag des guten Lebens“ wird von der Agora Köln durchgeführt. Wir freuen uns über die Kooperation mit der Agora Köln, die der Kölner Fahrrad-Sternfahrt im Jubiläumsjahr einen besonderen Rahmen gibt.

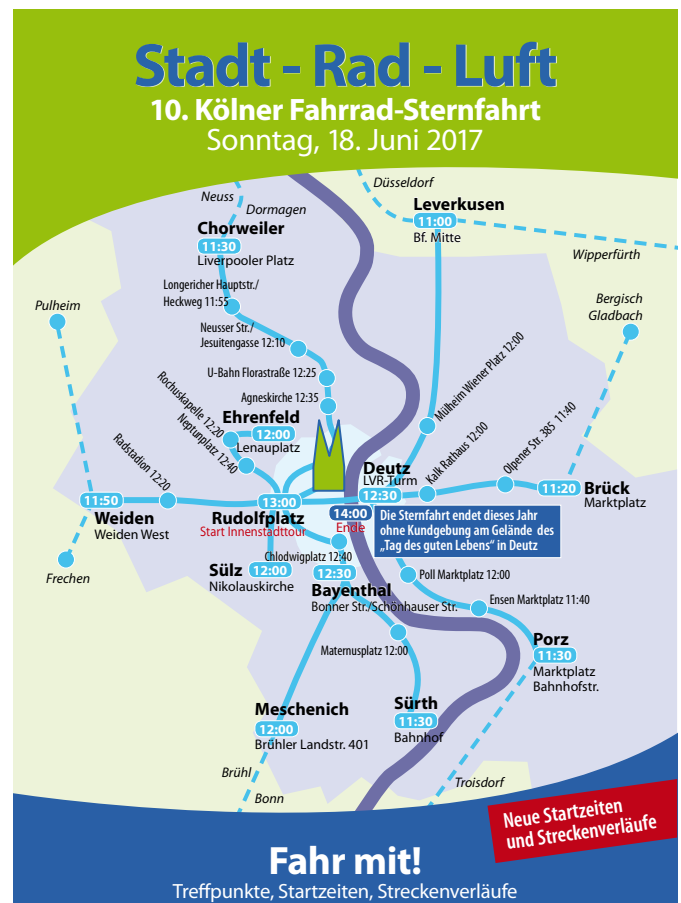
Damit die Radlerinnen und Radler ausreichend Zeit haben, die interessanten Programmangebote des Aktionstages zu nutzen, startet die gemeinsame Rundtour durch die Innenstadt eine Stunde früher. Dies betrifft auch einige Zuführungsrouten, die ebenfalls früher starten.

Auch in diesem Jahr erwarten wir wieder zahlreiche Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Willkommen sind alle Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer – auch solche, die es werden wollen – egal, ob sportlich oder gemütlich unterwegs, auf Tandem, Liegerad, Lastenrad, im Kindersitz oder per Rikscha.

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

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

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



Weil Köln so viel zu bieten hat ...

Das TagesTicket 5 Personen

- + Lohnt sich schon zu zweit
- + Auch als HandyTicket
- + tagesticket.koeln



Menschen bewegen

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Erfolgreiche Beteiligung am Modellvorhaben

Informationen aus dem Amt für Straßen- und Verkehrstechnik der Stadt Köln

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat sich beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung für ein Modellvorhaben „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ beworben. Die Bewerbung wurde von der Projektjury positiv aufgenommen, so dass ein Zuwendungsantrag gestellt wurde.

Ausgangspunkt für die Bewerbung war die beispielhafte Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt im Bereich Altstadt-Süd, die als Projektgebiet ausgewählt wurde. Die darin enthaltenen Maßnahmen, wie die Schaffung eines Radfahrstreifens auf der Ulrichgasse oder die Einrichtung von Fahrradstraßen, werden im Rahmen des Modellvorhabens mit der Förderung des Fußverkehrs kombiniert. Zudem ist eine Aufwertung öffentlicher Räume vorgesehen: Er soll zu Gunsten bewegungsaktiver Verkehrsarten neu geordnet werden, um so die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Neben sichtbaren Investitionen für die Verbesserung des öffentlichen (Verkehrs-)Raums ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen. Diese soll durch eine externe Moderation begleitet werden, die auch über den Fördermittelgeber finanziert wird. Anwohner erhalten dadurch die Möglichkeit, an den Prozessen zur Umgestaltung und Umverteilung der Verkehrsflächen teilzunehmen.



Neue Fahrradabstellanlagen am Gereonswall im Eigelsteinviertel

Das Radwegesanierungsprogramm geht weiter

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik hat einen ersten Teilabschnitt des Geh- und Radwegs an der **Alfred-Schütte-Allee in Poll** saniert. Im Rahmen der Gesamtsanierung der Allee entlang des Rheins ist zwischen Maifischgasse und Südbrücke auf einer Länge von etwa einem Kilometer eine neue, viereinhalb Meter breite Deckschicht aus Asphalt aufgetragen worden. Im Laufe dieses Jahres folgt die Sanierung des zweiten, circa 1.200 Meter langen Abschnitts von der Südbrücke zur Drehbrücke in Deutz.

Auf dem **Höhenberger Kirchweg im Stadtteil Höhenberg** hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln einen Abschnitt des gemeinsamen Geh- und Radwegs saniert. Hier waren Wurzelanhebungen und Schlaglöcher zu beseitigen. Eine neue, etwa drei Meter breite Asphaltdecke sorgt nun für ein sicheres und angenehmes Fahren. Der Höhenberger Kirchweg ist Teil einer Radverbindung, die von Kalk bis nach Merheim größtenteils durch Grünanlagen verläuft. Die Route ist eine Alternative zur stark frequentierten Olpener Straße und hat damit eine besondere Bedeutung für das rechtsrheinische Fahrradnetz.

Auch auf dem **Timur-Icelliler-Weg in Köln-Deutz** gab es zahlreiche und zum Teil besonders ausgeprägte Wurzelschäden, auch dort wurde die Oberfläche erneuert und eine neue zweieinhalb Meter breite Asphaltdecke aufgebracht. Der Weg hat eine hohe Bedeutung im rechtsrheinischen Radnetz, da er Teil einer Radroute mit geringem Kfz-Verkehr von den Poller Rheinwiesen bis nach Deutz und Humboldt/Gremberg ist.

Auf der **Heidelberger Straße in Köln Buchforst** wurde der Radweg auf einer Gesamtlänge von rund einem Kilometer saniert. Eine Besonderheit war der unterschiedliche Zustand des getrennten Geh- und



Sanierter Abschnitt auf der Alfred-Schütte-Allee zwischen Poll und Deutz

Radweges. Während der Gehweg aus Platten noch sehr gut erhalten war, wies der angrenzende asphaltierte Radweg erhebliche Schäden auf. Daher wurde nur die Deckschicht des Radweges erneuert. Mit dieser kostengünstigen Variante wurde nicht nur die Sicherheit und der Komfort für Radfahrer erhöht, sondern auch der gesamte Nebenraum optisch aufgewertet.

10.000 neue Abstellplätze

Seit 2007 hat sich die Stadt Köln das Ziel gesetzt, jedes Jahr rund 1.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum zu schaffen. Mit über 10.000 zusätzlichen Abstellmöglichkeiten in den vergangenen vier Jahren wurde diese Zielmarke deutlich erhöht.

Arbeitsschwerpunkte waren die Kölner Innenstadt mit 4.000 und die Stadtbezirke Lindenthal mit 1.500, Ehrenfeld mit 1.800 und Nippes mit 1.000 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen. Im ersten Quartal 2017 wurden bereits 500 weitere Möglichkeiten zum Fahrradparken in den Wohnquartieren geschaffen.

Neben der Förderung zur Nutzung des Fahrrads hat auch die Ordnung des Fahrradparkens eine wichtige Funktion bei der Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen. Daher wird versucht, möglichst kompakte Anlagen für mindestens sechs bis zehn Fahrräder anzubieten, ohne den Fußgängerverkehr zu beeinträchtigen.

Für dieses Maßnahmenprogramm erhält die Stadt Köln von vielen Kölnerinnen und Kölnern großen Zuspruch und zahlreiche weitere Hinweise zur Schaffung von Plätzen zum Fahrradparken im öffentlichen Raum: Jedes Jahr gehen rund 250 konkrete Hinweise und Anregungen von den politischen Gremien und der Kölner Bürgerschaft bei der Verwaltung ein. 40 Prozent stammen aus der Kölner Innenstadt und jeweils rund 15 Prozent aus den Bezirken Lindenthal, Ehrenfeld und Nippes.

Daher wird die Stadt Köln auch zukünftig verstärkt das Angebot an öffentlichen Fahrradabstellplätzen ausbauen. Um die Ziele von Köln Mobil 2025 zu erreichen, ist es ferner erforderlich, die Angebotspalette zum Fahrradparken weiterzuentwickeln. Den Bausteinen zur Förderung von Fahrradabstellanlagen auf privaten Flächen, die Schaffung von sogenannten Fahrradgaragen in den Wohnquartieren und von gesicherten Abstellplätzen für Lastenrädern kommt hier eine bedeutende Rolle zu. Für diese neuen Bausteine sollen entsprechende Konzepte erarbeitet werden.

Radverkehrskonzept Innenstadt: Die Umsetzung beginnt

Mit der Umsetzung des 2016 beschlossenen Radverkehrskonzepts Innenstadt wird nach Abschluss des Stellenbesetzungsverfahrens im Sommer 2017 begonnen.

Eine erste Maßnahme bezieht sich auf die **Ulrichgasse**, die ein Teil der Nord-Süd-Fahrt ist und im Radverkehrskonzept eine der Schwerpunktachsen bildet. Das Vorhaben umfasst unter anderem die Erneuerung von fünf Ampelanlagen, so dass das Projekt in zwei Bauabschnitten realisiert wird. Die Erneuerung der Ampelanlagen ist erforderlich, um in beiden Fahrtrichtungen eine Fahrspur zugunsten eines 2,5 Meter breiten Radfahrstreifens umzuwandeln. Das gesamte Projekt soll voraussichtlich 2018 fertiggestellt werden.

Die Öffnung der **Glabacher Straße** für den Radverkehr wird seitens der Verwaltung derzeit prioritär verfolgt. Auch dieses Projekt erfordert die Erneuerung einer Ampelanlage, damit

der Radverkehr den aktuellen gesetzlichen Bestimmungen entsprechend signaltechnisch eingebunden werden kann. Der darauf folgende Abschnitt erfordert eine längeren Planungsvorlauf und wird in den nächsten drei Jahre realisiert.

Des Weiteren wird noch im Jahr 2017 mit der Umsetzung des **Fahrradstraßenkonzepts** begonnen, zunächst im Mauritiuswall, wo im Sommer die Fahrbahndecke saniert wird.

Runde Tische zwischen Politik und Verwaltung

Runde Tische zwischen Politik und Verwaltung erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. In den Stadtbezirken Porz und Nippes finden bereits regelmäßig Gespräche zwischen dem Team des Fahrradbeauftragten und Bezirksvertretern statt, in denen aktuelle Planungsstände vorgestellt und diskutiert werden. Im Juni startet Rodenkirchen mit einem solchen Gremium.

Newsletter des Fahrradbeauftragten ab sofort monatlich

Der Newsletter des Fahrradbeauftragten soll ab sofort monatlich verschickt werden. Er enthält aktuelle Meldungen zum Radverkehr in Köln und Terminhinweise zum „Fahrradbeauftragten on Tour“. Anmeldung unter: www.stadt-koeln.de/service/onlinedienste/radfahren-koeln

STADTRADELN in Köln

Der internationale Wettbewerb STADTRADELN des Klima-Bündnisses feiert sein zehnjähriges Jubiläum. Letztes Jahr nahmen rund 500 Kommunen und rund 180.000 Radlerinnen und Radler teil. Auch die Stadt Köln war zum ersten Mal dabei und belegte auf Anhieb den 3. Platz der „Newcomer-Wertung“. 135 Teams legten zusammen mehr als 516.000 Kilometer zurück. Dies möchte die Stadt im Jubiläumsjahr natürlich gerne noch steigern und lädt alle Menschen, die in Köln leben, arbeiten, zur Schule oder Uni gehen zum Mitmachen ein. Die Aktion läuft vom 17. Juni bis zum 7. Juli dieses Jahres.

Auch diesmal bietet die Stadt Köln den Teilnehmerinnen und Teilnehmern

an STADTRADELN erneut die Möglichkeit an, Hinweise und Anregungen zum Radverkehr über die Plattform „RADar!“ zu melden. Nach der überwältigenden Resonanz im vergangenen Jahr wird die Meldeplattform den Kölner Radlerinnen und Radlern nach Ende der Aktion ganzjährig zur Verfügung gestellt.

Ausführliche Informationen finden Sie unter www.stadtradeln.de, wo Sie sich auch gleich anmelden können. Ansprechpartnerin bei der Stadt Köln ist die Koordinationsstelle Klimaschutz, Frau Zimmermann-Buchem, Telefon (0221) 221-29468 oder E-Mail an stadtradeln@stadt-koeln.de.

Oliver Klaholz,

Team des Fahrradbeauftragten
der Stadt Köln



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

**Köln
ist dabei!**

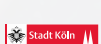
Vom 17. Juni bis 7. Juli 2017



Infos und Anmeldung unter
stadtradeln.de/koeln



Regionaler Partner
WAGFS



Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring

Neubaupläne missachten Radverkehr

Die von Straßen NRW vorgelegten Ausbaupläne der Kreuzung Luxemburger Straße und Militärring bedeuten für den Radverkehr einen Verlust an Qualität und Sicherheit.

Es ist schon bemerkenswert, dass im Jahre 2017 für den Zeitraum der nächsten 20 bis 30 Jahre eine Planung der Radverkehrsanlagen aus den Siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts vorgelegt wird, die alle neuen Erkenntnisse völlig missachtet.

Freie Rechtsabbieger

Die heutige geradlinige Führung der Radverbindung Luxemburger Straße entlang der Bahntrasse nach Hürth soll zukünftig ab dem Militärring stadteinwärts abgebunden werden. Der Radverkehr soll dort über zwei Überwege mit langen Ampelphasen geführt werden. Dies ist eine deutliche Verschlechterung gegenüber der heutigen Radverkehrsführung. Es scheint,

als hätte Straßen NRW von dieser überörtlich wichtigen schnellen Radverbindung noch nie etwas gehört.

An der Kreuzung sollen insgesamt drei großzügig dimensionierte und zu hoher Geschwindigkeit verleitende freie Rechtsabbieger für den Autoverkehr angelegt werden, zwei von diesen mit fast rechtwinklig abknickenden Radwegführungen.

Die fehlende Sicherheit freier Rechtsabbieger wird seit Jahren beklagt. Sie wurden daher praktisch auch nicht mehr eingerichtet. Den Sicherheitsbedenken will Straßen NRW mit Ampeln begegnen, lange Wartezeiten sind also absehbar. Zudem gibt Straßen NRW keine Garantie, dass der Radverkehr die Kreuzung ohne Zwischenhalt überqueren kann.

Der VCD hat daher zusammen mit vielen anderen Organisationen und Personen im Planfeststellungsverfahren die Beibehaltung der derzeitigen Führung und den Verzicht auf alle drei freien Rechtsabbieger gefordert.

Zu kleine Aufstellflächen

Alle vorgesehenen Aufstellflächen sind zu klein für die an Wochenenden, aber auch an Werktagen insbesondere auf der stadtauswärts gelegenen Seite des Äußeren Grüngürtels große Zahl an gehenden, laufenden, radfahrenden und bisweilen auch reitenden Menschen. Bei einer Planung für die nächsten Jahrzehnte muss zudem von einem weiteren Zuwachs dieser Gruppen ausgegangen werden.

Der VCD will endlich angemessene Breiten für der Infrastruktur für den Radverkehr. Dazu gehören ausreichende Aufstellflächen und eine deutliche Trennung vom Fußverkehr. Er spricht sich ferner für eine angemessene Berücksichtigung der Veloroute im Äußeren Grüngürtel bei der Planung aus. Wichtig ist außerdem, dass alle Radfahrverbindungen und Fußwege während der verschiedenen Bauphasen erhalten bleiben.

Roland Schüler □

Nahverkehrsplan 2017

Der Blick nach vorne fehlt

Voraussichtlich im Juli wird der Rat den dritten Nahverkehrsplan für die Stadt Köln beschließen.

Die Stadt als Auftraggeber definiert hier Leistungsumfang und -standard des Öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet. Der Plan ist Grundlage für die Vergabe der Leistung an das Verkehrsunternehmen.

Angesichts der bekannten Defizite, wie der nicht ausreichenden Kapazität und Angebotsqualität, waren wir neugierig, welche konkreten Verbesserungen der Nahverkehrsplan benennt. Wer die 300 Seiten studiert, wird jedoch deutlich enttäuscht. Der im Jahr 2016 vorgelegte Entwurf liefert zwar einen hervorragenden Überblick über

den Ausbaustand des öffentlichen Nahverkehrs in Köln. In Hinblick auf die erforderliche Weiterentwicklung des Angebots erfüllt er jedoch nicht die Erwartungen. Er beschränkt sich vielmehr darauf, Verbesserungen der Vergangenheit aufzulisten, und streut nur hin und wieder Aspekte ein, die in die Zukunft weisen.

Der VCD als Fahrgastverband hatte bis zum 30. Dezember 2016 Gelegenheit, zu diesem Entwurf Stellung zu nehmen.

Wir haben dies genutzt, um vor allem auf Möglichkeiten des kurzfristigen Kapazitätsausbaus im Stadtbahn- und Busbereich hinzuweisen, zum Beispiel auf dem Ring, an Samstagen und im Stadtbahnvorlauf. Zum Standard

der Haltestellen und Fahrzeuge wurden von uns wichtige Qualitätsmerkmale ergänzt, vor allem zur Erschließung und zur Fahrgastinformation.

Unsere Stellungnahme erhielt nicht nur die Verwaltung, sondern auch jede Ratsfraktion. Der vollständige Text ist auf unserer Website einsehbar unter www.vcd-koeln.de.

Es wird sich bei den derzeitigen politischen Beratungen zeigen, ob wir Impulse geben konnten. Der Nahverkehrsplan sollte gewährleisten, dass Busse und Bahnen in Köln in den nächsten Jahren ihre gesamtgesellschaftliche Aufgabe wahrnehmen.

Volker Kunstmann,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV □

Die Fahrradstadt

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

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

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



Bahnverkehr zwischen Köln und Düsseldorf

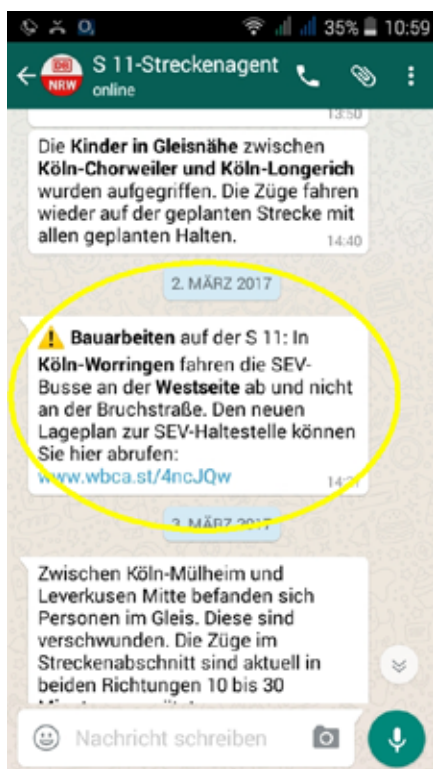
Harte Prüfungen für Pendler

Gleich zwei Baustellen sorgten im März für Chaos auf den Bahnstrecken zwischen den Rhein-Metropolen.

Wegen Bauarbeiten zwischen Köln-Worringen und Dormagen war die Strecke Köln – Neuss von Anfang bis Mitte März über einen Zeitraum von zweieinhalb Wochen unterbrochen. Schienenersatzverkehr (SEV) war für die S 11 zwischen Köln-Worringen und Dormagen, für den RE 6 zwischen Köln Hbf und Dormagen eingerichtet. National Express hat den Betrieb auf dem RE 7 gleich zwischen Köln Hbf und Neuss auf SEV umgestellt, was die Fahrzeit für diesen Abschnitt von 23 auf 60 Minuten erhöhte.

Informationen?

Viele Pendler traf der SEV unvorbereitet, da er genau am Aschermittwoch startete und es vor den Karnevalstagen vielerorts noch keine Informa-



Glücklich schätzen konnte sich, wer den WhatsApp-Streckenagenten der DB abonniert hatte und nach anderthalb Tagen über den richtigen Abfahrtsort des SEV informiert wurde.

tionen über den bevorstehenden SEV gegeben hatte. Zum Beispiel fehlten am S-Bahnhof Köln-Nippes bis zum Abschluss der Baumaßnahme Informationen zu den geänderten Fahrzeiten der S-Bahnen und zum Schienenersatzverkehr. Ansagen, warum plötzlich alle Züge der S 11 nur Köln-Worringen ausgeschildert hatten, gab es in Köln-Nippes erst nach dem dritten Tag der Streckenunterbrechung.

In Worringen führten fehlerhafte und fehlende Informationen zum Abfahrtsort des SEV sowie fehlendes Servicepersonal zu Anschlussverlusten. Auch in Dormagen kam es regelmäßig zu Anschlussverlusten. Eine Kommunikation zwischen SEV-Bussen und DB-Zügen gab es nicht: Der SEV fuhr leer los, während der RE 6 gerade verspätet in Dormagen einlief. Umsteigehelfer oder ähnliches Service-Personal, das den Anschluss zwischen Zug und SEV und umgekehrt sicherstellt und anderswo üblich ist, gab es nicht.

Zeitgleich zu dieser Streckensperre bei Dormagen führte DB Netz ab 9. März Baumaßnahmen an der rechten Rheinstrecke über Langenfeld durch, die zu erheblichen Einschränkungen im S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr führten.

Die Informationen erreichten die DB-eigenen Verkehrsunternehmen so kurzfristig, dass die aktualisierten Fahrplandaten erst nach Beginn der Bauarbeiten in die Online-Auskünfte eingepflegt werden konnten. Entsprechend unvorbereitet traf diese weitere Einschränkung die Pendlerinnen und Pendler. Diese zusätzliche Baumaßnahme führte dazu, dass über einen Zeitraum von acht Tagen von vier schnellen RE-Verbindungen (drei direkte, eine mit Umsteigen) und zwei S-Bahn-Verbindungen von Köln in den Raum Düsseldorf nur eine RE-Linie (RE 1) und eine im Takt reduzier-



Bahnsteigwerbung ist manchmal erfrischend ehrlich: Mit der Zeit der Pendler ging die Bahn im März recht großzügig um ...

te S-Bahn-Linie (S 6) nutzbar waren. Im Nahverkehr wurde somit lediglich 30 Prozent des sonst üblichen Angebots gefahren. Der Fernverkehr war ebenfalls erheblich eingeschränkt, pauschale Freigaben für Nahverkehrs-Pendler gab es nicht. Entsprechend überfüllt und verspätet wurde der Verkehr zwischen Köln und Düsseldorf abgewickelt. Fahrgäste wurden zum Teil zurückgelassen. Auch der Nahverkehr Rheinland (NVR) als Aufgabenträger für den Regionalverkehr wurde von der DB nicht vorab über die Sperrungen informiert und war völlig überrascht. Seine Bemühungen, für die Fahrgäste zumindest die Freigabe der Fernverkehrszüge zwischen Köln und Düsseldorf zu erreichen war nur teilweise erfolgreich.

Der „Zentrale Kundendialog Vorstandsangelegenheiten“ der Deutschen Bahn AG verwies nach Abschluss der Bauarbeiten in einem Schreiben an den Autor auf 50 Fernverkehrsfreigaben im Zeitraum vom 8. März bis zum 5. April 2017. Wenn man der Deutschen Bahn zugutehält, dass die Freigaben alle an Werktagen erfolgt sind, dann heißt das, dass sie pro Tag und Richtung gerade mal etwas mehr als einen Fernverkehrszug (1,2 Züge) für Pendler freigegeben hat. Das ist bei einer Angebotseinschränkung auf 30 Prozent des sonstigen Pendlerverkehrs wahrlich kein Ergebnis, mit dem man sich schmücken kann.

Gewiss, Bauarbeiten am Streckennetz der Deutschen Bahn AG sind notwendig, um die Leistungsfähigkeit zu erhalten. Es ist jedoch unverantwortlich, angesichts des erheblichen Pendleraufkommens beide vorhandenen Bahnstrecken gleichzeitig in ihrer Leistungsfähigkeit zu beschneiden. Wie der örtlichen Presse zu entnehmen war, erfolgte diese Planung auf Anordnung der ehemaligen DB-Vorstände Dr. Rüdiger Grube und Volker Kefer (Infrastruktur) mit dem Ziel, durch Verschiebung von Baumaßnahmen nach 2017 die für 2016 gesetzten Pünktlichkeitswerte zu erreichen.

Lehren für die Zukunft

Für – auch während des Ausbaus für den RRX zu erwartende – zukünftige Baumaßnahmen im Streckennetz der

Deutschen Bahn ist sicherzustellen, dass sich das im März produzierte Chaos nicht noch einmal wiederholt. DB Netz ist hier in der Verantwortung, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger rechtzeitig über geplante Streckeneinschränkungen und -sperrungen zu informieren. Der Fahrgast kann erwarten, dass gleichzeitige Betriebseinschränkungen durch Baumaßnahmen auf parallelen Strecken unterlassen werden. Verbleibender Restverkehr ist so zu organisieren, dass die Transportkapazität möglichst groß ist. Im März hätte es häufig ausgereicht, wenn der verbliebende RE 1 um zwei bis drei Wagen aus dem teilweise eingestellten RE 5 verstärkt worden wäre. Bei Schienenersatzverkehr ist sicherzustellen, dass Busse auf verspätete Züge warten und umkehrt. SEV-Abschnitte sind möglichst

kurz zu halten und auf den unterbrochenen Abschnitt zu beschränken. Der (unnötige) SEV auf dem Abschnitt Dormagen – Neuss – Dormagen beim RE 7 von National Express führte zu einer Verdreifachung der Fahrzeit, mögliche Verzögerungen durch die Nutzung der staugefährdeten A 57 sind darin noch nicht eingerechnet. Grundsätzlich sollte man auch darüber nachdenken, die Verantwortung und letztendlich auch die Bezahlung eines SEV an den Netzbetreiber zu übertragen. So ließe sich einerseits SEV für von verschiedenen Verkehrsunternehmen betriebene Linien besser koordinieren – andererseits hätte der Verursacher die Mehrkosten für den SEV zu tragen und nicht das betroffene Verkehrsunternehmen.

Thomas Schönenkorb,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Rheinisch-Bergischer Kreis Busfahren soll Ende 2017 attraktiver werden

Auftrag des Kreistags an die Kreisverwaltung

Der Rheinisch-Bergische Kreis hat im März 2017 auf Antrag der Fraktionen von CDU und Grünen einstimmig beschlossen, im Kreisgebiet konkrete Struktur- und Qualitätsverbesserungsmaßnahmen für den Öffentlichen Personennahverkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 erarbeiten zu lassen. Grundlage ist der mit der Stadt Köln abgestimmte Maßnahmenkatalog zur Optimierung der Pendlerverkehre (siehe dazu RHEIN-SCHIENE 58, Seite 16/17), der vom Kreistag am 6. Dezember 2016 verabschiedet worden war.

Die Kreisverwaltung wurde beauftragt, zu prüfen und darzustellen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität in allen acht Kommunen des Kreises durch Optimierung des bestehenden Angebotes erforderlich und kurzfristig umsetzbar sind. Dies soll für die Gremienberatungen im September/Oktober dieses Jahres fertiggestellt sein, um zum Fahrplanwechsel umgesetzt werden zu können. Die Verwaltung soll auch



Auch am Wochenende sollen nach den Plänen des Rheinisch-Bergischen Kreises die Linien des Busverkehrs – hier am Busbahnhof Bergisch Gladbach – dichter fahren. [Foto: Friedhelm Bihn]

bis Juni die voraussichtlichen Kosten für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen evaluieren.

Hauptverkehrszeiten von 6 bis 21 Uhr

Die Eckpunkte sind: Die Hauptverkehrszeiten, die bislang an Wochentagen von 6 bis 9 Uhr und von 16 bis 18 Uhr galten, sollen auf den Zeitraum von 6 Uhr bis 21 Uhr ausgebaut werden. Auch an den Wochenenden sollen die Zeiten ausgeweitet und das Angebot somit attraktiver werden.

Dies bedeutet, dass für die Hauptachsen – zum Beispiel von dem Mittelpunkt einer Gemeinde in das nächste Oberzentrum – im ÖPNV-System des Kreises mehr Fahrten angeboten werden sollen. Ziel ist es, Taktlücken zu schließen. Gute Umsteigeverbindungen müssen dabei zuverlässige planbare Verbindungen gewährleisten. Infrastrukturelle Maßnahmen wie Vorrangschaltungen an Signalanlagen und Busspuren sollen zu einer Verkürzung der Fahrzeiten beitragen und den ÖPNV attraktiver machen. Dort, wo kein regulärer Busverkehr erfolgen kann, sollen bedarfsgesteuerte Verkehre zumindest erhalten werden.

Auswertung nach zwei Jahren

Es wurde auch beschlossen, dass die Akzeptanz der ausgeweiteten Fahrplanangebote nach zwei Jahren überprüft wird. Dazu sollen stichprobenartige Zählungen auf jeder Linie ausgewertet werden, um dann zu entscheiden, ob daraus permanente Angebote werden.

Friedhelm Bihn



Nahverkehr im westlichen Kölner Umland

Verlängerung der Linie 1 nach Brauweiler

Bericht über eine Informationsveranstaltung im Januar 2017

Groß war der Andrang zur Informationsveranstaltung „Verlängerung der Linie 1 von Köln-Weiden-West nach Widdersdorf, Brauweiler und Glessen – von der Idee zur baldigen Verwirklichung“ im Schulzentrum in Brauweiler, laut Presse waren mehr als 100 Menschen im übervollen Veranstaltungsraum.

Die Bezirksbürgermeisterin von Köln-Lindenthal Frau Blömer-Frerker hatte zu dieser Veranstaltung nach Brauweiler eingeladen, um das gemeinsame Interesse ihres Stadtbezirks und der Bewohner von Brauweiler, Dansweiler und Glessen an einer schnellen Verlängerung der Linie 1 von Köln-Weiden-West herauszustellen. Entsprechend zahlreich war der Besuch aus diesen Pulheimer und Bergheimer Stadtteilen.

Markus Meurer und Roland Schüler, der Autor dieses Beitrags, vom VCD Regionalverband Köln stellten in ihrem Vortrag heraus, wie lange schon über die Verlängerung nachgedacht wurde und wie wenige Schritte Politik und Verwaltung diesseits und jenseits der Stadtgrenzen bislang unternommen haben. Im Jahre 2000 zeigte beispielsweise eine im Auftrag der Stadt Köln durchgeführte umfangreiche Untersuchung auf, dass eine Stadtbahnanbindung von Widdersdorf über Weiden-West einen höheren Nutzen hat und kostengünstiger als über Bocklemünd. Letztere Lösung erfordert rund 600 Meter Tunnelbau unter Militärring, Venloer Straße und Eisenbahnstrecke Köln-Mönchengladbach sowie eine Unterfahrung der sechsspurigen Autobahn. Durch Verlängerung der Linie 1 über Weiden-West hinaus kann die Anbindung wesentlich preiswerter und zum großen Teil auf freiem Feld erfolgen.

Im Jahr 2016 meldete dann die Bezirksvertretung Lindenthal zusammen mit dem Regionalverband Köln des VCD und Bürgergruppen im Kölner Westen die Verlängerung der Linie 1 für den ÖPNV-Bedarfsplan des Lan-



Von links nach rechts: Helga Blömer-Frerker, Gunter Höhn, Christoph Schirmer, Roland Schüler, Hermann Schmitz

des NRW an. Die Stadt Pulheim und der Rhein-Erft-Kreis folgten dieser Initiative. Ein dringendes Anliegen für die Politik ist es dabei, das hochgradig von Luftschadstoffen belastete Zentrum Köln-Weidens zu entlasten.

Aufforderung an die Politik, endlich voranzuschreiten

Bereits vor der Veranstaltung hatten sich zahlreiche Politiker aus Köln und dem Rhein-Erft-Kreis dieser Forderung angeschlossen. Wichtig an diesem Abend waren unterstützende Aussagen von Gunter Höhn vom Nahverkehrsmanagement der Kölner Verkehrsbetriebe, dem Betreiber der Linie 1. Herr Höhn betonte, dass die KVB bei einem Interesse der Umlandkreise in die Region fahren würde und dies auch gerne nach Brauweiler oder Glessen. Auch der Amtsleiter Verkehr des Rhein-Erft-Kreises Christian Schirmer sprach sich für die Bahnanbindung von Brauweiler nach Weiden-West aus, ebenfalls Hermann Schmitz, Mitglied im Rat der Stadt Pulheim.

Mögliche Varianten

Intensiv wurde ein aus dem Publikum geäußerter Wunsch diskutiert, eine direkte Verbindung von Brauweiler entlang der Bonnstraße nach Weiden-West ohne „Umweg“ über Widdersdorf zu ermöglichen. Viele unterschiedliche Bedürfnisse müssen erfüllt werden. Auch die nachbarschaftliche Verbindung von Widdersdorf und

Brauweiler, besonders im Schülerverkehr (Schulzentrum Brauweiler), sollte beachtet werden. Noch ist keine Entscheidung getroffen, weitere Veranstaltungen werden folgen. Zu bedenken ist dabei, dass die Fahrzeit von Brauweiler nach Weiden-West auch über Widdersdorf mit etwa zehn Minuten sehr attraktiv ist. In Weiden-West verkehren schon heute die S-Bahnen in der Hauptverkehrszeit im Zehn-Minuten-Takt.

Zwischenschritte

Roland Schüler und Markus Meurer stellten wichtige Zwischenschritte vor, damit sich in der nächsten Zeit etwas bewegt. Der Vorschlag eines Nachtbusses N 96 von Weiden über Widdersdorf nach Brauweiler, für den der VCD schon einen Fahrplan erarbeitet hat, wurde begrüßt. Bis Sommer werden die politischen Gremien in Pulheim und Köln zusammen mit der KVB und dem Rhein-Erft-Kreis entscheiden müssen, damit er zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 kommen kann.

Der Versuch mit Direktfahrten der Linie 961 von Brauweiler nach Weiden-West wurde kritisch diskutiert. Im Sommer soll es hierzu eine Bürgerbefragung geben.

Der VCD möchte als weiteren Zwischenschritt die Attraktivität von Weiden-West verbessern. Dazu gehören ein Kiosk und ein Aufenthaltsraum ebenso wie eine bessere Anbindung für Radfahrer. Hierzu treffen sich im Frühjahr auf Einladung des VCDs die zuständigen Fahrradbeauftragten und die Politik. Zu den möglichen Verbesserungen gehören sichere Abstellorte und eine Aufladestation für Pedelecs und E-Bikes. Auch das Angebot der KVB-Leihräder sollte in die Region.

Der Abend zeigte, dass es an der Zeit ist, die Idee einer Stadtbahnverlängerung in eine konkrete Planung zu überführen. Dazu werden weitere Veranstaltungen folgen, versprach Frau Blömer-Frerker im Namen des Vorbereitungskreises.

Roland Schüler



„DIE FAHRAUSWEISE, BITTE!“

**Das HandyTicket.
Für Bus und Bahn.**



VRS

...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

Jetzt anmelden unter
vrsinfo.de/handyticket

Verkehrsunternehmen arbeiten engagiert am emissionsfreien Nahverkehr

Verkehrsunternehmen in der Region Köln haben in den letzten Jahren erfolgreich damit begonnen, die konventionell angetriebenen Dieselmotoren durch neue Technologien zu ersetzen.

Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) setzen seit dem 3. Dezember 2016 auf der Linie 133 (Breslauer Platz – Zollstock) Elektrobusse im Regelbetrieb ein. Die acht beschafften Busse waren vorher zehn Monate lang getestet worden. Ein batteriebetriebener Gelenkbus kostet derzeit mit 696.000 Euro noch mehr als doppelt so viel wie ein herkömmlicher Gelenkbus mit Dieselantrieb (rund 300.000 Euro). Für die acht Busse hat die KVB also 5,6 Mio. Euro investiert, die vom Land NRW mit 1,92 Mio. Euro bezuschusst wurden. Hinzu ka-



Die KVB hat angekündigt, bald einen Elektrobus über den Clevischen Ring zu führen.
[Foto: Stephan Anemüller/KVB]

men die Kosten für die Anpassung der Infrastruktur in der Werkstatt und wissenschaftliche Beraterleistung.

Die Busse werden über Nacht auf dem Betriebshof Nord der KVB geladen und an den Endhaltestellen kontinuierlich nachgeladen. Nach anfänglichen Problemen im Winter 2016/2017 gibt die KVB inzwischen – nach einer Laufleistung der acht Fahrzeuge von etwa 150.000 Kilometern – die Zuverlässigkeit mit einer Verfügbarkeit von 90 Prozent an. Von den Fahrgästen und Anwohnern werden vor allem die deutlich leiseren Fahrgeräusche der Elektrobusse honoriert.

Nach Angaben der KVB wird durch den Einsatz der Elektrobusse auf der Linie 133 der Ausstoß von jährlich etwa 520 Tonnen CO², von NO^x und Feinstaub vermieden, die bisher durch den Einsatz von Dieselmotoren entstanden sind.

KVB will 50 weitere Elektrobusse beschaffen

Im Februar 2017 hat die KVB auch bekannt gegeben, bis 2021 voraussichtlich sechs weitere Linien auf Elektrobus-Betrieb umzustellen. Hierfür würden rund 50 weitere Elektrobusse – Gelenk- und Solobusse – benötigt, wobei die KVB erwartet, dass bei größeren Stückzahlen und Serienfertigung die Kosten pro Bus deutlich sinken werden. Das Land NRW hat eine weitere Förderung in Aussicht gestellt.

Die KVB besitzt derzeit rund 230 eigene Busse und setzt etwa 100 Busse von Subunternehmern auf 45 Linien ein. Alle Busse der KVB verfügen über die „Grüne Plakette“. Verschiedene Linien werden zurzeit auf ihre Eignung zur Umstellung überprüft. Als sicher erklärt die KVB aber heute schon, dass zumindest eine Linie über den Clevischen Ring in Köln-Mülheim gehen soll, wo an der Messstation des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW die zulässige NO_x-Konzentration von 40 Mikrogramm je Kubikmeter Luft mit 62 Mikrogramm dauerhaft überschritten wird. Ein neuer Luftreinhalteplan ist zurzeit in der Erarbeitung.

RVK-Projekt „Null Emission“ bis 2030

Die Regionalverkehr Köln (RVK) hat bei ihrem ehrgeizigen Projekt „Null Emission“



Ein Elektrobus auf der Linie 133 auf dem Breslauer Platz [Foto: Christoph Seelbach/KVB]

das Ziel ausgegeben, bis zum Jahr 2030 die zum größten Teil mit konventionellen Verbrennungsmotoren ausgestattete Fahrzeugflotte durch Fahrzeuge mit ausschließlich umweltfreundlichen, alternativen Antrieben zu ersetzen. Sie setzt dabei auf Brennstoffzellen-Hybridbusse. Durch die Umwandlung von Wasserstoff in elektrische Energie stoßen die Busse weder Kohlendioxide noch Rußpartikel oder Stickoxide, sondern nur Wasserdampf aus. Mit einer Tankfüllung ist der Bus in der Lage, über 350 km zu fahren.

Die RVK fährt in der Region Köln auf 121 Linien vom Bergischen Land bis in die Eifel. Dabei setzt sie 311 eigene und mehr als 300 Busse von Auftragsunternehmern ein.

Seit 2011 hat die RVK zwei Prototypen von Gelenkbussen im Einsatz, im Mai 2014 kamen zwei Solobusse hinzu, die seitdem in den Stadtverkehren von Hürth und Brühl im regulären Liniendienst unterwegs sind. Im Indust-



Die Elektrobusse werden an der Endhaltestelle der Linie 133 in Zollstock nachgeladen.
[Foto: Stephan Anemüller/KVB]



Ein Brennstoffzellenbus der RVK am Bahnhof Hürth [Foto: Van Hool]

riepark Hürth-Knapsack wurde hierfür eine öffentlich zugängliche Wasser-

stoff-Tankstelle errichtet. Die Anschaffung der Busse wurde gefördert vom Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und vom Land NRW.

30 Wasserstoffbusse für die Region Köln

Ende Januar dieses Jahres fand in Köln die Startveranstaltung zum bislang größten Gemeinschaftsprojekt der Europäischen Union im Bereich Brennstoffzellenbusse statt. Im Rahmen des Projekts JIVE (Joint Initiative for hydro-

rogen Vehicles across Europe) sollen ab 2018 in fünf europäischen Ländern rund 140 Fahrzeuge beschafft werden. Die RVK plant dabei, ihre Wasserstoffbusflotte um 30 Fahrzeuge zu erweitern. Das JIVE-Projekt wird mit 32 Mio. Euro gefördert. Im Rahmen des Projekts MEHRLIN (Models for Economic Hydrogen Refuelling Infrastructure) wird der Bau von sieben Wasserstofftankstellen für Busse mit 5,5 Mio. Euro gefördert; das Projekt läuft bis Dezember 2020. Bei der RVK ist eine neue Tankstelle in Wermelskirchen geplant.

Friedhelm Bihn



Nahverkehrsfinanzierung Der Bedarf bleibt

Oft hat die RHEIN-SCHIENE über die ungewisse Finanzierung des ÖPNV ab dem Jahr 2019 berichtet. Noch Redaktionsschluss unserer letzten Sommerausgabe war es völlig offen, ob wegen des Rückzugs des Bundes aus der Förderung massive Einschnitte drohen: Eine Nachfolgeregelung zu den „Regionalisierungs- und Entflechtungsmitteln“ ließ seit Jahren auf sich warten. Die Aufgabenträger im schieneengebundenen Personennahverkehr – auch der für unser Verbandsgebiet zuständige NVR – mussten alle langfristigen Ausbaupläne auf Eis legen. Die auch finanziell großen Herausforderungen durch die „Flüchtlingskrise“ brachten schließlich Bund und

Länder zusammen. Im Ergebnis zahlt der Bund die Regionalisierungsmittel weiter, leicht erhöht und sogar jedes Jahr ein wenig mehr. Die „Entflechtungsmittel“ fallen weg; der Bund gibt dafür den Ländern einen höheren Anteil am Umsatzsteueraufkommen, was aber erfahrungsgemäß in den allgemeinen Länderhaushalten untergeht – dem ÖPNV direkt kommt davon nichts mehr zugute. Immerhin hat das Land NRW im Dezember 2016 – als erstes und nach unseren Erkenntnissen bislang einziges Bundesland – die Weiterfinanzierung der bisherigen Entflechtungsmittel zur Förderung des ÖPNV aus dem Landeshaushalt garantiert.

Völlig unzureichend für die notwendige Verkehrswende ist aber, dass die Weiterführung des „GVFG-Bundesprogramms“ für ÖPNV-Großvorhaben auf dem seit dem Jahr 1996 mit rund 333 Mio. EUR unveränderten Betrag bis 2025 weitergeführt werden soll. In den deutschen Ballungsräumen sind so viele Groß-Investitionen in den ÖPNV-Ausbau dringend erforderlich, dass dieser Förderbetrag massiv erhöht werden muss. Für unseren Raum sind da sowohl die Planungen für den „Knoten Köln“ als auch den Ausbau des KVB-Netzes als unverzichtbar für die Lösung der Verkehrsprobleme in unserer Region zu nennen.

Markus Meurer



Ausflüge ins Bergische Wanderbus auch an Brückentagen

Der Bergische Wanderbus zum Entdecken des Bergischen Wanderlandes und des Wegenetzes der Dhünn-Hochfläche hat auch 2016 wieder mehr Fahrgäste angelockt: Im vergangenen Jahr stiegen genau 4.000 Fahrgäste ein, was eine nochmalige Steigerung um 37 Prozent bedeutet. In den vergangenen Jahren gab es auch viel positives Feedback von den Gastronomen, die sich an der Wegstrecke der Linie 267 befinden. Wie

der Rheinisch-Bergische Kreis meldet, haben sie durch den Bergischen Wanderbus ein größeres Gästeaufkommen festgestellt.

In diesem Jahr ist der Wanderbus am 18. März in die neue Saison gestartet; der Betrieb endet an Allerheiligen am 1. November. Er verkehrt im 2-Stunden-Takt auf seiner Strecke. Die erste und letzte Fahrt an jedem Tag führen von und nach Rösrath über Bensberg (Stadtbahn) und Bergisch Gladbach

(S-Bahn) ins Wandergebiet. Der Wanderbus fährt an Wochenenden und Feiertagen und inzwischen auch an den Brückentagen 16. Juni (Fronleichnam), 2. Oktober (Tag der Deutschen Einheit) und 30. Oktober (Reformationstag und Allerheiligen) durch die Region an Dhünn und Eifgen.

www.dasbergische.de/de/unsere-themen/aktiv/wandern/bergischer-wanderbus/index.html

Friedhelm Bihn



Nahverkehrsnetz

Qualitätsbusse könnten die Stadtbahn entlasten

Vorschläge für eine kurzfristige Erhöhung der Leistungsfähigkeit des überlasteten Stadtbahnnetzes in der Kölner Innenstadt

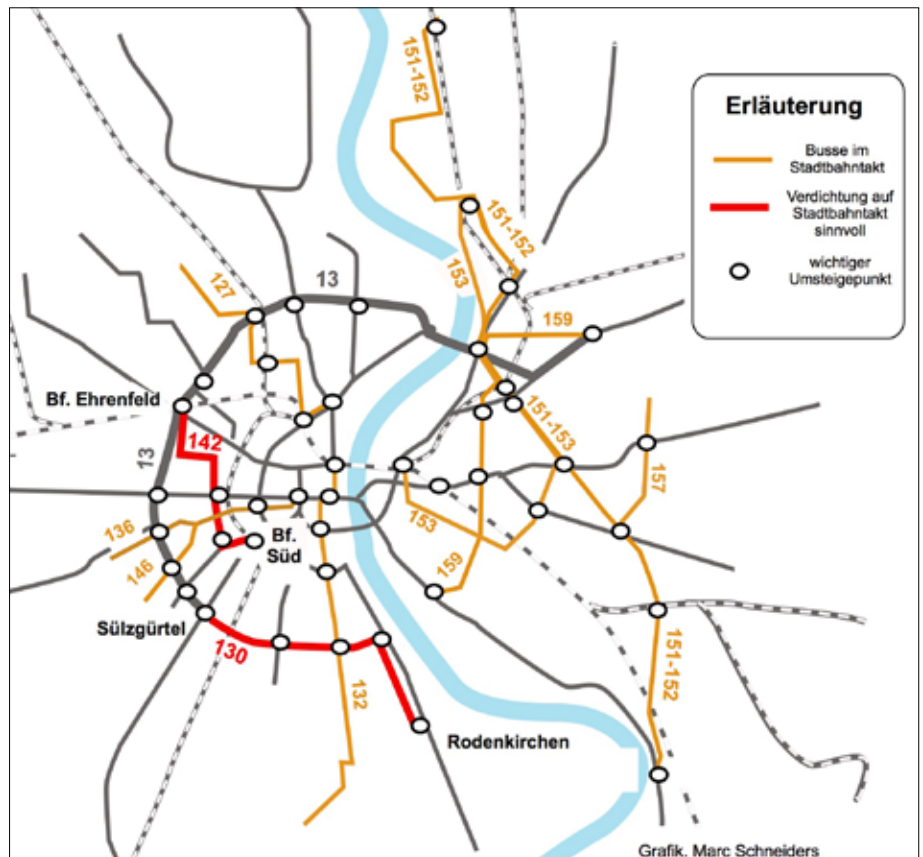
Wird in Köln über die fehlenden Kapazitäten im öffentlichen Personennahverkehr diskutiert, wird gerne auf die ausstehende Vollendung der Nord-Süd-Stadtbahn und auf zahlreiche beim Land zur Förderung angemeldeten Ausbauprojekte verwiesen. Tatsächlich ist es so, dass eine wirklich nennenswerte Kapazitätsverbesserung nur durch eine Verstärkung des schienengebundenen Angebots zu erreichen ist. Allerdings wird die Vollendung der hierfür erforderlichen Baumaßnahmen, zum Beispiel auf der innerstädtischen Ost-West-Trasse, noch Jahre auf sich warten lassen. Wer jedoch heute in der Innenstadt unterwegs ist, weiß, dass eine Entlastung kurzfristig nötig ist. Die Nutzung aller Türen und das Durchrücken in der Bahn reichen hier alleine nicht.

Stadtbahnnetz in der Innenstadt – mögliche Entlastungen

Spätestens wenn auf den Schienen die Möglichkeiten zur Taktverdichtung ausgeschöpft sind, muss die Frage gestellt werden, wie das innerstädtische Stadtbahnnetz entlastet werden kann. Gibt es beispielsweise reine Transitfahrten – also Fahrten, die nicht die Innenstadt zum Ziel haben –, die auf weniger ausgelastete Routen außerhalb des Zentrums gelenkt werden können? Eine solche Verlagerung von Fahrgastströmen kann allerdings nur gelingen, wenn die Ringverbindungen zwischen den Stadtteilen entsprechend attraktiv sind.

Wie ist die Situation heute?

Die einzige Stadtbahnlinie, die außerhalb des Zentrums Stadtteile und Radialen miteinander verbindet, ist die Gürtellinie 13. Sie hat aufgrund ihrer zahlreichen Verknüpfungspunkte den Nachteil, dass sie fahrplanmäßig nicht mit allen sie querenden Linien



Busse in Stadtbahn-Qualität

abgestimmt werden kann. In der Folge schrecken Wartezeiten von bis zu 15 Minuten von einem Umstieg ab. Bevorzugt werden dann doch lieber die mindestens doppelt so häufig verkehrenden Linien ins oder vom Zentrum.

Der VCD fordert daher eine Taktverdichtung auf der Gürtelstrecke. Wer in Umgehung des Innenstadtnetzes auf die Linie 13 umsteigt, sollte, egal woher er kommt, sicher sein, dass er umgehend eine Anschlussbahn erreicht.

Hier sei auch daran erinnert, dass die Linie 13 zusätzliche Funktionen im Pendlerverkehr übernehmen könnte, wenn die RE-Züge zwischen Köln und Neuss an der Geldernstraße halten würden.

Kurzfristige Entlastung durch Maßnahmen im Busnetz

Die zweite Chance für eine kurzfristige Entlastung liegt im Busnetz. Hier schrecken die meist noch längeren

Wartezeiten, die Fahrplan-Unregelmäßigkeiten und die nicht vertraute und oft von Umwegen gekennzeichnete Linienführung ab.

Andererseits gibt es schon heute Buslinien, die mit einem dichten Takt und direkter Linienführung wichtige Aufgaben in Ergänzung des Stadtbahnangebots übernehmen. Zu nennen sind hier die Radial-Linien 136 und 146 (Lindenthal – Neumarkt) und als östliche Fortsetzung der Gürtel-Linie 13 die über die Frankfurter Straße verkehrenden Buslinien 151 und 152.

Solche die Stadtteile und Stadtbahn-Außenäste verbindenden, attraktiv bedienten Bustrassen gibt es allerdings nur im Rechtsrheinischen. Die Linie 130 im Linksrheinischen zum Beispiel fährt zwar schon heute den Linienweg der zukünftigen Verlängerung der Stadtbahnlinie 13, ist jedoch aufgrund ihres 20- bis 30-Minuten-Taktes für Umsteiger unattraktiv. Wer fährt schon von Ehrenfeld oder Lindenthal nach Raderthal mit der

Linie 13, wenn er nicht weiß, was ihn beim notwendigen Umstieg an der Luxemburger Straße erwartet? So empfiehlt auch die Fahrplanauskunft des VRS, lieber über den Neumarkt und die stark überlastete Ost-West-Trasse zu fahren – fünf Minuten kürzer als über den Gürtel, da dort eine Wartezeit von zwölf Minuten an der Luxemburger Straße besteht.



Im dichten Takt fahrende Busse können helfen, Stadtbahnen zu entlasten.

Qualitätsbusse – Merkmale

Der VCD möchte die Einrichtung eines Netzes von Qualitätsbuslinien anstoßen, die das Stadtbahnnetz ergänzen und entlasten. Diese Linien sollten folgende Merkmale aufweisen:

- Fahrhäufigkeit im Stadtbahntakt (10- oder 15-minütig),
- Fahrplan-Zuverlässigkeit zum Beispiel durch eigene Busspuren in Kreuzungsbereichen,
- direkte, leicht verständliche Linienführung,
- Vermeidung von längeren Wartezeiten beim Umstieg von der Stadtbahn zum Bus,
- kurze, bequeme Wege beim Umstieg von der Stadtbahn zum Bus, barrierefreier Einstieg,

- elektronische Fahrgastinformation zumindest an den wichtigen Verknüpfungspunkten und stark frequentierten Haltestellen,
 - einheitliche Kennzeichnung als Qualitätsbuslinie (zur Unterscheidung von 20- oder 30-minütig verkehrenden Standardbuslinien, in Berlin und Hamburg: „Metrobus“),
 - Aufnahme der Linienführung in den Stadtbahn-Netzplan und besondere Hervorhebung im Bus-Netzplan.
- In dieses Netz sind die bestehenden, schon heute weitgehend im Stadtbahn-Takt verkehrenden Buslinien wie die Linien 127, 132, 136/146,

151/152 und 153 zu integrieren. Andere wichtige Querverbindungen, mit denen die Innenstadt entlastet werden kann, sind entsprechend auszubauen, so die Linie 130 als südliche Verlängerung der Gürtelbahn und die Linie 142 zwischen Bahnhof Ehrenfeld und Südbahnhof.

Bestehende Linien verlängern

Davon unabhängig ist zu prüfen, ob durch eine nur geringe Verlängerung bestehender innerstädtischer Buslinien der Umstieg zur überfüllten Stadtbahn für viele Fahrgäste entfallen könnte. So müssen heute die Fahrgäste aus Bilderstöckchen für die bis zum Hauptbahnhof verbleibende Strecke von nur 600 Metern am Ebertplatz in die U-Bahn umsteigen.

Der Vorteil der Vorschläge liegt vor allem darin, dass sie sich kurzfristig realisieren ließen. Sie sollten durch ein Marketingkonzept begleitet werden – nicht nur im ÖPNV werden gewohnte Pfade nur ungern verlassen.

*Volker Kunstmann,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV* □

Ansagen in der KVB

Fahrgäste in der Endlosschleife

„Sehr geehrte Fahrgäste, bitte benutzen Sie zum Einstieg alle Türen, bleiben Sie nicht im Türbereich stehen, sondern rücken Sie durch, damit wir unsere Fahrt zeitnah fortsetzen können. Vielen Dank!“ Welcher Fahrgast, der täglich an einem der innerstädtischen Knoten ein- oder umsteigen muss, könnte diesen Langsatz nicht fehlerfrei mitsprechen. Er hat ihn seit Dezember mindestens schon einige hundert Mal gehört. In U-Bahnhöfen wie Dom/Hbf, Neumarkt oder Ebertplatz wird seit einigen Monaten konsequent jede Bahn – gleich ob voll oder leer – in dieser Weise angekündigt. Je nach Abfertigungsfrequenz wächst sich der Bandspruch zur Dauerbeschallung aus.

Kaum hat man sich von hier in die Bahn gerettet und nähert sich friedlich

der nächsten Haltestelle, folgt KVB-seits die nächste Ermahnung: „Bitte denken Sie daran, Ihre persönlichen Gegenstände mitzunehmen. Vielen Dank!“

Der Zweck beider Durchsagen ist nachvollziehbar und ehrenhaft. Ersterer soll helfen, die Abfertigung der Bahnen zu beschleunigen – was allen Fahrgästen nutzt. Zweitere weiß, dass ein in der Bahn zurückgelassener, nicht identifizierbarer Gegenstand angesichts der aktuellen Terrorgefahr zur Sperrung eines ganzen Streckenabschnitts führen kann – was ja wohl auch keiner will.

Heiligt der Zweck jedoch jedes Mittel? Mit ihrer monatlangen Wiederholung im Minutentakt erinnern mich die Durchsagen an eine Szene in Billy Wilders Filmkomödie „Eins, zwei,

drei“. Hier wird Horst Buchholz von den Sowjets so lange mit der Endlosschleife des Schlagers „Itzy bitzy Honolulu Strandbikini“ gefoltert, bis der überzeugte Kommunist schließlich völlig entnervt gesteht, ein westlicher Agent zu sein. Aber selbst diese Chance haben wir als KVB-Kunden nicht: Auch das brave tägliche Durchrücken in der Bahn erlöst uns nicht von der Daueransage.

Übrigens: Ich nutze zur Schonung meiner Ohren jetzt häufiger eine benachbarte Haltestelle ohne Dauerbandansagen. Als am ersten Tag beim Einstieg mir sehr viele Fahrgäste entgegenkamen, wich ich brav auf die nächste Wagentür aus. Diese schloss allerdings, kurz bevor ich sie erreichte.

Volker Kunstmann □

Rolltreppen und Aufzüge

Kein Luxus für Bequeme

U-Bahnhöfe brauchen verlässliche Rolltreppen und Aufzüge.

Über 40 Stationen im Kölner Stadtbahnnetz – besonders im Stadtkern – sind nur durch Überwindung erheblicher Höhenunterschiede zu erreichen. Auch wenn Ärzte und Krankenkassen immer wieder das Gesundheitsfördernde des Treppensteigens betonen, ist der Einbau von Rolltreppen und Aufzügen dennoch kein Luxus für Bequeme, vielmehr für einen immer größeren Teil der Bevölkerung Voraussetzung dafür, überhaupt den öffentlichen Nahverkehr nutzen zu können.

Obwohl Barrierefreiheit gemäß Norm nur den Einbau von Aufzügen verlangt, ist die Rolltreppe für die meisten Mobilitätseingeschränkten das erheblich häufiger genutzte Hilfsmittel: Sie befindet sich auf der direkten Wegstrecke, sie muss nicht erst angefordert werden. Aufzüge und Rolltreppen sind ein unerlässlicher Bestandteil der Transportkette. Sind sie in einer Haltestelle nicht verfügbar, bedeutet dies für viele Fahrgäste längere Fußwege oder andere erhebliche Einschränkungen.

Was heißt das für die Verantwortlichen? Sowohl Rolltreppen als auch Aufzüge sollten möglichst ohne Unterbrechung betriebsbereit sein. Sie sind – ebenso wie die Bahnen – vor Vandalismus zu schützen. Notwendige Reparaturen sind zügig durchzuführen. Über Ausfälle und ihre Dauer



Die KVB informiert im Internet über nicht einsatzbereite Aufzüge wie diesem am Knoten Breslauer Platz.

ist im Netz und vor Ort zu informieren, Alternativen sind auszuschildern.

Das Bewusstsein für die Bedeutung der vertikalen Transportmittel scheint sich nur langsam zu wandeln. So war im März in der Zeitung zu lesen, dass die KVB die Wartung der Aufzüge selbst übernehmen möchte, um – unabhängig von Fremdfirmen – Ausfallzeiten zu verkürzen. Auch gibt es inzwischen Möglichkeiten, sich im Internet über Ausfälle von Aufzügen zu informieren. Diesen Service gibt es jedoch bisher nicht für Rolltreppen.

Auch steht jetzt schon fest, dass die gesetzliche Vorgabe, im ÖPNV flächendeckend einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen, in Köln nicht bis zum vorgegebenen Termin 2022 umgesetzt werden kann.

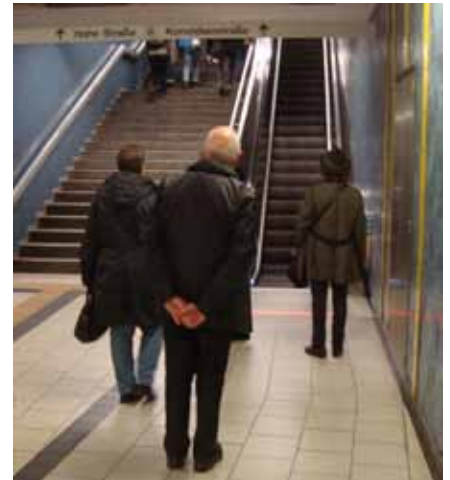
Infos im Netz

Aktuell gestörten Aufzüge im KVB-Netz: www.kvb-koeln.de/german/aktuelles/betriebslage/aufzuege.html

Informationen zur im Aufbau befindliche App der DB: www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/app-barrierefrei.shtml

Mal hilfreich, mal ärgerlich – Zweirichtungsrolltreppen

Ein besonderes Problem im heutigen Ausbaustand sind Zweirichtungsrolltreppen. An wenig genutzten Ausgängen sind sie ein akzeptabler Kompromiss, um sowohl einen Aufwärts- als auch einen Abwärtstransport zu ermöglichen. An stärker frequentierten Haltestellen sind sie jedoch ein großes Ärgernis: Während aufwärts die Fahrgäste meist zeitlich konzentriert – nach Einfahrt einer Bahn – die Treppe nutzen, kommt es abwärts durch stetig nachtröpfelnde Fahrgäste oft zu einer viele Minuten andauernden Blockade der Aufwärtsrichtung. Dies auch deshalb, da oben viele erst durch die Abwärtsbewegung zur Nutzung der Rolltreppe „verführt“ werden. Oft sieht man unten am Treppenabsatz Senioren mit Taschen oder Geh-



Die Hohe Straße muss für unbestimmte Zeit warten! In der Innenstadt sind Zweirichtungs-Rolltreppen keine Lösung. Hier muss investiert werden.

hilfe stehen, während ihnen von oben immer wieder entspannt plaudernde Teenager entgegen rollen. Für die Wartenden ist völlig ungewiss, wann sie zum Zuge kommen werden. Ich habe schon einen Rentner gesehen, der schließlich die Hoffnung aufgab, sich resigniert umdrehte und zum Aufzug am anderen Ende des Bahnsteigs schleifte.

Das Problem der blockierten Zweirichtungsrolltreppen wird bisher von den Verantwortlichen ignoriert. Selbst eine Verringerung der Nachlaufzeit, um das „Nachtröpfeln“ zu reduzieren, wird als nicht machbar abgelehnt. Die Erfahrung vor Ort zeigt jedoch, dass an stark frequentierten Haltestellen Zweirichtungsrolltreppen keine Lösung sind. Dort wo der Einbau einer zweiten Rolltreppe an fehlendem Platz scheitert, müssen technische Lösungen gefunden werden, die garantieren, dass bestimmte Wartezeiten nicht überschritten werden. Ist auch dies nicht möglich, können Rolltreppen mit hohem Fahrgastaufkommen tatsächlich nur in einer Richtung – der am stärksten nachgefragten – betrieben werden. Für diejenigen, die auf die Gegenrichtung angewiesen sind, müssen dann Alternativwege aufgezeigt werden.

Volker Kunstmann,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



cambio CarSharing

**Ein Auto,
wenn Sie es brauchen**



**90 × in Köln
15 × in Bonn**



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

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

Durch das Tal der Wied

Cañons, Klöster und Kumpels

Die Route dieser Tour verläuft ausschließlich entlang der Wied, dem mit über 100 Kilometern längsten Fluss der Region Westerwald.

Das Wiedtal lässt sich größtenteils auf ruhigen Wegen erleben, lediglich im Mittelabschnitt muss auf wenigen Kilometern die Wiedtalstraße mit dem Autoverkehr geteilt werden. Auch gibt es Waldwegabschnitte sowie kurze Bergetappen. Das Leben und Wirken von Friedrich-Wilhelm Raiffeisen begegnet uns an mehreren Orten. Mittelalterliche Burgen meist oberhalb der Wied prägen diese Flusstour ebenso wie die zahlreichen Klöster, Kirchen und Kapellen in der Aue oder in den Nebentälern der Wied.

Vom **Bahnhof Altenkirchen** fahren wir über die Wiedstraße, die wir in **Leuzbach** verlassen, um auf ruhigen Wegen durch die Wiedaue durch **Almersbach** zu fahren. Kurze Zeit später begegnen wir dem in der Nähe von Altenkirchen geborenen **Friedrich-Wilhelm Raiffeisen**. So weisen uns Info-Tafeln in **Schöneberg** in Höhe der alten Schule auf sein Wirken als Genossenschaftsgründer hin; heute gibt es weltweit über 300.000 Genossenschaften in verschiedenen Bereichen.

Zwischen **Neitersen** und **Obernau** geht es ein Stück entlang der Bundesstraße (B 256), die wir nach kurzer Zeit wieder verlassen, um mit kleineren Steigungen über **Strickhausen** und **Berzhausen** bis **Seelbach** zu fahren,

ständig begleitet von der mäandrierenden Wied. Hinter dem früheren Bahnhofsgebäude von **Flammersfeld** erreichen wir kurz danach einen unbefestigten, landschaftlich jedoch sehr reizvollen Waldweg bis **Döttesfeld**. Kurz nach Queren des dort in die Wied einmündenden **Holzbachs** befindet sich eine Wasserretanlage, an heißen Tagen tut eine Abkühlung der Waden sehr gut. Weiter geht es entgegen der Wegweisung auf der meist ruhigen Landstraße (L 269) nach **Oberlahr**, ab dort bleiben wir wieder entgegen der Wegweisung im Tal der Wied und erreichen kurze Zeit später **Burglahr**, dessen Ortsbild von einer etwa 1.000 Jahre alten Burgruine überragt wird.

Hier lässt sich ein Abstecher zum 1864 in Betrieb genommenen Wetterschacht des **Alvensleben-Stollens** machen, der uns einen Überblick über den damaligen Erzbergbau in der Region gibt. Andernfalls radeln wir direkt weiter über die Wiedtalstraße bis **Peterslahr** und nutzen dort den unbeleuchteten ehemaligen Bahntunnel – so sparen wir uns den Anstieg entlang der Landstraße. Nach der Tunnelausfahrt ändert sich der Charakter der Flusstales deutlich: War das Tal bisher recht aufgeweitet, so dominiert im weiteren Verlauf eine eher cañon-artige Landschaft. Die Wied schneidet sich regelrecht in das Mittelgebirge ein. Unterwegs sehen wir weitere Relikte der Wiedtalbahn, die 1945 beim Rückzug der Wehrmacht zerstört und danach nicht wieder aufgebaut wurde. Wenig später verlassen wir die Wiedtalstraße und fahren nun auf dem Bahndammradweg der einstigen Wiedtalbahn weiter in Richtung Neustadt. Wer sich für das mittelalterliche Klosterleben interessiert, dem sei ein Abstecher zum **Kloster**



Kloster Ehrenstein

Ehrenstein vor Neustadt empfohlen. Am Mündungsbereich des Mehrbachs steht die **Ruine der Hauptburg Ehrenstein** (14. Jahrhundert). An deren Fuß befindet sich die durch zahlreiche Restaurierungsarbeiten neu entstandene **Klosteranlage mit Kreuzbrüderkirche**, deren Ursprung im 15. Jahrhundert liegt. Auffallend sind die Innenausstattung sowie die mittelalterlichen Glasmalereien der Chorfenster.

Später in **Neustadt** angekommen, durchfahren wir entgegen der Wegweisung einen weiteren stillgelegten Bahntunnel. Dahinter unterqueren wir die Autobahn sowie die parallel verlaufende ICE-Trasse, die das Wiedtal überspannen. In Höhe von **Wiedmühle** geht es abseits der Wiedtalstraße weiter, mitten durch die Wiedaue und auf neu angelegten Wegführungen und Brücken mal rechts, mal links der Wied. Kurz danach sehen wir das über dem Tal der Wied thronende **Schloss Altenwied**, dessen Ursprünge im 12. Jahrhundert liegen. Bei **Anxbach** stoßen wir auf Hinweise des früheren Erzabbaus und in **Arnsau** lädt das Hotel-Café-Restaurant „Wiedfriede“ mit Terrasse zu einer Rast ein. Später verlassen wir erneut die Wiedtalstraße und erreichen nach Querung einer



Burgruine Altwied



Laubachsmühle

Hängebrücke **Rosbach**, danach führt die Route abseits der Wiedtalstraße über eine Anhöhe nach **Lache**, ab dort über Nebenwege weiter nach **Waldbreitbach**. Den Hauptort erreichen wir nach Queren der Wied, hier geht es den Wegweisern folgend ein kurzes Stück wiedaufwärts, wo uns ein Café in der alten **Ölmühle** zu einer Rast einlädt. Hier wurde bis in die Nachkriegszeit Öl aus Leinsamen, Raps, Bucheckern und Mohn gepresst. Direkt nebenan befindet sich ein Handwerks- und Gewerbemuseum in einem über 300 Jahre alten Fachwerkhaus; dieses stammt aus einem Nachbarort, wurde dort in den 1990er-Jahren abgebaut und hier wieder errichtet.

Weiter geht es auf der Hauptstraße mitten durch den Hauptort. Wer eine Radtour in der kalten Jahreszeit nicht scheut, kann zur Adventszeit eines der interessantesten Weihnachtsdörfer in der Region besuchen. Mit mitt-

lerweile 2.200 Exponaten aus aller Welt, einer Weihnachtspyramide sowie der wohl weltweit größten Wurzelkrippe (mit einem Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde) in der dortigen Pfarrkirche lockt diese Attraktion zahlreiche Besucher an. Später müssen wir nochmals die Wied queren und weiter durch die Wiedaue fahren. Beim Blick zurück erkennen wir auf der Höhe rechts über uns das **Kloster Waldbreitbach** mit seinen Klostergärten, links das **St. Josefshaus** mit seiner markanten Kirche.

Weiter abseits der Wiedtalstraße geht es bis zum **Abzweig Clemenshütte**, danach bis **Datzeroth**. Ab dort nutzen wir den neuen Rad-/Gehweg, der sich etwas abseits der Wiedtalstraße durch die Wiedaue schlängelt und später in Höhe der **Laubachsmühle** endet. Das heute als Restaurant genutzte Gebäude weist noch ein intaktes Mühlrad auf.

Über einen noch nicht ausgeschilderten Waldwegabschnitt erreichen wir nach einer Weile den Neuwieder Stadtteil **Altewied** mit seiner markanten **Burgruine**. Die Ursprünge dieser Burg reichen ins 12. Jahrhundert zurück. Seit dem 18. Jahrhundert ist sie eine Ruine und dient heute als Kulisse für mittelalterliche Festspiele. Weiter geht es nun ein kurzes Stück bergan in den Neuwieder Ortsteil **Segendorf**. Ab hier erreichen wir wieder asphaltierte Straßen und Wege rechts der Wied, bevor es in Höhe der Firma Rasselstein ein letztes Mal über die Wied geht. Vorbei an den Werkshallen endet der Radweg an einer großen Kreuzung, ab hier geht es parallel zur Güterbahn vorbei am Freizeitbad „Deichwelle“. Nun ist es nicht mehr weit zu unserem Zielpunkt **Bahnhof Neuwied**.

Norbert Schmidt



Auf einen Blick

Start: Bahnhof Altenkirchen (RB 90)

Ziel: Bahnhof Neuwied (unter anderem RE 8, RB 27)

Länge der Strecke: 66 km

Schwierigkeitsgrad: mittel, einige kürzere Anstiege

Charakteristik: größtenteils autoarme Strecken, einige meist kurze Abschnitte auf der zeitweise stark frequentierten Wiedtalstraße

Ausschilderung: (vorhanden)

Sehenswürdigkeiten: Kirche in Schöneberg, Burgruine in Burglahr, Alvensleben-Stollen, Kloster und Burgruine Ehrenstein, Schloss Altenwied, Ölmühle und Scheidsmühle in Waldbreitbach, Kloster Waldbreitbach mit Klostergarten, Laubachsmühle, Burg Altewied

Einkehrmöglichkeiten: in Döttesfeld in Neustadt/Wied, in Arnsau, in Roßbach und in Waldbreitbach, Laubachsmühle, in Neuwied

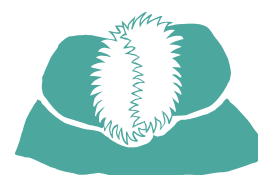
GPS-Track und weitere Details:

www.vcd-koeln.de



Die Tour stammt in modifizierter Form aus dem neuen Radwanderbuch „Mit dem Fahrrad durch den Westerwald – Die 12 schönsten Touren zwischen Rhein, Lahn und Sieg“ des Autors, erschienen im Bachen-Verlag, 128 Seiten, mit Abbildungen und Kartenausschnitten, ISBN 978-3-7616-3127-0, Preis: 14,95 Euro.

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

Parken auf Bürgersteigen

Frau Reker, machen Sie den #Gehwegfrei!

Mit einem offenen Brief protestierten im März 2017 die Themengruppe Mobilität der Agora Köln und zahlreiche Unterstützer bei der Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker gegen die Tolerierung von Parkverstößen durch das Kölner Ordnungsamt. Gleichzeitig wurde sie aufgefordert, dafür zu sorgen, dass geltende Gesetze und Verordnungen sowie politische Beschlüsse zur barrierefreien Mobilität umgesetzt werden.

Hintergrund ist die Praxis des Ordnungsamtes, das an sich unzulässige Parken auf Gehwegen mit Bezug auf den Ermessensspielraum nach dem Opportunitätsgrundsatz aus § 47 des Ordnungswidrigkeitengesetzes nicht grundsätzlich zu ahnden. Dies missachtet, dass die Tolerierung von scheinbar kleinen, vernachlässigbaren Verstößen einem rücksichtslosen und aggressiven Verhalten gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern Vorschub leistet. Nicht abgesperrte Flächen werden ohne Unrechtsbewusstsein zugeparkt. Wenn zudem – dieser an sich nicht unvernünftige – Ermessensspielraum flächendeckend und in der Regel ausschließlich im Interesse des Autofahrers ausgelegt wird, muss sich die Verwaltung den Vorwurf gefallen lassen, strukturell behindertenfeindlich und zum Nachteil von Kindern, alten und mobilitätseingeschränkten Menschen, generell gegen die Interessen von allen zu handeln, die zu Fuß gehen.

Vorgeschichte

Schon seit geraumer Zeit wird die Behinderung des Fußverkehrs von verschiedener Seite her thematisiert, wenngleich eine breite öffentliche Diskussion noch aussteht. Der VCD hat als einer der wenigen Verkehrsverbände einen eigenen Arbeitskreis dazu gegründet und öffentlich gegen Missstände Stellung genommen. Auch in den Handlungsfeldern des Mobilitätskonzepts „Verkehr des Guten Lebens“ der Agora Köln nimmt

der Fußverkehr einen breiten Raum ein. Wir fordern dort eine grundsätzliche Veränderung der Planungskultur zugunsten des Fußverkehrs. Dazu gehört auch, Falschparken in zweiter Reihe, auf Rad- und auf Gehwegen nicht weiter zu dulden. Vor rund zwei Jahren wiesen zudem verschiedene Anwohnerinitiativen, etwa aus Rothehaus-, Stamm- und Marienstraße, auf das Problem der barrierefreien Mobilität hin.

Eine neue Dynamik bekam das Thema dann durch den Bezirksvertretungsbeschluss „Barrierefreies Ehren-



Ein typisches Bild nicht nur für Ehrenfeld: In vielen Kölner Vierteln toleriert das Kölner Ordnungsamt die Behinderung schwächerer Verkehrsteilnehmer durch falsch parkende Autos.

feld“ im November des vergangenen Jahres. Nachdem dann auch noch die Bezirksvertretung Innenstadt und die Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik mit Beschlüssen nachgezogen sind, war das Thema endlich etwas breiter in der Lokalpresse angekommen.

Städtebau muss vom Menschen ausgehen

Warum hat die Forderung nach barrierefreier Mobilität es so schwer, in der Öffentlichkeit wahr- und ernstgenommen zu werden? Offensichtlich fehlt eine starke Lobby und ist es kein Trendthema – obwohl jeglicher Verkehr fast immer zu Fuß beginnt und endet. Barrierefreiheit wird zudem häufig mit einem scheinbaren Makel

assoziiert, mit Behinderung, Alter und Gebrechlichkeit, und ist im Gegensatz zum Thema Radverkehr nicht jung, dynamisch, hipp und trendy.

Gerne wird auf Kopenhagen verwiesen, wenn es um gelungene Mobilitätskonzepte geht, und auf Jan Gehl, den dänischen Architekten und Stadtplaner. In seinen Büchern „Leben zwischen Häusern“ und „Städte für Menschen“ betont Gehl immer wieder die Notwendigkeit, bei Dimensionen und Geschwindigkeiten den Menschen als vom Maß zugrunde zu legen.

Dieses Prinzip scheint das Kölner Ordnungsamt allerdings nicht zu verfolgen. Immer wieder wird von der Verwaltung behauptet, eine Gehwegbreite von 1,20 Metern, bisweilen sogar von 1,50 Metern zu gewährleisten, was allerdings auf engen Straßen wie der Marienstraße in Ehrenfeld dazu führen würde, dass Lösch- und Rettungsfahrzeuge gravierend behindert würden, wenn beiderseits der Straße geparkt wird. Also werden die 120 Zentimeter auch nicht durchgesetzt. Schildermasten, Stromkästen und schief eingeparkte Fahrzeuge verschärfen die Situation noch, was dazu führt, dass Menschen mit einem Rollstuhl nicht mehr ungehindert die Gehwege benutzen können.

Verantwortlich für die Missachtung der Bedürfnisse schwächerer Verkehrsteilnehmer ist die seit Jahren durch die Politik und Amtsleitungen vorgegebene Priorität des Pkws im öffentlichen Raum. Daher brauchen wir dringend auch eine Änderung der Mobilitätskultur.

Mehr Informationen

Die Eingaben und Beschlüsse der Bezirksvertretungen, weiterführende Informationen und ein ausführlicher Presseüberblick zum Thema finden sich unter: www.agorakoeln.de/2017/03/gehwegfrei-offener-brief.

Dirk Frölich, Agora Köln



Leserbrief zu zwei Artikeln in Ausgabe 58

Im ersten Artikel geht es um die Hinweisschilder an KVB-Bussen, im Hinblick auf den toten Winkel Vorsicht als Radfahrer zu üben und den Bussen Vorfahrt zu gewähren. Selbstverständlich muss technisch und baumäßig alles getan werden, um gefährliche Situationen vor allen Dingen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Was ich aber kritisiere, ist, dass die Argumentation allein von der Rechtsposition aus erfolgt, nämlich dass selbstverständlich ein bei Grün in die Kreuzung querender Radfahrer im Recht ist gegenüber einem abbiegenden Fahrzeug.

Diese Position (...) übersieht aber einen wesentlichen Punkt: Dass nämlich der weiter bei Grün fahrende Radfahrer zwar im Recht, aber leider, wenn der Lkw trotzdem abbiegt, tot ist – wie in den letzten Jahren in Köln schon häufiger geschehen. In

der dritten Kalenderwoche 2017, gab es zwar keine Toten, aber zwei Schwerverletzte, die von abbiegende Kraftfahrzeugen erfasst wurden, als sie bei Grün die Straße überquerten. Solche katastrophalen Unfälle lassen sich letztlich nur dadurch vermeiden, dass der schwächere Verkehrsteilnehmer auf sein Vorrecht verzichtet. Dahinter muss grundsätzlich die Einsicht stehen, dass Sicherheit im Straßenverkehr nur zu erreichen ist, wenn die Einschätzung der Verkehrssituation das Verhalten bestimmt und nicht an Verkehrsregeln orientiertes im Recht sein. Mit dieser Argumentation stützt der VCD wahrscheinlich unwissentlich auch die völlig ungenügende Sicherheitsposition der Polizei, die statt ein an der Verkehrssituation orientiertes Verhalten in den Mittelpunkt zu stellen, schematisch Regelverletzungen sanktioniert, egal ob das mit der Si-

cherheit im Straßenverkehr etwas zu tun hat.

Diese falsche Prioritätensetzung wird auch unterstützt in dem Artikel zum Nachleuchten der Ampeln an Schienenüberwegen. Wenn jemand vor eine Straßenbahn läuft, dann ist doch nicht der entscheidende Punkt, dass er das nachleuchtende Rotlicht falsch interpretiert hat, sondern dass er sich nicht angemessen auf die Verkehrssituation und deren Gefahren eingestellt hat. Gerade die Betonung, dass das rote Licht leuchtet und Nachleuchten problematisch ist, erweckt den Eindruck, als gewinne man Sicherheit in erster Linie dadurch, dass man dieses Zeichen beachtet. Auf der sicheren Seite ist man nur dann, wenn man die Verkehrssituation beachtet, unter Sicherheitsgesichtspunkten einschätzt und entsprechend handelt.

Horst Thelen. Mitglied des Rates □



Verkehrsclub Deutschland VCD
– Regionalverband Köln e. V. –

Einladung zur Mitgliederversammlung

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

Termin: **Mittwoch, 12. Juli 2017, 19.00 Uhr**

Ort: **Bürgerzentrum Alte Feuerwache,
Melchiorstr. 3 in Köln**
(Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz)
Die Versammlung findet im Großen Forum neben dem VCD-Büro statt.

Tagesordnung:

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

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

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Nachruf

Wir trauern um Renate Hamacher

Am 20. März 2017 ist unser Gründungsmitglied Renate Hamacher nach einer zweijährigen Krankheit verstorben.

Renate war schon früh im VCD Mitglied geworden, weil ihr an einer anderen Verkehrspolitik gelegen war. Als dann 1986 der erste Aufruf an Kölner VCD-Mitglieder zur Gründung eines Ortsverbands erfolgte, war sie dabei. In der Gründungsversammlung im damaligen Ökobilidungswerk, an der auch Jürgen Becker teilnahm, kandidierte sie für den Vorstand und wurde zusammen mit Sabine und Ralf Beckmann sowie Roland Schüler für den geschäftsführenden Vorstand gewählt – als Kassiererin. In jedem engagierten Verein ist dies die undankbarste Aufgabe, alle wollen immer gestalten, Renate war die Frau, die verwaltete. Und damit den jungen Verein und den Vorstand erdete. So wie es halt ihre Lebenseinstellung war, engagiert, aber mit beiden Beinen auf dem Boden.

Gleich widmete sie sich auch ihrem Lieblingsprojekt – dem Teilen des Autos. Ihrer Initiativen ist es zu verdanken, dass der Gedanke der gemeinschaftlichen Auto-Nutzung bekannt wurde. Sie stellte ihren gelben Corsa für das erste Nachbarschaftsauto zur Verfügung, erarbeitet den Mustervertrag fürs Autoteilen und warb für

die Verbreitung des Gedankens. Sie legte damit den Grundstein für das Car-Sharing und die heutige Firma cambio. Wobei sie immer ihren Nachbarschaftsautoteilgedanken treu blieb – eine Firma aufbauen, das sollten andere machen. Dabei hat sie dann die gesamte Abrechnung mit dem Arbeitsamt gemacht, um eine ABM-Kraft (so hießen damals die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen) für den VCD zu beschäftigen: Uli Ferber, den späteren Geschäftsführer von cambio.

Neben dem Auto war das Fahrrad für Renate wichtig. Als noch kein Mensch an eine fahrradfreundliche Stadt dachte, setzte sich Renate mit anderen in der Radgruppe für ein besseres Radfahren in Köln ein und organisierte die ersten Kölner Fahrraddemos mit. „Kölle auf's Rad“ war das erste Motto, auf T-Shirts gedruckt.

Jahre später erfreute sich Renate daran, das mit der Fahrradsternfahrt die Fahrraddemonstrationen in Köln wieder auf die Straße stattfanden.

Nach vielen Jahren der Aufbauarbeit für den VCD hat sich Renate 2003 nach 16 Jahren aus dem Vorstand zurückgezogen. Später sang sie intensiv in einem Chor, kümmerte sich um herrenlose Katzen und unterstützte Nachbarschaftsinitiativen in Köln-Klettenberg, wo sie bis zu ihrem Tod wohnte.

VCD Regionalverband Köln



Renate Hamacher bei den Fahrraddemonstrationen 1993 und 1995

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 Beilagen der Stadt Köln und der Firma Ökoworld.

Wir bitten um freundliche Beachtung.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD)

setzt sich als Umwelt- und Verbraucherverband für die ökologische und sozialverträgliche Mobilität aller Verkehrsteilnehmer ein.
Bundesweit etwa 50.000 Mitglieder, hiervon rund 1.700 in der Region Köln, unterstützen seine verkehrspolitischen Ziele.

Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

- die intelligente Verknüpfung aller Mobilitätsarten: Zufußgehen, Fahrrad-, Bus-, Bahn- und Autofahren
- einen besseren und kundenfreundlicheren öffentlichen Nahverkehr in Köln und der Region: „Der Kunde als König in Bus und Bahn“
- die Förderung des 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 ökologischen Verkehrsgestaltung zu wirken.

Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

- Interessenvertretung für die Anliegen ökologisch bewusster Verkehrsteilnehmer
- Mobilitätsberatung: intelligent mobil sein
- sechsmal im Jahr fairkehr, das bundesweite VCD-Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen
- mindestens zweimal im Jahr RHEIN-SCHIENE, die Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln
- eine günstige Kfz-Versicherung: die Eco-Line
- weitere Versicherungen: 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. 10 20 bei. Jahresbeitrag

- Einzelmitgliedschaft** (mind. 60 Euro).....
- Haushaltsmitgliedschaft** (mind. 75 Euro).....
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- Reduzierter Beitrag** (mind. 30 Euro).....
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

Name, Vorname (oder Verein usw.)*

Straße und Hausnummer*

PLZ und Wohnort*

Geburtsdatum Fon

E-Mail

Datum und Unterschrift* * Pflichtfeld, bitte ausfüllen.

Ich benötige einen VCD-Schutzbrief. Bitte senden Sie mir Infomaterial zu.

SEPA-Einzugsermächtigung:

Bitte helfen Sie uns, Arbeitszeit, Papier und Porto zu sparen und erteilen Sie uns eine Einzugsermächtigung.

Hiermit ermächtige ich den Verkehrsclub Deutschland e.V., wiederkehrende Zahlungen am oben genannten Zeitpunkt von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Die Beiträge sind jeweils fällig und werden am 1. Bankarbeitstag abgebucht. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom VCD auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN:

BIC:

(Ihre IBAN und Ihren BIC finden Sie auf Ihrem Kontoauszug oder Ihrer EC-Karte)

Kontoinhaber/-in

Datum, Unterschrift Kontoinhaber/-in

DE38ZZZ0000030519

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

Spendenaufruf

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

Um dies zu ermöglichen, braucht er finanzielle Unterstützung.

Werden Sie Unterstützer und spenden an den Regionalverband!

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!

Das Unternehmen > Innovationsführer RVK



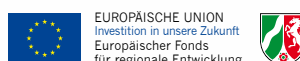
Vision „Null Emission“:
Bei der Regionalverkehr Köln schon heute Realität.

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



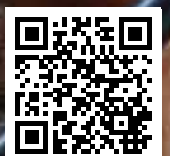
Gefördert vom Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und vom Land Nordrhein-Westfalen





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

www.stadt-koeln.de/radfahren



Dein Lastenrad in Köln

Jetzt anmelden!

elektrisch, praktisch, flexibel



Donk-EE ist das Lastenrad für jedermann: ob Großeinkauf, Umzug oder die Kinder – mit dem elektrischen Lastenesel lässt sich vieles bequem und flexibel transportieren – ohne Stau und Parkplatzsuche.

Einfach online registrieren, beim Donk-EE-Partner identifizieren, kostenlose App runterladen und Räder ausleihen – wann und solange Sie wollen.

Mehr auf donk-ee.de oder in der Berrenrather Straße 208, 50937 Köln

- hochwertige Elektro-Lastenräder
- mit Ökostrom geladen
- bis 75 km Reichweite
- bis zu 100 kg Zuladung
- mit Kindersitzen, Sicherheitsgurten und Wetterschutz
- Unterstützung bis 25 km/h (kein Führerschein nötig)

 **naturstrom**
ENERGIE MIT ZUKUNFT

Donk-EE.de 