

# RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln Nr. 60, Winter 2017/18

Ost-West-Achse

**Will Köln eine neue U-Bahn?**

Regionalverband Köln

**VCD** Mobilität für Menschen. 

# 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](http://www.radlager.de)

**auf draht** 

Weyertal 18 · 50937 Köln  
Tel. 0221- 44 76 46  
[www.aufdraht-koeln.de](http://www.aufdraht-koeln.de)

**Stadtrad**  
Service, Fahrrad...

Bonner Str. 53-63 · 50677 Köln  
Tel. 0221-32 80 75  
[www.stadtrad-koeln.de](http://www.stadtrad-koeln.de)

# Editorial

Liebe Lesende,

ein neues Erscheinungsbild der RHEINSCHIENE bietet unsere Nummer 60. In Anlehnung an die bundesweite VCD-Zeitschrift „fairkehr“ und unter Verwendung des neuen VCD-Logos haben auch wir unser Layout erneuert.

Das Titelthema dieser RHEINSCHIENE ist der **Neugestaltung der Ost-West-Achse** gewidmet. Die kommenden Monate werden in Köln von der Diskussion über eine der wichtigsten Verkehrsplanungen der letzten Jahre geprägt sein. Wir stellen hier die Hintergründe der vom Verkehrsausschuss beschlossenen und als ergebnisoffen bezeichneten Bürgerbeteiligung sowie eine erste Positionsbestimmung des VCD vor. Zwei Aspekte der bisherigen Planungen beleuchten wir näher: die Perspektiven für den Radverkehr im Gesamtumfeld sowie die Auswirkungen einer möglichen Tunnelrampe am Heumarkt. Unabhängig von vielen Teilaspekten wird eine Frage im Mittelpunkt stehen: Will Köln eine neue U-Bahn wagen oder riskieren? Weitere Detailanalysen und Stellungnahmen zum Thema folgen laufend auf [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de) sowie in den nächsten Ausgaben der RHEINSCHIENE.

Natürlich geht es in dieser Ausgabe auch um andere Themen, im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs zum Beispiel zu den **Verbesserungen im Taktangebot** zum Fahrplanwechsel. Dass es leider immer noch Planungen aus längst überholt geglaubten Zeiten gibt, wird an den derzeitigen Planungen zum **Neubau der Leverkusener Brücke** deutlich. Hier soll ein überdimensioniertes Straßenbauwerk entstehen, das den Kernbereich von Leverkusen weiter durchschneidet, die Luftqualität verschlechtert und obendrein während der Bauphase hochgradig riskante Eingriffe in eine Giftmülllagerstätte erfordert (siehe Seite 28).

Wie immer nehmen auch Fahrradthemen breiten Raum in der RHEINSCHIENE ein, beispielsweise die **Radverkehrskonzepte** für die Innenstadt und den Bezirk Ehrenfeld, allgemeine radpolitische Themen und mögliche Verbesserungen zur Überquerung des Rheins. Über all diese und noch viele weitere Themen lässt sich trefflich reden und diskutieren auf unserem traditionellen **Neujahrstreff** am Freitag, den 26. Januar 2018, zu dem wir herzlich einladen – siehe auch Seite 36.

Bis dahin wünscht viel Spaß beim Lesen,

die Redaktion der RHEINSCHIENE



Das Titelbild zeigt wie auch das obige Foto die derzeitige Zwischenebene der U-Bahnhaltestelle Heumarkt. Hier würde eine Ost-West-U-Bahn halten.

# Inhalt

## Titelthema Neugestaltung Ost-West-Achse

Bürgerbeteiligung gestartet.....	4
Positionspapier des VCD Regionalverbands.....	5
Untertunnelung des Heumarkts: Vorgetäushtes Idyll.....	6
Bewertung des städtischen Gutachtens aus Sicht des Radverkehrs.....	7

## Radverkehr

Radverkehrskonzept Innenstadt:	
Was hat sich bislang getan?.....	8
Rheinquerung: Mögliche Erweiterungen und neue Brücken..	10
Radverkehrskonzept Ehrenfeld:	
Alte Wege oder neue Möglichkeiten?.....	12
Wir machen den Ring frei!.....	13
Critical Mass Nippes: Vive la Vélorution!.....	14
„Park(ing) Day“ auch in Bergisch Gladbach.....	14
Radkomm und Fahrrad-Sternfahrt 2017.....	15
Aktuelles zum Radverkehr in Köln.....	16
Die Angst der Frau Reker vor dem Fahrradfahren.....	18

## Öffentlicher Nahverkehr

S-Bahnen in Köln: Nun auch samstags im 20-Minuten-Takt.	19
Nachtverkehr in Köln:	
Verbesserungen zu später oder früher Stunde.....	20
Umweltfreundlich zum Nationalpark Eifel.....	22
Rheinisch-Bergischer Kreis:	
Mehr Busse ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017.....	22
Bahnverkehr im Rheinland:	
Viele Änderungen bringen Verbesserungen.....	24
Die Strecke ist gesperrt – Geld zurück?.....	24
Oberbergische Bahn:	
Breites interkommunales Bündnis.....	26

## Verkehr Allgemein

Ausbau der Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring:	
Aus der Zeit gefallen.....	26
Neubauplanung Leverkusener Brücke:	
Zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.....	28
Pförtnerampeln machen Stadtluft frei.....	30
Denkanstoß: Sind Sie zur Vermeidung von Fahrverboten auch damit einverstanden, früher zu sterben?.....	31
Der verkehrspolitische Blog.....	32
„Brötchentaste“ – ein Rückschritt!.....	34
cambio Köln: Alles auf eine Karte.....	35
Stadt Overath: Umweltzone seit 1. Oktober 2017.....	35
Aktion am Eigelstein: Das BIEST.....	36
Behinderung durch Ampeln:	
Grün nur vor Ärger – gib es weiter!.....	36

## VCD

Einladung zum Neujahrstreffen.....	36
Impressum.....	36
Der VCD stellt sich vor.....	37
Beitrittsformular.....	37
Kontakte.....	38
Spendenaufruf.....	38

# Neugestaltung der Ost-West-Achse I

## Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung

Nachdem die 2014 vom Verkehrsausschuss in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie für die Umgestaltung der Ost-West-Achse mit einer Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 1 zwischen Deutzer Brücke und Universitätsstraße endlich veröffentlicht wurde, plant die Verwaltung eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Verkehrsausschuss hat der entsprechenden Beschlussvorlage mittlerweile zugestimmt.

Die Kapazitätserhöhung ist erforderlich, weil die Bahnen in den Spitzenzeiten rappellvoll sind und eine Taktverdichtung über die jetzigen zwei bis drei Minuten hinaus nicht mehr möglich ist. Nur durch den Einsatz von längeren Zügen können mehr Fahrgäste befördert werden. Im Zusammenhang mit der dafür erforderlichen Umgestaltung von Strecke und Haltestellen soll die Ost-West-Achse insgesamt städtebaulich aufgewertet werden.

Es wurden vier Varianten betrachtet und zwar eine rein oberirdische Lösung sowie drei Tunnellösungen mit Tieferlegung der Stadtbahn:

- eine kurze zwischen Heumarkt und Neumarkt,

- eine mittlere zwischen Heumarkt und Rudolfplatz sowie
- eine große zwischen Heumarkt und Universitätsstraße.

In allen Varianten soll der Neumarkt auf der Nordseite vom Verkehr weitgehend freigestellt und der Autoverkehr auf der Südseite gebündelt werden.

Schon im Juni 2017 hatte sich der VCD in dem nebenstehend abgedruckten Positionspapier zu den damals nur in Grundzügen bekannten Ergebnissen der Studie geäußert. Ohne sich vorab auf eine bestimmte Variante festzulegen, definierte er folgende Ziele:

- schnellstmögliche Herstellung der Einsatzfähigkeit von längeren Stadtbahnzügen (75 Meter) auf der gesamten Linie 1 durch Ausbau oder Neubau aller Haltestellen,
- Schaffung eines aufgewerteten Stadtraums für die Menschen mit mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere durch
- eine autofreie Gestaltung der Nordseite des Neumarkts sowie
- neue Nord-Süd-Verbindungen für den rasant wachsenden Radverkehr.

Die Stadtverwaltung hat am 28. Novem-

ber 2017 eine Auftaktveranstaltung für eine umfassende und ergebnisoffene Bürgerbeteiligung durchgeführt, die im Frühjahr 2018 starten soll. Dieses Angebot sollten alle ernst nehmen. Nicht nur die Verwaltung, auch die politischen Parteien, die organisierten und nicht organisierten Bürgerinnen und Bürger sollten offen in den Prozess gehen.

Es wird eine Reihe unterschiedlicher Aspekte zu diskutieren sein: Reicht die Kapazitätserhöhung durch längere Züge aus, um die Mobilitätsziele 2025 zu erreichen? Ist die Nutzung der oberen Ebene der U-Bahnhaltestelle Heumarkt sinnvoll? Wie wirken sich die Rampen bei unterirdischen Varianten auf das Stadtbild aus? Wie sind die Kosten und die Realisierungszeiträume?

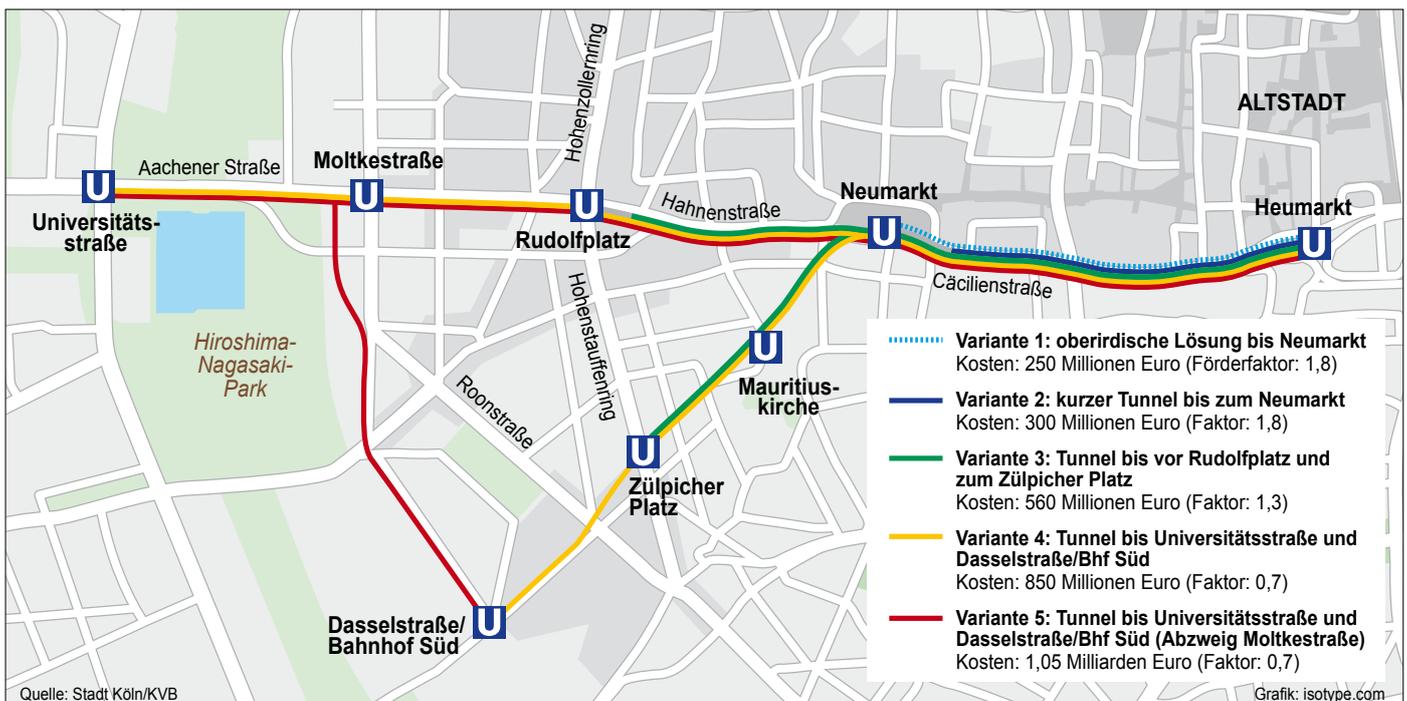
Der VCD wird sich jedenfalls aktiv in den Beteiligungsprozess einbringen.

Berti Waddey



### Hinweis

Interessenten finden die Machbarkeitsstudie im städtischen Ratsinformationssystem über: [ratsinformationssystem.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_kvonr=68418](https://ratsinformationssystem.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=68418).



Varianten für einen zukünftigen Stadtbahnbetrieb auf der Ost-West-Achse mit geschätzten Kosten und für die Bewertung der Förderbarkeit wichtigen Wirtschaftlichkeitsfaktoren. Als Ergänzung (Variante 5) ist ein Tunnel zwischen Moltkestraße und Bahnhof Süd in der Diskussion. Nicht im Bild: Bei Variante 3 und 4 entfällt die Haltestelle „Mauritiuskirche“, bei Variante 5 ist ein zusätzlicher Halt an der Lindenstraße.

© Kölnische Rundschau

## Neugestaltung der Ost-West-Achse II

# Positionspapier des VCD Regionalverbands Köln

Im Sommer 2017 beschrieb der VCD Regionalverband Köln Ziele und Randbedingungen, die bei der Bewertung möglicher Lösungen für die Neugestaltung der Ost-West-Achse und der Ertüchtigung der Stadtbahnlinien auf dieser wichtigen innerstädtischen Verbindung zu beachten sind.

Der VCD Regionalverband fordert vor der Festlegung auf eine Variante die detaillierte Veröffentlichung aller Fakten zu den diskutierten Varianten durch die planende Stadt Köln.

### Welche Ziele sollten im Vordergrund stehen?

Für uns stehen bei der Entscheidung für eine Variante zur Umgestaltung der Ost-West-Achse drei prioritäre Ziele im Fokus:

**Priorität 1:** Für die dringend notwendige und unverzichtbare Leistungssteigerung auf der Ost-West-Achse der Stadtbahn hat die schnellstmögliche Herstellung der Einsatzfähigkeit von 75 Meter langen Stadtbahnzügen auf der gesamten Linie 1 („Zweieinhalb-Wagen-Züge“, zum Beispiel durch Kombination von Acht- und Sechsaehser-Wagen) durch Ausbau oder Neubau aller Haltestellen und oberirdische Erweiterung der Haltestelle Neumarkt höchste Priorität. Eine unterirdische Führung der Stadtbahn ist hierzu nicht erforderlich.

**Priorität 2:** Die Umgestaltung soll den Stadtraum aufwerten und die Aufenthaltsqualität am Neumarkt als dem herausragenden zentralen Platz der Kölner Innenstadt steigern. Hierzu ist dessen Nordseite autofrei zu gestalten und ist das Kfz-Aufkommens nicht nur am Neumarkt sondern auf der gesamten Strecke zwischen Heumarkt und Rudolfplatz zu reduzieren. Dies erfordert, dass der Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen an der Südseite entlang geführt wird, vorzugsweise mit nur einer Fahrspur je Richtung. Der Kfz-Durchgangsverkehr durch die Innenstadt über die Ost-West-Achse ist zumindest im Bereich zwischen Heumarkt und Rudolfplatz durch geeignete Anreize aus der Gestaltung des Verkehrsraums sowie der Verkehrsführung spürbar zu reduzieren.

**Priorität 3:** Die freiwerdenden Räume müssen für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden und durch Wegfall der trennenden Wirkung der Ost-West-Achse neue attraktive Nord-Süd-Verbindungen für den Radverkehr geschaffen werden.

### Was spricht für einen Tunnel?

Der VCD erkennt folgende Vorteile einer unterirdischen Führung der Stadtbahn an:

- Verbesserung der Betriebsstabilität auf der Stadtbahn durch Wegfall von Störungen aufgrund von Fehlverhalten durch Kfz-Fahrende,
- Verkürzung der Fahrzeiten der Stadtbahn, wegen der längeren Zugangswege allerdings allenfalls geringfügige Verkürzung der Reisezeit bei Fahrtbeginn oder -ende an einer unterirdischen Haltestelle,
- Optimierung für Umsteiger zwischen der neuen Nord-Süd- sowie der Ost-West-Stadtbahn am Heumarkt,
- kreuzungsfreie Verschwenkung des Kfz-Verkehrs auf die Südseite des Neumarkts sowie
- Reduzierung des Kfz-Verkehrs am Neumarkt durch eine verbesserte Ableitung des von Osten kommenden Kfz-Verkehrs auf die Nord-Süd-Fahrt ohne Kreuzung mit der Stadtbahn.

Die Vorteile werden bereits bei der in der politischen Diskussion als „kurze Lösung“ bezeichneten unterirdischen Führung vom Heumarkt bis östlich des Neumarktes erreicht. Der VCD schließt auch eine lange unterirdische Lösung vom Heumarkt bis zum Bereich um den Aachener Weiher nach den derzeit öffentlich bekannten Fakten nicht kategorisch aus, sofern die Finanzierung ohne erhebliche Nachteile für andere Aufgaben der Stadt Köln, eine belegbare wesentliche Kapazitätserweiterung gegenüber der „kurzen Lösung“ und eine vertretbare Lösung für die Ausfädelung der Linie 9 unter Anbindung des Bahnhofs Köln Süd erreicht wird; dies erscheint derzeit nicht realistisch.

### Was spricht gegen den Tunnel?

Wir weisen zugleich auf die teilweise erheblichen Nachteile einer unterirdischen Führung hin. Diese sind insbesondere:



Eine neu gestaltete Ost-West-Achse muss die Leistungsfähigkeit des ÖPNV deutlich erhöhen.

- Möglichkeit der Zunahme des Kfz-Verkehrs auf der Ost-West-Achse durch Ausbau des diesbezüglichen Straßenraums,
- hohe Kosten und Baurisiken,
- lange Bauzeit,
- längere Zuwege zu unterirdischen Haltestellen sowie
- Stadtraumabträglichkeit der Rampen, insbesondere durch die Zerschneidung des Heumarkts.

Der VCD schlägt zudem eine ergänzende Untersuchung zu einer durchgängig oberirdischen nordseitigen Führung der Ost-West-Stadtbahn auf dem Abschnitt zwischen Heumarkt und Moltkestraße vor, möglicherweise auch darüber hinaus. Diese neue Variante kann eine Unterführung für den Kfz-Verkehr an der Kreuzung Aachener Straße/Inneren Kanalstraße in Verbindung mit einer Verschwenkung der Stadtbahn in Mittellage westlich der Kreuzung vorsehen.

Als Basis aller Entscheidungen ist eine umfassende Betrachtung des vorhandenen und geplanten Gesamtnetzes (Eisenbahn, Stadtbahn, Bus) und seiner notwendigen Erweiterungen mit dem Ziel durchzuführen, hier Bausteine zu erkennen und umzusetzen, die durch ihre Netzwirkung die Innenstadtstrecke entlasten.

VCD Regionalverband Köln



## Neugestaltung Ost-West-Achse III

# Ein vorgetäushtes Idyll am Heumarkt

**Eine U-Bahn-Rampe würde den Heumarkt endgültig zerteilen.**

Eine Verlegung der heute oberirdischen Haltestelle Heumarkt in die bereits gebaute Ost-West-Ebene des U-Bahnhofs erfordert den Bau einer Rampe. Die Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Deutzer Brücke und Tunnel erfordert – aufgrund der technisch bedingten geringen Neigung – ein Bauwerk, das sich über fast die gesamte Breite des Platzes erstrecken wird. Fußgängern und Radfahrern verbliebe allein am äußersten westlichen Platzrand eine schmale Furt. Sie wäre dann die einzige Verbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil des Heumarkts, siehe die unten abgebildete Plan-Skizze.

Die in der Presse veröffentlichte dreidimensionale Simulation kann die Probleme nur kaschieren. Hier wird die Rampe unter einem Hügel versteckt, dessen genaue Höhe sich erst in der technischen Zeichnung offenbart: Die Überdeckung der Stadtbahn kann – je nach Länge – in Richtung Osten bis auf 2,45 Meter ansteigen! Die heute noch bestehenden Blickbeziehungen zwischen den beiden Platzteilen würden damit unterbrochen. Die Simulation geht allerdings von einer

kürzeren Abdeckung mit daher auch geringerer Höhe aus, verschweigt aber zum Beispiel die erforderliche Absturzsicherung oberhalb der Tunneleinfahrt.

Was sich nicht ändern soll: Wie bisher wird der Platz durch den starken Ost-West-Kfz-Verkehr zertrennt. Die nur schemenhafte Darstellung der vorbeifahrenden Fahrzeuge erscheint als ein Versuch, von diesem Problem abzulenken.

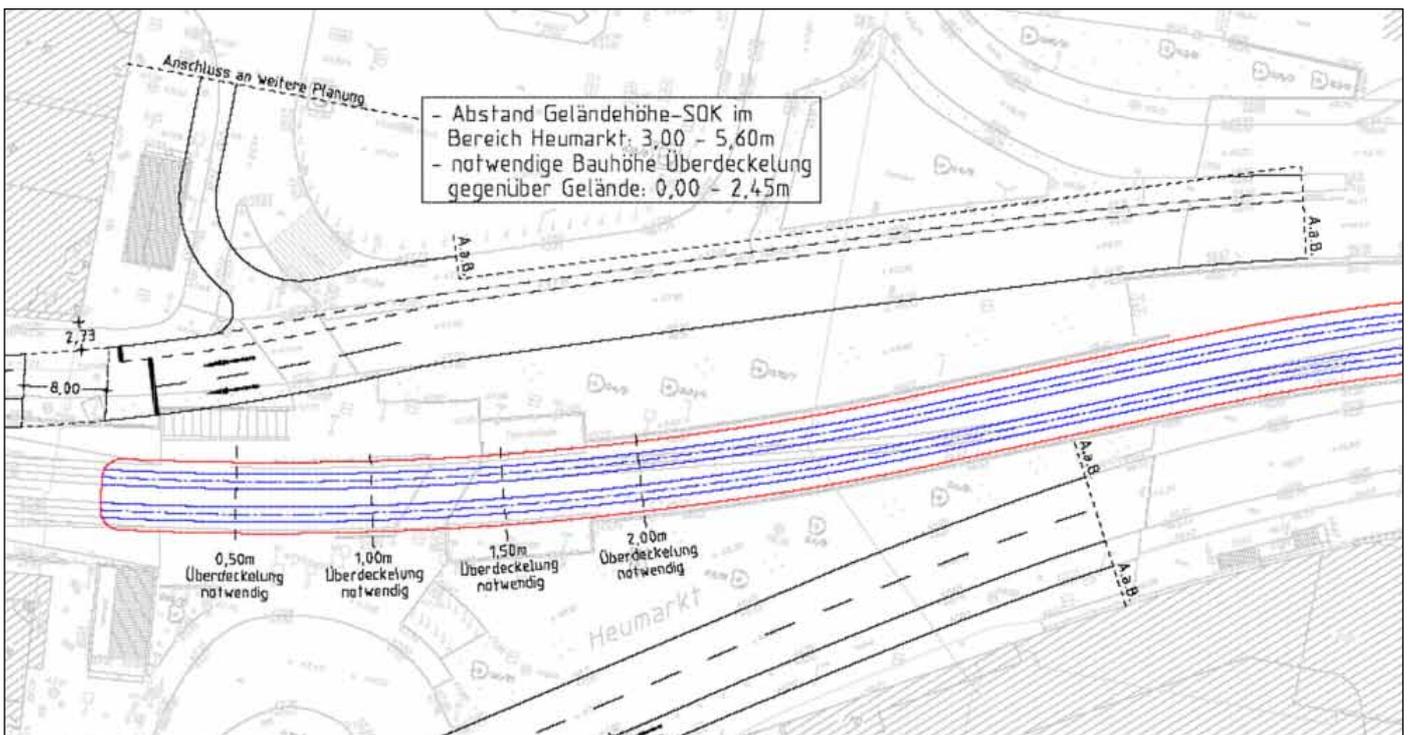
Die Aufenthaltsqualität des Heumarkts als innerstädtischen Platz ließe sich vermutlich spürbarer durch ein Absenken und Überdecken der nördlichen Kfz-Spuren verbessern. Die hierfür erforderliche Rampe wäre erheblich kürzer als die für die Stadtbahn. Eine solche Variante wurde allerdings bisher nicht untersucht.

*Volker Kunstmann,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV* □



*Die in der Presse veröffentlichten Simulation des umgestalteten Heumarkts täuscht: Wie der unten abgebildete Plan zeigt, ist für den Bau des U-Bahn-Tunnels eine bis zu über zwei Meter hohe Überdeckung des Platzes nötig.*

[Quellen: Stadt Köln, Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung der Ost-West-Achse in Köln]



# Neuplanung der Ost-West-Achse IV

## Gutachten mit Potential für den Radverkehr

### Eine Stellungnahme des VCD-Arbeitskreises Rad

Das von Stadt Köln und KVB in Auftrag gegebene Gutachten zur Leistungssteigerung auf der Ost-West-Achse liegt seit Ende September öffentlich vor. Wie der Titel bereits verrät, behandelt es vorrangig die Fragestellung, wie eine Leistungssteigerung auf dem schon heute voll ausgelasteten Stadtbahnabschnitt zwischen Deutzer Brücke und Universitätsstraße erreicht werden kann. Dabei wird der Ansatz verfolgt, mittels sogenannter Langbahnen, die 50 Prozent mehr Fahrgäste befördern können sollen, die Kapazitäten zu erhöhen. Hierfür müssen die Bahnsteige entsprechend verlängert werden. Der Fokus liegt daher vor allem auf der Neugestaltung des Straßenraums. Von den in der Öffentlichkeit stark diskutierten Tunnelvarianten wird lediglich die kurze Lösung zwischen Heumarkt und Kronengasse (Neumarkt) behandelt.

### Schwerpunkt auf Fußgänger und Radverkehr

Erfreulich ist es, dass der Fokus, der bei der Neugestaltung des Straßenraums gesetzt wird, nicht nur eine Entflechtung von Stadtbahngleisen und Straßenraum vorsieht, sondern bei letzterem den Schwerpunkt auf den Fußgänger- und Radverkehr legt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird erst an vierter Stelle genannt. Unter anderem wird als „Umweltszenario 2030“ eine ökologisch orientierte Verkehrsentwicklung betrachtet, wie sie im Strategiepapier „Köln mobil 2025“ zu finden ist. Insgesamt sieht das Papier eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf weiten Teilen des heute von diesem beanspruchten Raums vor. Durch eine konsequente Bündelung des MIV dürfte auf den meisten Abschnitten die Lebensqualität insgesamt deutlich ansteigen.

### Radverkehrsführungen

Als wichtigstes Element aus der Sicht des Radverkehrs ist hervorzuheben, dass eine durchgehende Führung mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn gefordert wird. Dabei sollen sämtliche

Abbiege-Relationen ermöglicht und, wo möglich, eine Breite von 2,0 Metern und an Engstellen von mindestens 1,5 Metern gewährleistet werden. Allein dies ist ein wichtiger Schritt. Weiterhin wird auf dem Abschnitt der Aachener Straße zwischen Rudolfplatz und Universitätsstraße eine Alternativroute im deutlich entschleunigten Mischverkehr vorgeschlagen. Der Kfz-Verkehr dagegen wird durchgehend auf eine überbreite Fahrspur pro Richtung begrenzt.

### Zusammenlegung der Fahrbahnen westlich des Neumarkts

Zwischen Nord-Süd-Fahrt und Aachener Weiher soll die Fahrbahn südlich der Stadtbahngleise zusammengelegt werden. Dies führt an einigen zentralen Plätzen zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität im Stadtraum – nicht nur am Neumarkt, wo der nördliche Teil ohne Durchgangsverkehr gestaltet werden soll, sondern auch am Rudolfplatz, wo der nördliche Teil des ohnehin baulich geteilten Platzes nur noch durch die Stadtbahn befahren werden soll, und darüber hinaus auf der Aachener Straße, wo reiner Anliegerverkehr auf nur einer Fahrspur mit Tempo 30 vorgeschlagen



*Unort Kreuzung Nord-Süd-Fahrt/Cäcilienstraße – eine Art Autobahnkreuz im Herzen der Kölner Innenstadt. Wieviel mehr an Lebensqualität im Stadtraum könnte die bauliche Neugestaltung bringen, wenn es gelingt, den Kfz-Verkehr zu reduzieren oder umzulenken!*

wird. Parallel dazu soll der Kfz-Verkehr über die Richard-Wagner-Straße zweispurig geführt werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Neuaufteilung dieser Räume hin zu mehr Weitläufigkeit einen deutlicher Zugewinn für diesen zentralen Teil der Innenstadt bedeuten wird.

Nun gilt es, die öffentliche Diskussion nicht allein den Befürwortern der verschiedenen Tunnelvarianten zu überlassen, sondern klar für die ökologische Umgestaltung des oberirdischen Straßenraums zu streiten, wie er auch im genannten Gutachten vorgeschlagen wird.

*Pierre Beier, VCD-Arbeitskreis Rad* □

**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](mailto:Info@emmaus-koeln.de)  
[www.emmaus-koeln.de](http://www.emmaus-koeln.de)

## Radverkehrskonzept Innenstadt

# Was hat sich bislang getan?

### Ein Zwischenbericht über der Stand der Umsetzung

Nach zweijähriger Vorarbeit wurde im Juni 2016 das Radverkehrskonzept Innenstadt beschlossen. Viele Aspekte, die der VCD eingebracht hatte, waren nun im Gutachten aufgenommen und als Handlungsrahmen verbindlich geworden.

### Ringe

In den folgenden Monaten geschah wenig Sichtbares, doch im Sommer 2017 wurden endlich die ersten Veränderungen auf den Ringen umgesetzt. Neben zunächst kleineren und teilweise umstrittenen Maßnahmen wurden die Ampeln zwischen den Einmündungen der Ritterstraße in den Hansaring und der Flandrischen Straße in den Hohenzollernring im Rahmen einer ohnehin notwendig gewordenen Erneuerung so angepasst, dass Tempo 30 eingeführt und somit der Radverkehr auf die Straße geleitet werden konnte. Entsprechende Aufstellflächen wurden ebenfalls markiert.

Auch wenn es noch einige Zeit dauern wird, bis der größere Anteil des Radverkehrs auf der Straße fließen wird, ist es in diesem Bereich der Ringe nun endlich möglich, zügig Rad zu fahren.

Ein weiteres Teilstück der Ringe soll Anfang 2018 im Rahmen eines Pilotprojekts ebenfalls angepasst werden und zwar der Abschnitt zwischen Zülpicher Platz und Rudolfplatz. Auch hier werden zunächst die Ampeln erneuert, anschließend wird Tempo 30 angeordnet und die



Neue Aufstellfläche für den Radverkehr am Hohenzollernring

Radwegbenutzungspflicht aufgehoben. Zudem sollen in diesem Bereich Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn auf die Präsenz des Radverkehrs auf der Straße aufmerksam machen.

### Querung Maastrichter Straße

Doch nicht nur das Fahren entlang der Ringe, auch das Queren verbessert sich nun an einigen Stellen. So wurde Anfang August eine Forderung des VCD umgesetzt und endlich die Überfahrt mit dem Rad zwischen Maastrichter Straße und Ehrenstraße legalisiert und durch Vorverlegung der Haltelinie auf dem Ring, Einrichtung von Aufstellflächen und einer zusätzlichen Rad-Ampel angemessener Platz für das hohe Fuß- und Radverkehrsaufkommen geschaffen. Diese Ertüchtigung der Querung zeigt, wie viel durch verhältnismäßig kleine Änderungen erreicht werden kann.

Die Neugestaltung der Maastrichter Straße ist ebenfalls gelungen und lässt hoffen, dass nun auch weitere Straßen nicht mehr nur als Autoabstellfläche, sondern als Lebensraum gestaltet werden. Breite Bürgersteige, auf denen man sich gerne aufhält, Bäume, sicheres Fahrradparken und gegebenenfalls Außengastronomie sind gewiss erstrebenswerter als lange Autoschlangen, die ein Überqueren der Straße – oft nicht einmal an den Kreuzungen – zulassen.

Dieser gute Start muss nun stadtauswärts weitergeführt werden, um die Attraktivität dieser Achse weiter umzusetzen. Die Weiterfahrt durch die Neue Maastrichter Straße endet an der Kreuzung von Moltke-, Vogelsanger, Bismarck- und Antwerpener Straße an einer unübersichtlichen und nicht klar geregelten Stelle. Wenn auch langfristig nur ein Kreisverkehr sinnvoll das Problem löst, ist gleichwohl dringend eine kurzfristige Verbesserung nötig.

Stadteinwärts ist die Situation durch Abmarkieren der rechten Fahrspur für den Radverkehr



An der Ulrichgasse wurde mit der fahrradfreundlicheren Umgestaltung der Nord-Süd-Fahrt begonnen.

einfach und kurzfristig besserbar. Auf der Vogelsanger Straße kommt es stadteinwärts zwischen der Schmalbein- und der Moltkestraße immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, da unter der Bahnbrücke zweispurig stadteinwärts gefahren wird. Eine breite Aufstellfläche, sowie ein vorgezogenes Grünsignal für den Radverkehr würde diese Konflikte auflösen und ein sicheres Überqueren zwischen Moltkestraße und allen anderen Straßen an dieser Kreuzung ermöglichen.

### Ulrichgasse – kleiner Baustein zum Haupttroutennetz

In der Ulrichgasse wird die rechte von drei Fahrspuren in eine Radfahrspur umgewandelt.

Die im Rat der Stadt Köln 2015 beschlossene Sanierung der Ulrichgasse unter Berücksichtigung des Radverkehrs befindet sich aktuell in der ersten Phase der Umsetzung und wird voraussichtlich Ende 2017 abgeschlossen sein. Die Verbindung ist ein erster Abschnitt der im Radverkehrskonzept Innenstadt als „Südliche Ost-West-Verbindung“ für den Radverkehr bezeichneten Hauptverbindung und zugleich auch als Einstieg für die fahrradfreundlichere Gestaltung der Nord-Süd-Fahrt zu sehen.

Auf etwa 200 Metern der Ulrichgasse zwischen Kartäuserwall und Ankerstraße sowie Karl-Berbuer-Platz wird der Fahrbahnraum neu aufgeteilt. Von den zuvor drei Autofahrbahnen pro Fahrtrichtung wird die jeweils rechte in einen 2,5 Me-

ter breiten Radfahrstreifen umgewandelt. Auch in den Kreuzungsbereichen erhalten Radfahrer so einen optisch abgetrennten Bereich auf der Fahrbahn. Die zwischenzeitlich eingebrachten Vorschläge, hier einen baulich geschützten Radstreifen einzurichten, wurden zu Gunsten besserer Abbiegemöglichkeiten für den Radverkehr und der allgemeinen Verkehrssicherheit nicht umgesetzt. Leider ist auch der Kreuzungsbereich mit dem Sachsenring von der Neugestaltung ausgenommen. Dieser Abschnitt wird erst einen Radstreifen bekommen, wenn der freilaufende Rechtsabbieger auf den nördlichen Samoaner abgebaut ist. Zu diesem Zeitpunkt soll dann auch der Anschluss an die Schutzstreifen auf der Vorgebirgsstraße stattfinden, die aktuell noch als Verkehrsversuch gelten. Bis dies realisiert wird, sollen sogenannte Piktogrammketten auf der Fahrbahn auf die Anwesenheit von Radfahrenden aufmerksam machen und diese zugleich ermutigen, dort auf der Fahrbahn zu fahren.

Nun bleibt abzuwarten, wann die nächsten Teilstücke der Nord-Süd-Verbindung folgen werden. Größter Knackpunkt dabei wird sicherlich die Severinsbrücke sein, die trotz prinzipiell ausreichend vorhandener Verkehrsfläche auf der Brücke durch unzureichend dimensionierte Auf- und Abfahrtsrampen und fehlende Zuwegung für den Radverkehr aktuell noch sehr unattraktiv ist. Auch die weitere Markierung von Schutz- oder Radstreifen auf der Tel-Aviv-Straße sind zu nennen. Leider ist hier eine Verbesserung der Situation noch nicht absehbar.

## Fahrradstraßen

Einen großen Raum im Radverkehrskonzept nehmen die Fahrradstraßen ein. Sie sollen die Innenstadt für den Radverkehr

durchlässiger machen, Hauptverbindungen schaffen und für alle Fahrradfahrenden einen hohen Komfort bieten. Fahrradstraßen werden abseits der großen Auto-Magistralen Nord-Süd-Fahrt und Ost-West-Achse angelegt. Dort ist der Autoverkehr nicht so hoch. Die Probleme bei der Einrichtung liegen darin, ausreichenden Platz durch Neuorganisation des ruhenden Verkehrs zu schaffen und die Knotenpunkte gut überbrückbar zu gestalten.

In den nächsten Monaten werden die ersten Fahrradstraßen in der Innenstadt eröffnet. Es geht hier um eine Süd-Nord-Achse, die am Kartäuserwall startet, über



Die Kölner Wälle, darunter auch der Friesenwall, sollen von einem Teil der Parkplätze befreit und zur Fahrradstraße umgestaltet werden.

die Wälle zum Rudolfplatz bis hin zum Friesenplatz führt sowie einen Abzweig, der über den Griechenmarkt den Neumarkt erschließt.

Das Konzept der Fahrradstraßen ist in dieser umfassenden Form als zusammenhängendes Netz neu in Köln und die Regeln sind den meisten Verkehrsteilnehmern nicht geläufig. Autoverkehr ist grundsätzlich auf diesen Straßen verboten. Durch Sonderzeichen wie „KFZ frei“ kann Autos allerdings die Nutzung dieser

Straßen gewährt werden. Als Höchstgeschwindigkeit wird 30 km/h angeordnet, Fahrradfahrende dürfen nebeneinander fahren und bestimmen die Geschwindigkeit. Autos haben kein Vorrrecht, im Zweifel muss der Autofahrer hinter den Fahrrädern bleiben. Fahrradfahrende sollen an Kreuzungen möglichst Vorfahrt genießen dürfen.

Um Platz für die sichere und attraktive Führung des Radverkehrs zu schaffen, müssen auf den oben genannten Straßen Parkplätze verlegt und entfernt werden. Ziel muss eine klare Straßenstruktur für alle Verkehrsteilnehmenden sein, die hilft, ein sicheres Miteinander zu organisieren.

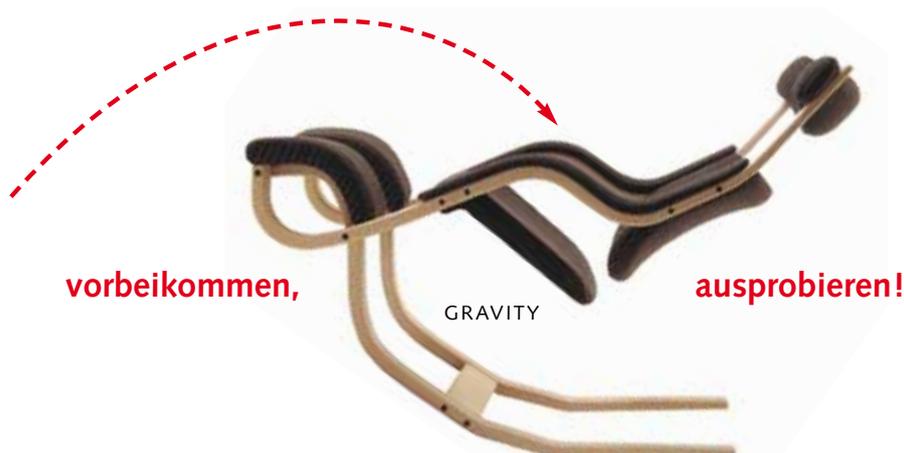
Zudem sollte durch das Verkehrszeichen 250 „Anlieger frei“ der Durchgangsverkehr von den Fahrradstraßen ausgeschlossen werden. Dies könnte die Verkehrslast entscheidend vermindern.

Wermutstropfen sind die ungelösten Knotenpunkte, zum Beispiel am Rudolfplatz, wo die Privatstraße unter der Sparkasse Schwierigkeiten bereitet.

Neben der baulichen Einrichtung der Fahrradstraßen ist es unabdingbar, dass die speziellen dort herrschenden und oftmals ungewohnten Regeln erläutert und erklärt werden. Eine umfassende Öffentlichkeitskampagne soll 2018 gestartet werden. Auch muss allen Beteiligten bewusst sein, dass ohne hohen Kontrolldruck das Konzept Fahrradstraßen nicht aufgehen wird. Alle Verkehrsteilnehmenden müssen sich auf die garantierten Rechte verlassen können.

Es deutet im Bereich Radverkehr in Köln wenig auf die in einem Artikel der Kölnischen Rundschau postulierte Revolution hin, aber erste evolutionäre Schritte werden in den nächsten Monaten sichtbar werden.

Pierre Beier, Melani Lauen,  
Michael Vehoff



da Vinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

- rückenfreundlich
- wunderschön
- eine Investition für's Leben

## Rheinquerungen

# Mögliche Erweiterungen und neue Brücken

**Nach der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 10. Oktober 2017 ergeben sich neue Perspektiven für bessere Möglichkeiten zum Überqueren des Rheins für den Rad- und Fußverkehr.**

Im einer kurzfristig eingereichten Beschlussvorlage im Verkehrsausschuss wurden für die zukünftige Rheinquerung drei Alternativen vorgeschlagen:

1. Der Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke zwischen Bastei und Rheinpark – diese Verbindung soll eine Nutzungsbreite von rund zehn Metern haben und nach derzeitigen Annahmen etwa 41 Millionen Euro kosten.

2. Die Verbreiterung des vorhandenen Geh- und Radwegs auf der nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke von 3,5 auf 4,5 Meter. Als Kosten werden 16,4 Millionen Euro geschätzt.

3. Die Erweiterung der südlichen Seite der Hohenzollernbrücke. Früher befand sich neben der südlichen Bahnbrücke eine Straßenbrücke. Die größtenteils noch vorhandenen Fundamente könnten als neue Konsole für eine zusätzliche acht Meter breite Rad- und Fußgängerbrücke genutzt werden. Die geschätzten Kosten betragen 18,7 Millionen Euro. Diese Strecke würde linksrheinisch am Heinrich-Böll-Platz



So komfortabel wie auf dem Foto ist das Radfahren auf der Südseite der Hohenzollernbrücke nur an wenigen Stunden des Tages. Meistens und vor allem an Wochenenden herrscht hier ein dichtes Gedränge.



*Wer von Deutz auf der Nordseite der Hohenzollernbrücke über den Rhein radelt, muss anschließend absteigen und sein Fahrrad die Treppe herunter tragen. Der Bau einer Rampe wird von der Verwaltung seit Jahren blockiert.*

enden und rechtsrheinisch nördlich vom Hyatt-Hotel bis zum Ottoplatz geführt werden.

Aus Sicht des Radverkehrs ist interessant, dass die zweite Alternative, also die Erweiterung des nördlichen Fuß- und Radwegbereichs der Hohenzollernbrücke, nicht weiter verfolgt werden soll, die südliche Erweiterung hingegen als optimal im Verhältnis von Kosten, Verkehrswert und Breitengewinn dargestellt und eindeutig favorisiert wird.

Außerdem empfiehlt die Verwaltung, die vertiefte Planung einer neuen Fuß- und Radwegbrücke auf Höhe der Bastei (Alternative 1) aufgrund der zu erwartenden Vorteile für nichtmotorisierte Personen, die den Rhein queren möchten.

### Was bedeuten die Varianten für den Radverkehr?

Aus Sicht des Radverkehrs wäre eine Erweiterung der nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke allerdings wesentlich wichtiger als ein Ausbau des südlichen Fuß- und Radwegs. Die nördliche Seite führt linksrheinisch direkt bis zum Breslauer Platz und weiter zur Radstation. Auch ist die Radverkehrsanbindung an

die Innenstadt besser. Im Rechtsrheinischen könnte die Strecke mit Hilfe einer Rampe entlang der Eisenbahntrasse sogar bis nach Kalk weitergeführt werden. Es ist fraglich, ob längerfristig die derzeitige Breite von 3,5 Metern tatsächlich ausreicht. Eine Erweiterung der südlichen Hohenzollernbrücke ist zwar mit maximal zwölf Metern Breite (vier Meter im alten und acht im neuen Bereich) komfortabler, führt aber linksrheinisch höchstens bis zum Roncalliplatz mit schwieriger Weiterführung und rechtsrheinisch bis zum Ottoplatz – auch bei einer separaten Furt für den Radverkehr bleibt die weiterführende Anbindung beiderseits des Rheins für den Radverkehr damit entscheidend eingegrenzt. Was nutzt dem Radler eine neue acht Meter breite Brücke, wenn die Weiterführungen rechts- wie linksrheinisch eher bescheiden sind?

### Die Rampe auf der Nordseite bleibt weiterhin wichtig!

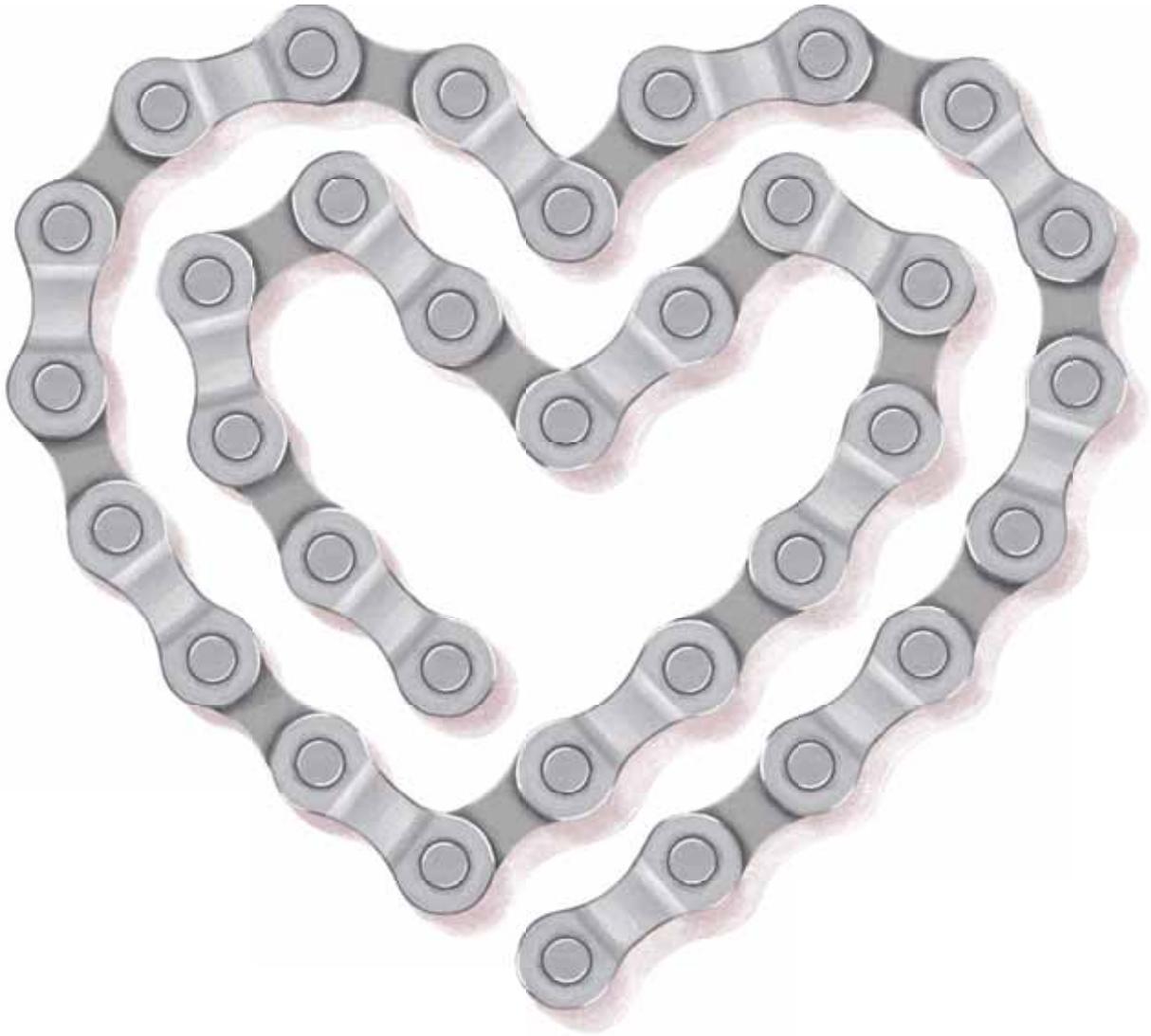
Die derzeitige Situation auf der Hohenzollernbrücke ist für die Fahrradfahrer und auch für die Fußgänger unerträglich. Zur Behebung dieser Misere hat der Bau einer Rampe als Anbindung zum Breslauer Platz mit entsprechender nördlicher Erweiterung der Hohenzollernbrücke eine hohe Priorität! Nach den jetzt vorgelegten Alternativen stellt sich allerdings die Frage, ob man die Rampe mit der entsprechenden weiterführenden Anbindung überhaupt noch bauen will, denn der Fortgang der Planung lässt auf sich warten. So war aus Kreisen der Politik zu hören, dass sich das Brückenamt gegen den Bau stemmt.

### VCD unterstützt neue Südbrücke

In der neusten Entwicklung wird auch die von Albert Speer in seinem Masterplan vorgeschlagene Südbrücke vom Rheinauhafen zum Deutzer Hafen ins Spiel gebracht. Der VCD-Arbeitskreis Rad unterstützt das Projekt für eine neue Südbrücke, da diese als Verbindung für den Rad- und Fußverkehr bedeutender ist als eine Brücke an der Bastei.

Wolfgang Kissenbeck,  
VCD-Arbeitskreis Rad





# Das Girokonto, das saubere Mobilität in Fahrt bringt

Warum nicht auch beim Banking nachhaltig unterwegs sein?  
Willkommen bei der ersten sozial-ökologischen Bank.

[glsbank.de](https://www.glsbank.de)

# Radverkehrskonzept Ehrenfeld

## Alte Wege oder neue Möglichkeiten?

**Nach den Radverkehrskonzepten für Lindenthal, Sülz und Klettenberg sowie für die Innenstadt soll in den kommenden anderthalb Jahren ein solches Planungsdokument für den Stadtbezirk Ehrenfeld erstellt werden.**

In einem ersten Schritt wurde eine Online-Bürgerbeteiligung mit der wohlklingenden Bezeichnung „Ehrenfelder Raddialog“ durchgeführt. Hierbei konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger Verbesserungsvorschläge für die Radverkehrsinfrastruktur in Ehrenfeld in eine Karte eintragen, kommentieren und bewerten. Die Ergebnisse dieses ersten Schritts, der mit einer erfreulich großen Beteiligung am 24. Oktober endete, sollen in die Konzepterstellung einfließen. Insgesamt wurden 378 Vorschläge erfasst und diese zusammen 950-mal zustimmend bewertet. Der Hauptanteil – gut drei Viertel – beschäftigte sich mit der Radverkehrsführung (51 Prozent), der Radwegqualität (17 Prozent) und Hindernissen (11 Prozent). Es fällt auf, dass es vor allem die Führungen sind, die Radfahrende ausbremsen.

### Das weitere Vorgehen

Alle Beiträge werden nun durch ein Institut der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf zusammengefasst. Ende des Jahres sollen diese Ergebnisse dann in einem Abschlussbericht auf der Plattform *rad-dialog-ehrenfeld.koeln* veröffentlicht werden. Zeitgleich soll dort auch eine erste Stellungnahme der Verwaltung zu finden sein, die das Team des Fahrradbeauftragten in Kooperation mit einem Gutachterbüro verfasst. Darin sollen Maßnahmen dargestellt werden, die bereits vorab, also ohne Vorliegen des endgültigen Radverkehrskonzepts, zügig umgesetzt werden können.

Ab 2018 wollen Verwaltung und Politik auf der Grundlage des Ehrenfelder Raddialogs gemeinsam weitere Maßnahmen prüfen und erarbeiten, die in das Radverkehrskonzept einfließen sollen. Dabei sind im Rahmen des Beteiligungsver-

fahrens auch Vor-Ort-Veranstaltungen und Facharbeitskreise als Diskussionsforen geplant. Ziel ist, die Entwicklung des Konzepts Mitte 2019 abzuschließen und es dann durch die Bezirksvertretung Ehrenfeld verabschieden zu lassen. Wie beim Radverkehrskonzept Innenstadt erscheint es auch in dem Ehrenfelder Konzept wichtig, genügend Personal im Team des Fahrradbeauftragten vorzusehen, damit die Umsetzung auch gelingen kann.

### Zentrale Punkte

Aus Sicht des VCD sollten unter anderem folgende „Knackpunkte“ bei der Konzeptbearbeitung berücksichtigt werden:

- Zwischen Ehrenfeld, der Innenstadt sowie den Nachbarbezirken Lindenthal (mit der Universität!) und Nippes sollten attraktive Radverkehrsanlagen bestehen, die ein schnelles, komfortables und sicheres Befahren gewährleisten.
- Auch nach ihrer Umgestaltung in den Jahren 2010 und 2011 ist das Radfahren auf der Venloer Straße immer noch unattraktiv. Die angelegten Schutzstreifen sind zu schmal, teilweise befinden sie sich obendrein auf dem Entwässerungsstreifen. Zudem behindern viele ein- und ausparkende oder gar in zweiter Reihe stehende Kraftfahrzeuge. Hinzu kommen immer wieder Gefährdungen durch längs parkende Autos, deren Türen sich plötzlich vor dem Radfahrenden über die Breite des Schutzstreifens hinweg öffnen. Kurzum: Es besteht ein akutes Platz-

problem auf der Venloer Straße. Kaum erträglich sind die zu manchen Zeiten hohen Lärm- und Abgasemissionen, insbesondere während der Rush Hour.

- In Ehrenfeld haben sich gerade die Kreuzungen zwischen den großen Radialstraßen (Weinsbergstraße sowie Widdersdorfer, Vogelsanger, Venloer und Subbelrather Straße) und den Ringstraßen (Innere Kanalstraße, „Gürtel“, Äußere Kanalstraße, Maarweg und Militärringstraße) als neuralgische Punkte herauskristallisiert, die für den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten sind. So führen die teilweise vorhandenen „freien Rechtsabbieger“ immer wieder zu gefährlichen Situationen für Radfahrende. Zudem sind die Aufstellflächen für den Radverkehr oft nicht ausreichend dimensioniert.

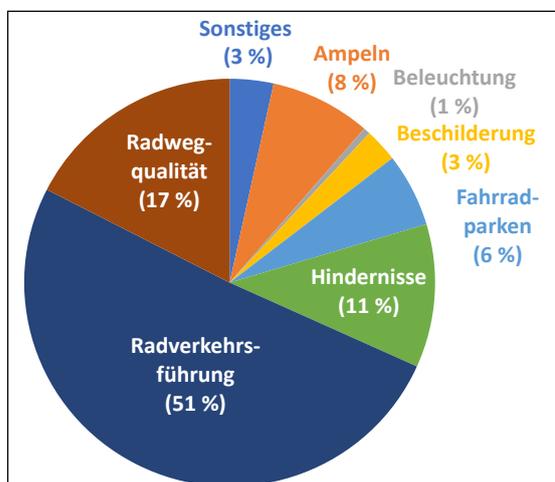
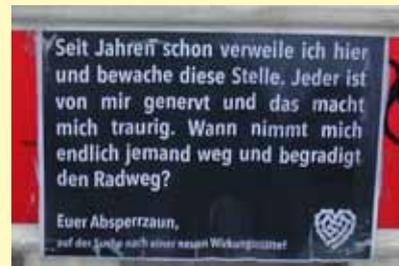
*Pierre Beier, Michael Hepting, Nicole Preiser, VCD-Arbeitskreis Rad* □

### Venloer Straße Der ewige Zaun



Der Absperrzaun steht auf dem Radweg Venloer Straße kurz hinter dem Hans-Böckler-Platz Richtung Ehrenfeld und sperrt diesen wegen des Wurzelaufruchs eines Baums seit zwei Jahren. Wann wird sein Wunsch endlich erfüllt?

*Roland Schüler* □



Verteilung der Vorschläge beim Ehrenfelder Raddialog

## Demonstration auf den Kölner Ringen

# Wir machen den Ring frei!

**Ein Rückblick auf eine erfolgreiche Aktion Kölner Initiativen und ein Ausblick auf künftige Entwicklungen bei der Umgestaltung der Kölner Ringe**

Unter dem Motto „Wir machen den Ring frei“ organisierten Mitglieder der Kölner Initiativen ADFC, Agora, Anzeigen-Flashmob, Fahrrad-Sternfahrt, Greenpeace Köln, Human dignity, Radkomm, Ring frei, Stylemile.Cologne und VCD am 16. September 2017 eine Aktion auf den Kölner Ringen. Im wörtlichen Sinne demonstrierten die Teilnehmenden dabei der Öffentlichkeit, wie man sich die Durchsetzung des bereits im Jahr 2016 von der Bezirksvertretung Innenstadt unterstützten 10-Punkte-Plans von ADFC, Ring frei und VCD vorstellen kann.

Auf dem gesamten Abschnitt vom Zülpicher Platz bis zum Friesenplatz wurde auf der Ost-Seite des Rings die jeweils rechte Fahrbahn für den Kfz-Verkehr gesperrt und zugleich den Radfahrern zugänglich gemacht. Darüber hinaus wurden die bestehenden Parkplätze geräumt und von den Initiativen unterschiedlich genutzt. Wir vom VCD haben dabei die Forderung nach „Tempo 30“ auf den gesamten Ringen beworben.

Die meisten Radfahrenden zeigten sich begeistert von der Möglichkeit, auf der Straße zu fahren, und wünschten sich eine Beibehaltung einer eigenen Fahrradspur statt der engen und gefährlichen Radwege. Die zahlreichen positiven Reaktionen ermutigen die Organisierenden weiter für die Umsetzung der Ziele des 10-Punkte-Plans zu kämpfen.

### Verkehrsausschuss beschließt Pilotprojekt ...

Im Nachgang der Aktion wird dem Verkehrsausschuss der Stadt Köln ein Beschlussvorschlag des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik vorgelegt. Als Ergebnis der bisherigen Workshops der Stadt Köln mit der Initiative Ring Frei, ADFC und VCD wird darin vorgeschlagen, im Rahmen eines Pilotprojekts für den Bereich zwischen Zülpicher Platz und Schaafen-



*Eine Fahrspur für den Radverkehr auf den Kölner Ringen – vier Stunden lang wurde am 16. September 2017 die Umsetzung dieser Forderung erfolgreich veranschaulicht.*

straße in beiden Richtungen die jeweils rechte Fahrspur mit Fahrrad-Piktogrammen zu kennzeichnen sowie die Radweg-Benutzungspflicht aufzuheben. Weiterhin sollen die bestehenden Parkplätze in Ladezonen umgewandelt werden, um das Parken auf der rechten Spur komplett zu unterbinden. Auf den gesamten Ringen soll weiterhin durchgehend Tempo 30 angeordnet werden.

### ... mit problematischen Punkten

Diese Maßnahmen sind zwar grundsätzlich zu begrüßen, jedoch gibt es auch einige problematische Aspekte.

Hervorzuheben ist insbesondere, dass die Situation beim Abbiegen in die Seitenstraßen deutlich unübersichtlicher wird,

da der Kfz-Verkehr nun Radfahrer auf der Fahrbahn und gleichzeitig auch auf dem weiterhin bestehenden, aber räumlich getrennten Radweg beachten muss. Es ist davon auszugehen, dass das Gefahrenpotential für Radfahrende an diesen Stellen deutlich zunimmt.

Fraglich ist außerdem, ob das vom Amt für öffentliche Ordnung anlässlich der Präsentation des Konzepts gegebene Versprechen, in diesem Abschnitt verstärkt gegen Falschparker vorzugehen, tatsächlich dazu führen wird, dass die rechte Fahrspur durchgehend für den Radverkehr zur Verfügung steht.

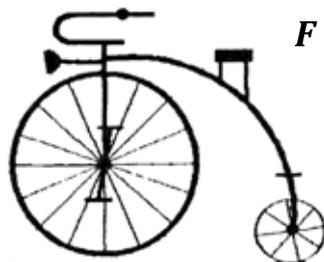
### Kernfragen weiter offen

Auch über diesen Pilotabschnitt hinaus sind noch zahlreiche Kernfragen zu den Kölner Ringen offen. So gibt es noch keinerlei Lösungsansätze seitens der Stadtverwaltung, um eine Querung des Barbarossaplatzes für den Radverkehr sicherer zu machen. Auch im nördlichen Bereich der Ringe glaubt die Verwaltung, dass der motorisierte Individualverkehr zu stark sei, um dem Radverkehr mehr Raum zu geben. Hier soll eine Verkehrszählung durchgeführt werden, um die tatsächlichen Mengen festzustellen. Es muss also weiter für die durchgehende Umsetzung des 10-Punkte-Plans gekämpft werden. In diesem Sinne: Ring frei!

*Pierre Beier, VCD-Arbeitskreis Rad* □

## 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

## Gemeinschaftliches Radfahren

# Vive la Vélorution!

### Eine Critical Mass – jetzt auch im Kölner Norden

Tarnfarbe Grau – grau und graubraun lackierte Autos schieben ihre blecheren Schnauzen über den Parkplatzrand. Ein einzelner, tapfer wachsender Baum erinnert daran, dass der Erdboden eigentlich nicht dafür geschaffen ist, versiegelt zu werden und schwere Limousinen zu tragen.

Die bunt und munter vorbeirauschenden Radler gehören zum Pulk des gemeinschaftlichen Radfahrens quer durch den Kölner Norden. Seit Juli gibt es eine einstündige Stadtteil-Tour, die der Critical Mass nachempfunden ist, einer Bewegung, die mit ihren spontanen Straßen-Aktionen weltweit mehr Raum und Rechte für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer einfordert. Alleine in Köln fahren an jedem letzten Freitag im Monat bis zu 1.000 Personen mit. Wie bei der Critical Mass handelt es sich bei der Nippes-Tour nicht um eine Demonstration. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer fährt auf eigene Gefahr.

„Vive la Vélorution!“ heißt es, wenn französische Aktivisten in Brest, Marseille, Paris, Straßburg oder anderswo aufs Rad steigen und zur gemeinschaftlichen Tour starten. Vélorution ist ein



Jetzt treffen sich auch in Köln-Nippes monatlich engagierte Radfahrer, um gemeinsam auf den Straßen des Stadtbezirks zu fahren.

Anagramm, eine Umverteilung der ersten fünf Buchstaben im Wort Revolution. In der Parole „Vive la Vélorution!“ klingt an, dass politische Meinungsäußerung bei allem Ernst der Sache Spaß machen und spielerisch sein kann.

Eine Haupt-Spielregel für Deutschland: Ab 16 Personen ist eine radelnde Gruppe nach § 27 der StVO ein Pulk. Der Pulk muss nicht die Radwege benutzen, sondern darf auf der Straße fahren. Verkehrspolizeilich bilden alle Pulk-Mitglieder zusammen ein großes Fahrzeug. Springt eine Ampel auf Rot, wenn erst ein Teil der Gruppe gefahren ist, müssen die anderen Radler nicht erst auf Grün warten, sondern dürfen – und sollten! – hinterherfahren.

Genau das fühlt sich großartig an, Radlerinnen und Radler sind Glieder eines gut gestimmten, vielbeinigen Pulks, eines wendigen Tausendpedalers. Aber in solchen Momenten wird die Tour auch zur Mutprobe, denn der Gegenverkehr muss warten: Vorfahrt für den Radverkehr. Einzelne geübte Radfahrer übernehmen die Aufgabe, den Gegenverkehr zu blockieren und aufgebrachte Autofahrer zu beschwichtigen. Wie aggressiv viele Autofahrer sind, kriegt der Pulk allerdings deutlich zu spüren: blöde Sprüche, Hupen, Geschrei. Wütend aufheulende SUV-Motoren, wenn wieder auf die Tube gedrückt werden darf. Radlern die Vorfahrt lassen müssen, bedeutet eine herbe Schlappe für den Mann hinter dem Steuer. Führungsrolle und Durchsetzungskraft, „Eigenschaften“, mit denen Mercedes Benz schamlos für die neuen SUV wirbt, sind durch Menschenkräfte lahm gelegt: Vive la Vélorution!!!

Die Tour durch den Kölner Norden startet bis auf weiteres an jedem dritten Samstag im Monat um 15 Uhr. Treffpunkt: eine halbe Stunde vor dem Start auf dem Wilhelmsplatz, also um 14:30 Uhr.

Lisa Wilczok



## Aktion für bessere Radverkehrsbedingungen

# „Park(ing) Day“ auch in Bergisch Gladbach

Zum Park(ing) Day am 15. September 2017 haben der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) erstmals eine gemeinsame Aktion auf dem Konrad-Adenauer-Platz vor dem historischen Rathaus in Bergisch Gladbach präsentiert.

Sie wollten damit aufzeigen, wie Verkehrsflächen anders genutzt werden können, und in Frage stellen, wie viel Fläche in den Städten dem Autoverkehr eingeräumt wird. Beim VCD ist dies eingebunden in die bundesweite Aktion „Erober Dir die Straße zurück“, mit der in lebenswerten Städten langfristig Straßen als öffentli-

cher Raum den Menschen zurückgegeben werden sollen. Man ist in seiner Stadt, in seinem Viertel am besten zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Der Park(ing) Day ist ein internationaler Aktionstag. Ziel dieses Tages ist es, zu einer lebenswerten und freundlichen Stadt beizutragen und Menschen dafür zu sensibilisieren. Er wurde 2005 in San Francisco ins Leben gerufen und findet seitdem alljährlich am dritten Freitag im September in zahlreichen Städten weltweit statt.

Friedhelm Bihn



Straßenräume besser nutzen – die örtlichen Verbände von VCD und ADFC demonstrierten am 15. September vor dem alten Rathaus in Bergisch Gladbach für eine lebenswerte Stadt.

# RADKOMM #4 und Kölner Fahrrad Sternfahrt Fahrrad-Festival im Juni 2018

**Immer mehr Menschen fahren Rad in der Stadt. Weil es schnell ist, Spaß macht und nicht viel kostet. Weil es gesund hält. Weil es leise und umweltschonend ist. Und gleichzeitig den Stadsäckel entlastet.**

Die Luft in den Städten wird vor allem durch den Autoverkehr gefährlich. 7.000 Menschen sterben in Deutschland jedes Jahr durch Emissionen des Straßenverkehrs und damit doppelt so viele wie durch Verkehrsunfälle, wie eine Studie der Max-Planck-Gesellschaft belegt. Dennoch bauen die meisten Städte am großen Autostau, statt den Radverkehr zu fördern und endlich die Verkehrswende einzuleiten. Dabei fordern immer mehr Menschen eine andere und gerechte Aufteilung der Straßenflächen mit mehr Platz für Rad- und Fußverkehr.

Die RADKOMM – Kölner Forum Radverkehr lädt Bürger\*innen, Expert\*innen, Wissenschaftler\*innen



und Vertreter\*innen aus Politik und Verwaltung ein, gemeinsam die Mobilität der Zukunft zu denken. Die RADKOMM #4 am Samstag, 16. Juni 2018 bietet einen geballten Tag voll informativer Vorträge, spannender Diskussionen und kreativer

Workshops. Wieso urbane Mobilität der Zukunft die Menschen wieder in den Mittelpunkt stellt, weshalb dafür der Autoverkehr eingedämmt werden muss und warum wir alle davon profitieren werden? Und vor allem: Was können wir selbst tun, um etwas zu verändern? Wie können wir in unseren Städten und in NRW insgesamt noch besser zusammenarbeiten, um die Verkehrswende zu erreichen? Darum geht es auf der RADKOMM #4.

Die traditionelle Kölner Fahrrad-Sternfahrt wird mit neuem Schwung und vielen neuen Ideen am Sonntag, 17. Juni stattfinden.

## Termine

- **RADKOMM #4:**  
Samstag, 16. Juni 2018
  - **Kölner Fahrrad-Sternfahrt:**  
Sonntag, 17. Juni 2018
- Weitere Infos: [www.radkomm.de](http://www.radkomm.de).  
Harald Schuster



## Dein Lastenrad in Köln

elektrisch, praktisch, flexibel

Donk-EE ist das Lastenrad für jedermann. Einfach online registrieren, beim Donk-EE-Partner identifizieren, kostenlose App runterladen und Räder ausleihen – wann und solange Du willst.

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



Mehr auf [www.donk-ee.de](http://www.donk-ee.de) oder in der  
Berrenrather Straße 208, 50937 Köln

## Aktuelles zum Radverkehr in Köln

# Ehrenfeld und Innenstadt: Konzepte und Umsetzungen

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

Nachfolgend werden einige wichtige Planungen und Umsetzungen zum Radverkehr im zweiten Halbjahr 2017 vorgestellt.

### Radverkehrskonzept Innenstadt: Umgestaltung Nord-Süd-Fahrt

Am 16. Oktober 2017 fand der erste Facharbeitskreis (FAK) zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt unter der Leitung der Verkehrsdezernentin Andrea Blome statt. Teilnehmer waren Vertreter von Verbänden, Initiativen und der Politik. Der FAK dient dem Informationsaustausch und zur Abstimmung von Maßnahmen.

Das Konzept sieht eine Umgestaltung der Ulrichgasse vor. Der erste Bauabschnitt dieses Vorhabens konnte bereits

umgesetzt werden. Erstmals wurde hier ein 2,5 Meter breiter Radfahrstreifen unter Umnutzung einer Kfz-Fahrspur markiert.

Eine „Netzlücke“ zwischen der neuen Radverkehrsanlage an der Ulrichgasse und dem im Jahr 2016 markierten Schutzstreifen an der Vorgebirgstraße wird mit einer „Piktogrammreihe“ geschlossen. Dabei werden auf der nördlichen Vorgebirgstraße und der Ulrichgasse in dichter Folge (alle 25 Meter) Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht. Im Jahr 2018 ist vorgesehen, diese Netzlücke mit einer Radverkehrsanlage zu schließen.

### Radverkehrskonzept Innenstadt: Radführung auf den Ringen

Die aktuelle Beschlussvorlage zur Radverkehrsführung auf den Kölner Ringen enthält zwei Grundprinzipien. Zum einen soll entlang der Ringe einheitlich Tempo 30 gelten, zum anderen wird eine

Regellösung mit 2,5 Meter breitem Rad- und 3,0 Meter breitem Kfz-Fahrstreifen entwickelt. Diese Lösung wird zunächst auf den südlichen Ringen zwischen Rheinerstraße und Barbarossaplatz sowie zwischen Lindenstraße und Zülpicher Platz und auf dem Theodor-Heuss-Ring im Norden umgesetzt.

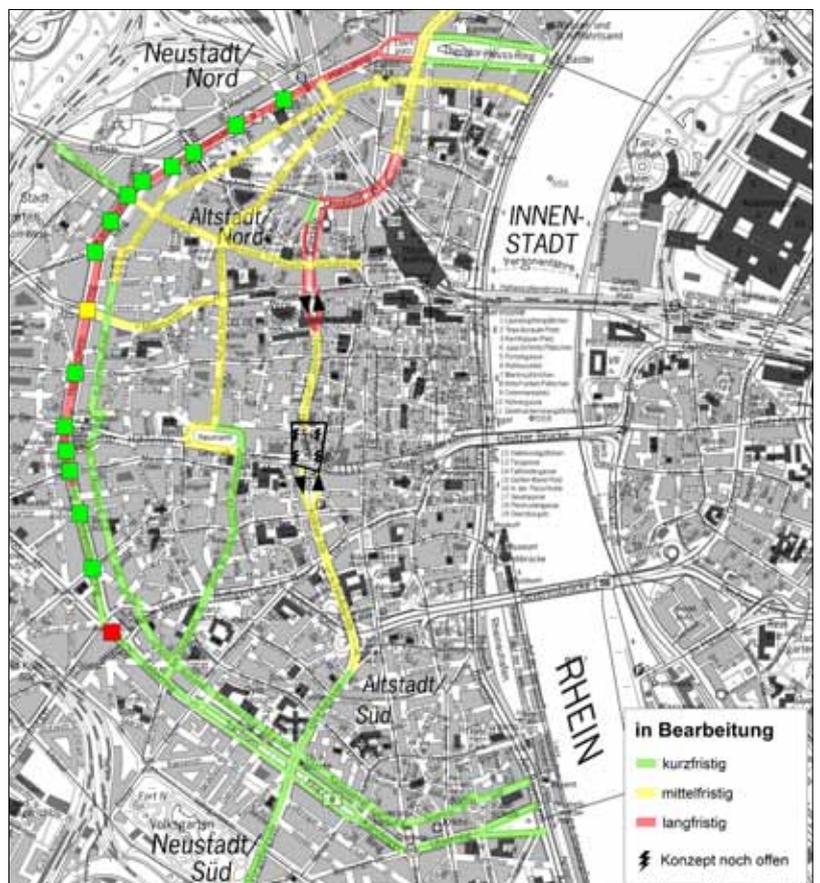
Weitere Inhalte des FAK waren die Fahrradstraßenachsen in der Nord-Süd-Verbindung und entlang der Kölner Wälle. Intensiv diskutiert wurde zudem die Radverkehrsführung an der Gladbacher Straße, für die konkrete Vorschläge zur Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung präsentiert wurden.

### Raddialog zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld

Als Vorbereitung auf das Radverkehrskonzept Ehrenfeld führte das Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln vom



Oberes Foto: Eröffnung des Radstreifens auf der Ulrichgasse im Beisein von Oberbürgermeisterin Henriette Reker, Bezirksbürgermeister Norbert Hupke und dem Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik Klaus Harzendorf. Foto unten: Piktogrammreihe zur Verdeutlichung des Radverkehrs.



Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt: Hauptachsen in Bearbeitung. Die angestrebten Umsetzungszeitpunkte sind durch unterschiedliche Farben gekennzeichnet (Stand: Oktober 2017).



Rechtsabbiegen nur für den Radverkehr erlaubt – neuer Grüner Pfeil an zwei Kreuzungen in Ehrenfeld und Nippes

20. September bis zum 24. Oktober eine Online-Bürgerbeteiligung durch. In diesen fünf Wochen konnten Interessierte auf der Webseite [www.raddialog-ehrenfeld.koeln](http://www.raddialog-ehrenfeld.koeln) direkt im Stadtplan markieren, wo sie Optimierungsmöglichkeiten für die Radinfrastruktur sehen. Die Vorschläge konnten kommentiert und bewertet werden.

Die Diskussionsplattform ermöglichte den Austausch über die künftige Gestaltung des Radverkehrs in Ehrenfeld.



Umgestaltung der Kölner Ringe: Abschnitte mit Beschlusspunkten in der Vorlage der Stadtverwaltung

Insgesamt gingen 378 Vorschläge ein, die 947 Bewertungen und 264 Kommentare erhielten. Die Befragung ergab unter anderem auch örtliche Schwerpunkte zu den Kritikpunkten und Verbesserungsvorschlägen – die rechts unten abgebildete Karte zeigt diejenigen Stellen, zu denen sich die Anmerkungen der Teilnehmer in besonderer Weise bündelten.

### Personelle Neuzugänge im Team des Fahrradbeauftragten

Das Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln erhält zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt zwei weitere Planer- sowie eine Technikerstelle.

Seit Sommer 2016 wurden außerdem sieben Stellen für die laufende Radverkehrsplanung in den Bezirken sowie weitere Projekte geschaffen.

### Grünpfeilregelung für den Radverkehr

In Köln werden weitere Grünpfeile an Fahrradampeln montiert, um das Rechtsabbiegen bei Rot zu ermöglichen. Im August 2017 konnten Grünpfeile an den Fahrradampeln an den Kreuzungen von Thebäerstraße und Vogelsanger Straße in Ehrenfeld sowie Simon-Meister-Straße und Kempener Straße in Nippes angebracht werden.

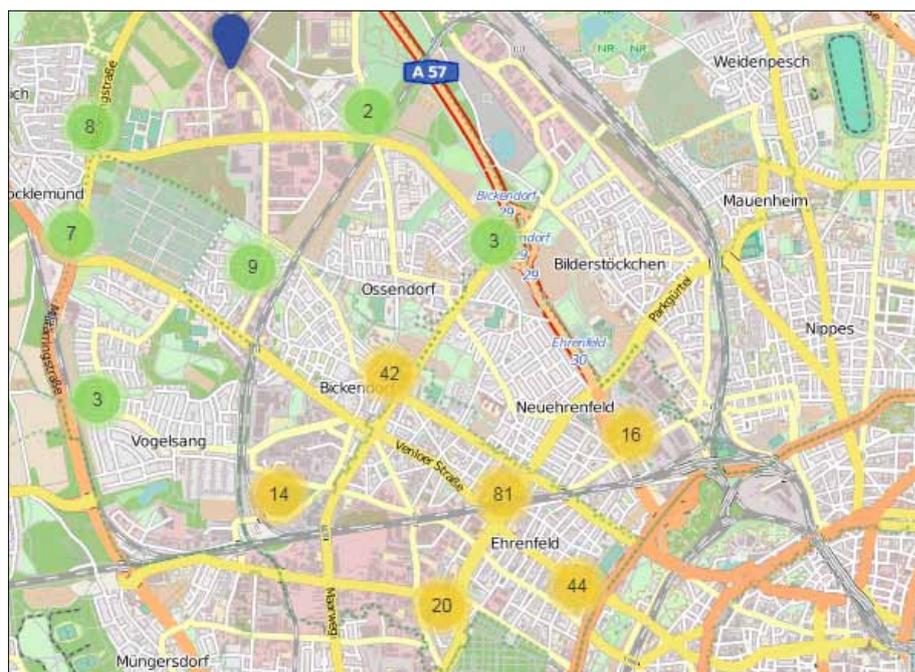
### Direkte Radverbindung zwischen Maastrichter Straße und Ehrenstraße

Für den Radverkehr wurde auf dem Hohenzollernring zwischen Maastrichter Straße und Ehrenstraße ein eigenes Ampelsignal eingerichtet. An dieser Stelle stand zuvor lediglich eine Fußgängerampel zur Verfügung.

Verena Rutzka, Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln



Mehr Durchlässigkeit für den Radverkehr an der Kreuzung von Hohenzollernring mit Ehrenstraße und Maastrichter Straße



Schwerpunkte der Vorschläge bei der Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld. Alle Vorschläge, Anmerkungen und Kommentare der Bürger sowie die Rückmeldungen der Verwaltung können unter [www.raddialog-ehrenfeld.koeln](http://www.raddialog-ehrenfeld.koeln) eingesehen werden.

## Denkanstoß

# Die Angst der Frau Reker vor dem Fahrradfahren

**Mehr eigenes Engagement für bessere Radverkehrsbedingungen könnte helfen, dieser Angst zu begegnen.**

Bereits bei mehreren Gelegenheiten gab die Oberbürgermeisterin Henriette Reker unumwunden zu, dass ihr das Radfahren in Köln zu gefährlich sei und dass sie deshalb mit dem Auto fahre.

Eins vorweg. Frau Reker soll hier nicht dafür kritisiert werden, dass sie Angst hat. Das ist durchaus berechtigt. Sie soll auch nicht dafür kritisiert werden, dass sie die Tatsache der ungenügenden Sicherheit klar beim Namen nennt. So weit, so gut.

Frau Reker kann aber durchaus dafür kritisiert werden, dass sie in ihrer Eigenschaft als Oberbürgermeisterin bislang wenig dafür getan hat, das Radfahren in Köln sicherer zu gestalten, und das trotz ihrer negativen persönlichen Erfahrungen.

Unzureichende Sicherheit ist nämlich ein Armutszeugnis für die städtische Verkehrspolitik und ebenfalls ein Armutszeugnis für die Polizei, die für die Sicherheit der sogenannten weichen Verkehrsteilnehmer\*innen zuständig ist.

### Seitenwechsel – von einer Gefährdeten zur Mitverursacherin

Frau Reker zieht als Privatperson die Konsequenz aus ihrer Angst, Fahrrad zu fahren: Sie nimmt das Auto. Darin fühlt sie sich sicherer. Sie wechselt damit quasi die Seiten: Sie wird von einer Gefährdeten zu einer Mitverursacherin. So trägt sie mit ihrer Entscheidung zu einer kleinen zusätzlichen Gefährdung der Radfahrer\*innen durch den Autoverkehr bei. Ähnliches erleben wir täglich vor den Schulen, wohin mittlerweile viele besorgte Eltern ihre Kinder mit dem Auto bringen und damit die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad kommen, zusätzlich gefährden.

### Verunsicherung wird gefördert

Mit ihrer Äußerung trägt Frau Reker sicherlich unbeabsichtigt zu einer Verunsicherung vor allem der ängstlichen Radfahrer\*innen bei und bestärkt so

manchen, doch besser nicht mit dem Rad zu fahren. Dadurch wiederum geht ein nicht zu unterschätzendes Potential für den Radverkehr verloren. Der Autohandel nimmt sich dieser Zielgruppe gerne an. Mit dem Angst-Argument kann eine Zielgruppe erreicht werden, die mit den üblichen Werbe-Hochglanzbroschüren der Automobilhersteller sonst eher schlecht zu erreichen ist.

### Gute Fahrradpolitik ist immer auch gute Sozialpolitik

Frau Reker hat es gut. Sie kann sich das Verkehrsmittel aussuchen. Manche Mitbürger\*innen haben diese Wahl nicht: Sie müssen trotz ihrer Ängste mit dem Rad fahren oder zu Fuß gehen. Viele sind auf das Fahrrad angewiesen, um selbständig und umweltbewusst mobil zu sein. Eine

fahrradfreundliche Verkehrspolitik ist immer auch eine gute Sozialpolitik.

### Ein ernst gemeintes Angebot – nicht nur an Frau Reker

Der VCD kann Frau Reker ganz konkret helfen – und dieses Angebot ist durchaus ernst gemeint. Der Verein bietet Frau Reker an, mit ihr gemeinsam ihren Weg zur Arbeit einmal unter die Lupe zu nehmen. Wir identifizieren zusammen die neuralgischen Punkte und überlegen uns Lösungen, zum Beispiel ein kleiner Umweg durch eine wenig befahrene Straße. Man/frau kann nämlich lernen, mit den Gefahren umzugehen und sich besser zu schützen.

Dieses Angebot richtet sich übrigens nicht nur an Frau Reker, sondern auch an alle anderen Kölnerinnen und Kölner.

Hans-Georg Kleinmann



<b>FRIEDENSBILDUNGSWERK</b>	
<b>Bildungsurlaub    Mediation Sprachen</b>	
<b>Info: <a href="http://www.friedensbildungswerk.de">www.friedensbildungswerk.de</a></b>	<b>Mediation – Sechsstufige Fortbildung zur/zum MediatorIn (150 Std.)</b>
	<b>Sprachen – Hocharabisch – Russisch – Polnisch Neugriechisch – Italienisch</b>
	<b>Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik &amp; Gesellschaft</b>
	<b>Auftakt unserer Reihe zu den 68ern Vorstellung des Buches „Dran bleiben“ von und mit dem Autor Klaus Schmidt Di, 23. Januar 2018, 19:30 – 21:45, Friedensbildungswerk</b>
<p>Friedensbildungswerk Köln                  Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln                  E- Mail: <a href="mailto:fbkkoeln@t-online.de">fbkkoeln@t-online.de</a>                  Telefon: 0221 9521945</p> 	

## S-Bahnen in Köln

# Nun auch samstags im 20-Minuten-Takt

### Gute Nachrichten für den Nahverkehr in und um Köln

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 wird der samstägliche Grundtakt der S-Bahn Köln von einem 30- auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Dies bedeutet effektiv eine Leistungsausweitung von 50 Prozent. Das verbesserte Angebot gilt im Zeitraum von etwa 8:30 bis 20:30 Uhr auf folgenden Linien:

- S 6 Köln-Nippes – Düsseldorf Hbf
- S 11 Dormagen – Bergisch Gladbach
- S 12 Köln-Ehrenfeld – Hennes
- S 13 Düren – Troisdorf

Mit dieser erfreulichen Maßnahme wird auf das immer weiter steigende Verkehrsaufkommen an Samstagen vor allem im Einkaufs- und Freizeitverkehr reagiert.

Zu bedauern ist, dass die angrenzenden Streckenabschnitte der S 6 und S 11 im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) weiterhin nur halbstündlich bedient werden. Von den stündlich drei aus Richtung Köln in Düsseldorf Hauptbahnhof oder Dormagen ankommenden S-Bahnen kann daher künftig nur noch eine direkt weiterfahren, die zweite absolviert eine

zehnminütige Standzeit und die dritte endet dort.

Darüber hinaus gibt es weitere Verbesserungen auf dem Linienbündel von S 12, S 13 und S 19. Hier setzt der 10-Minuten-Takt nach Horrem montags bis freitags zukünftig bereits gegen 13 Uhr statt 16 Uhr ein.

Neu ist auch der Halbstundentakt tagsüber zwischen Hennes und Au/Sieg an allen sieben Tagen der Woche – montags bis samstags immer abwechselnd mit den Linien S 12 und S 19, sonntags nur mit der S 12.

Abends wird der Halbstundentakt der S 12 über Hennes hinaus bis Blankenberg fortgeführt.

Leider erfuhren die Partnerunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) erst zu spät von der Angebotsausweitung, so dass sie nicht schon zum jetzigen Fahrplanwechsel auf die neuen Abfahrtszeiten reagieren konnten. Beim Umstieg zwischen den Verkehrsträgern dürften aufgrund des nun an Samstagen einerseits 20- andererseits 15- oder



Mit dem neuen 20-Minuten-Takt verkürzen sich an Samstagen die Wartezeiten auf eine S-Bahn.

30-minütigen und damit unterschiedlichen Takts Wartezeiten entstehen.

Der VCD hatte bereits in seiner Stellungnahme zum städtischen Nahverkehrsplan allein aufgrund der hohen Nachfrage eine Verstärkung des samstäglichen Stadt-bahnangebots angemahnt. Durch die Fahrplan-Vorgabe der S-Bahn wird die Einföhrung eines 10-Minuten-Taktes in den Hauptstunden des Wochenend-Einkaufsverkehrs nun noch dringlicher.

Volker Kunstmann,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



## Wenn Mobilität mal Pause macht ...

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

Jetzt unter [www.wsm.eu](http://www.wsm.eu) informieren!

## Nachtverkehr in Köln

# Verbesserungen zu später oder früher Stunde

### Neue Nachtbuslinien verbinden Außenbezirke mit dem Innenstadt-Leben

Wer in Köln in der Nähe einer Stadtbahnlinie wohnt, kann sich an Wochenenden entspannt ins nächtliche Leben stürzen. Die KVB bringt ihn spätestens alle 30 Minuten sicher heim – und dies die ganze Nacht hindurch. Die Unternehmungslustigen in den anderen Stadtteilen hatten es bisher schwerer. Ein zumindest stündliches Fahrtangebot bestand allein entlang der Linie 132 nach Meschenich.

Dies ändert sich radikal mit dem aktuellen Fahrplanwechsel. Die Linie 132 erhält gleich acht Geschwister, so dass ab Dezember 2017 alle größeren Stadtteile Kölns an Wochenenden zumindest einmal pro Stunde durch einen Nachtbus erschlossen werden.

Die Fahrgäste erreichen sie durch den Umstieg von einer der aus der Innenstadt kommenden Stadtbahn- oder S-Bahn-Linien. In den Stadtbezirken Kalk, Porz, Rodenkirchen und Lindenthal fahren die Nachtbusse auf den Strecken bereits bestehender Linien. Die Wege sind damit dem Fahrgast vertraut.

### Neue Routen in Mülheim und Chorweiler

Anders ist dies in Mülheim und Chorweiler. Hier werden völlig neue Routen geschaffen, die nur in den Wochenendnächten gefahren werden. Es handelt sich jeweils um Rundkurse, die an einer zentralen Stadtbahnhaltestelle (Wiener Platz oder Chorweiler) starten und im Einrichtungsverkehr die schienenverkehrsfernen Stadtteile erschließen – siehe die rechts abgebildeten Pläne.

Die einzige Verbesserung bei den Nachtbahnen findet sich im Bezirk Nippes. Hier fährt nun jede zweite Linie 12 über Niehl hinaus bis Merkenich.

### Anpassung der S-Bahnen im Kölner Norden wünschenswert

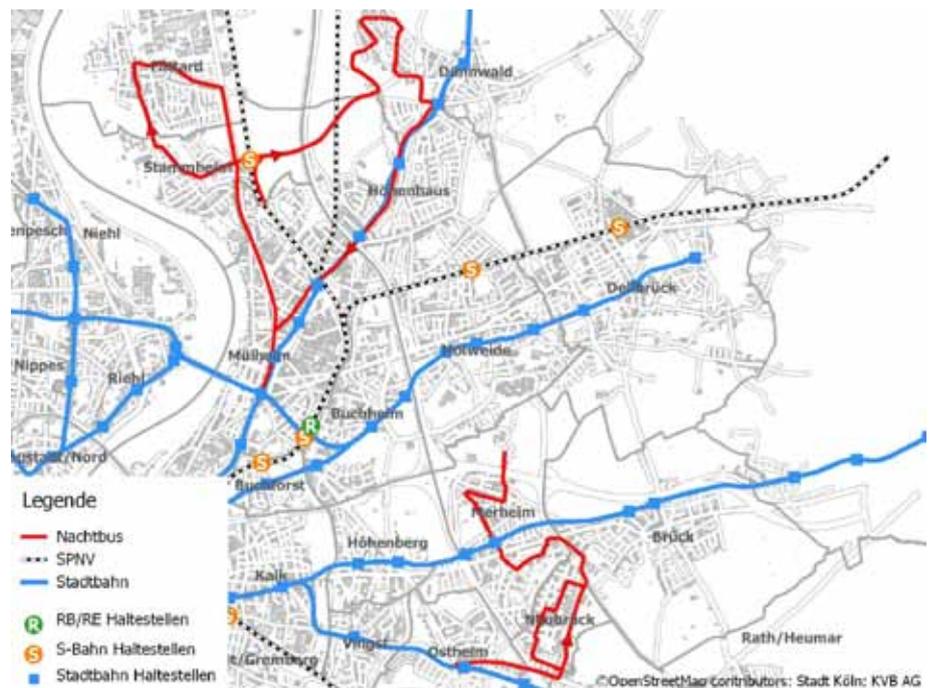
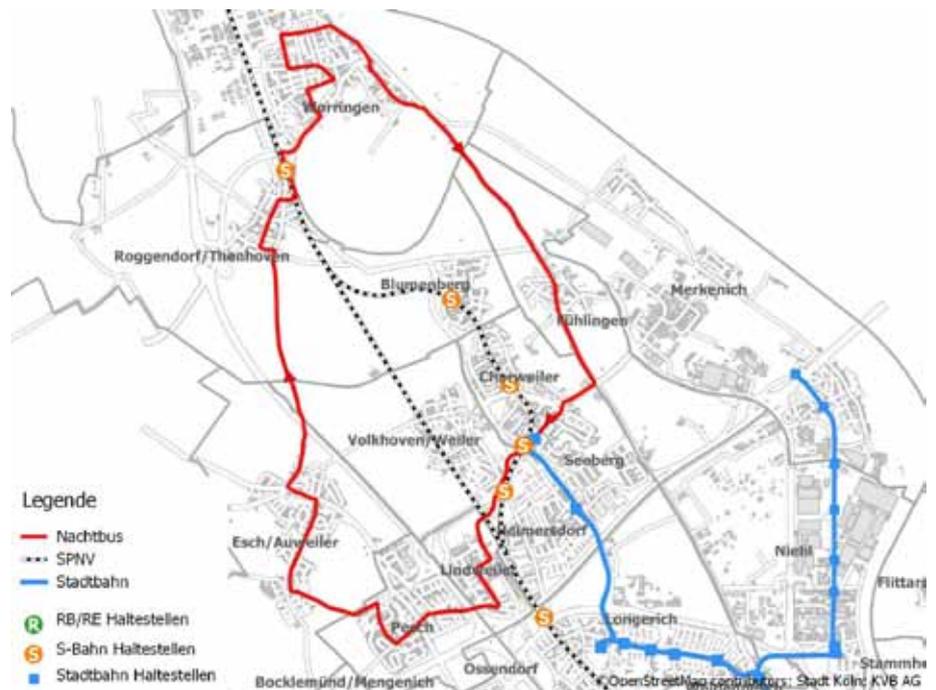
Der VCD begrüßt das neue Angebot. Damit wird ein weiterer Punkt unserer Stellungnahme zum Kölner Nahverkehrsplan zeitnah umgesetzt. Erfreulich ist auch, dass die KVB in ihrem Fahrplan die wich-

tige Verknüpfung von der nächtlichen S-Bahn zum Nachtbus berücksichtigt.

Die Einrichtungsrundfahrten haben allerdings den Nachteil, dass Fahrgäste bis zu ihrem Ziel teilweise sehr lange Umwegfahrten in Kauf nehmen müssen. Die Erschließung des Kölner Nordens würde sich jedoch erheblich verbessern, wenn die S 11 die Wochenendnächte hindurch

auch Chorweiler und den Haltepunkt Worringen anfahren würde. Denn von hier wäre dann direkt die neue Nacht-Rundlinie zu erreichen. Es liegt beim Nahverkehr Rheinland, die hier notwendige Verlängerung von drei S-Bahn-Fahrten bei der DB zu bestellen.

Volker Kunstmann,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Ausweitung des Nachtverkehrs im Kölner Norden: Sowohl linksrheinisch (in Chorweiler, obere Karte) als auch rechtsrheinisch (in Mülheim, untere Karte) gibt es neue Rundlinien.

Abfahrt-haltestelle	Abfahrt jeweils	Stadt/S-Bahn	Umstiegs-haltestelle	Ankunft jeweils	Abfahrt jeweils	Nachtbus	Vom Nachtbus angefährene Stadtteile
Neumarkt	xx:07	Linie 1	> Junkersdorf	xx:24	▶ xx:29	Linie 143*	> Junkersdorf Süd > Weiden Süd
Neumarkt	xx:22	Linie 1	> Weiden Zentrum	xx:45	▶ xx:55	Linie 149*	> Lövenich > Widdersdorf
Köln Hbf	xx:40	S 13/19	> Bf. Lövenich	xx:52	▶ xx:57	Linie 149*	> Widdersdorf
Neumarkt	xx:37	Linie 1	> Merheim	xx:51	▶ xx:55	Linie 157*	> Merheim Nord
Neumarkt	xx:52	Linie 1	> Merheim	xx:06	▶ xx:10	Linie 157*	> Neubrück
Neumarkt	xx:15	Linie 9	> Ostheim	xx:28	▶ xx:33	Linie 157*	> Neubrück
Neumarkt	xx:53	Linie 7	> Porz Markt	xx:16	▶ xx:19	Linie 166*	> Urbach > Grengel
Neumarkt	xx:23	Linie 7	> Porz Markt	xx:46	▶ xx:49	Linie 165*	> Eil
Neumarkt	xx:53	Linie 7	> Zündorf	xx:20	▶ xx:26	Linie 167*	> Zündorf Süd > Langel
Köln Hbf	xx:41	S 19	> Wahn S-Bahn	xx:00	▶ xx:05	Linie 167*	> Wahnheide > Lind
Rudolfplatz	xx:30	Linie 12	> Merkenich*	xx:01			
Rudolfplatz	xx:45	Linie 15	> Chorweiler	xx:13	▶ xx:18	Linie 123*	> Pesch > Esch/Auweiler > Worringen
Rudolfplatz	xx:11	Linie 15	> Chlodwigplatz	xx:20	▶ xx:31	Linie 132	> Arnoldshöhe > Rondorf > Meschenich
Neumarkt	xx:17	Linie 16	> Chlodwigplatz	xx:26	▶ xx:31	Linie 132	> Arnoldshöhe > Rondorf > Meschenich
Neumarkt	xx:47	Linie 16	> Rodenkriehen Bf.	xx:05	▶ xx:12	Linie 131*	> Rodenkirchen Ost > Weiß
Neumarkt	xx:17	Linie 16	> Sürth Bf.	xx:39	▶ xx:51	Linie 131*	> Weiß
Neumarkt	xx:19	Linie 4	> Wiener Platz	xx:34	▶ xx:37	Linie 156*	> Flittard
Neumarkt	xx:15	Linie 18	> Wiener Platz	xx:31	▶ xx:37	Linie 156*	> Flittard
Köln Hbf	xx:37	S 6	> Stammheim Bf.	xx:51	▶ xx:57	Linie 156*	> Dünnwald

Neue Nachtverkehr-Verbindungen im Stundentakt in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag – neue Linien sind durch einen Stern (\*) gekennzeichnet.

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 **CO<sub>2</sub>-neutral**.

BESUCHEN SIE UNSEREN PRINT-SHOP  
[www.grün-gedruckt-shop.de](http://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](http://www.grün-gedruckt.de)

Aktuelle Informationen unter:

 [www.facebook.com/gruengedruckt](http://www.facebook.com/gruengedruckt)

 [www.twitter.com/gruen\\_gedruckt](http://www.twitter.com/gruen_gedruckt)

 <http://gplus.to/GruenGedruckt>



## Mit Bio-Erdgas-Bussen Umweltfreundlich zum Nationalpark Eifel

**Seit Ende September 2017 fahren Bio-Erdgas-Busse auf dem Nationalpark-Shuttle SB 82 zwischen Bahnhof Kall und Internationalem Platz in Vogelsang.**

2006 wurde in der ehemaligen NS Ordensburg Vogelsang ein „Internationaler Platz“ für Toleranz, Vielfalt und ein friedliches Miteinander eröffnet, nachdem der Nationalpark Eifel 2004 begründet wurde.

Die Regionalverkehr Köln (RVK) hat jetzt drei Bio-Erdgas-Busse für die Linie SB 82 beschafft, die werktags mit acht und an Wochenenden mit neun Kursen im Stundentakt fahren. Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen und Aufsichtsratsvorsitzender der RVK, betonte, wie wichtig es sei, den Schatz Nationalpark und Internationaler Platz umweltfreundlich erreichen zu können. RVK-Geschäftsführer Eugen Puderbach wies darauf hin, dass 2016 bereits rund 40.000

Fahrgäste die SB 82 genutzt hätten – bei steigender Tendenz.

Das Bio-Gas als regenerativer Kraftstoff entsteht bei der Zersetzung von organischen Abfallprodukten wie Küchenabfällen oder Gülle. Die RVK bezieht das Bio-Gas von der e-regio. Dessen Geschäftsleiter Ludger Ridder erläuterte, dass auf dem Weg in eine möglichst schadstoffarme Zukunft der Mobilität aufbereitetes Bio-Erdgas einen wichtigen Beitrag leistet. Feinstaub werde komplett vermieden und die Stickoxide würden um 83 Prozent reduziert.

### Weitere Busse geplant

Puderbach kündigte an, dass die RVK 2019 für den Kreis Euskirchen 30 weitere Bio-Erdgas-Busse beschaffen würde. Bis Oktober 2018 werde dafür in Euskirchen



*Der neue Bio-Erdgas-Bus, der seit September 2017 im Shuttle-Betrieb zwischen Bahnhof Kall und Vogelsang eingesetzt wird.*

eine Gas-Tankstelle errichtet; die Busse auf der SB 82 würden heute in Kall betankt. Und mit den Subunternehmern im Kreis gebe es Auslaufverträge, dass sie ab 2019 nur noch Bio-Erdgas-Busse beschaffen dürften.

*Friedhelm Bihn*



## Rheinisch-Bergischer Kreis

## Mehr Busse ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017

**Auf Beschluss des Kreistags vom 5. Oktober wurde im Rheinisch-Bergischen Kreis mit dem Fahrplanwechsel am zweiten Dezember-Wochenende 2017 das Bus-Angebot deutlich ausgeweitet.**

Die Hauptverkehrszeiten werden kreisweit vereinheitlicht und montags bis freitags auf den Zeitraum von 6 bis 21 Uhr ausgedehnt. Auf mehreren Linien galten diese bisher nur von 6 bis 9 und von 16 bis 18 Uhr. Takte werden verdichtet, Taktlücken geschlossen und Umsteigemöglichkeiten optimiert. Die Fahrpläne von acht Buslinien zur S 11 in Bergisch Gladbach werden auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet; die Linien zur Regionalbahn RB 25 in Overath und Rösrath werden mit einem 30-Minuten-Takten auf die Abfahrtszeiten der Züge abgestimmt. Zusätzliche Verbindungen für Berufspendler nach Köln und Leverkusen werden geschaffen. Insgesamt wird sich dies auf 30 Hauptlinien im gesamten Kreisgebiet auswirken.

Im Zuge der geplanten Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 wird ein Vorlaufbe-

trieb aufgenommen, indem eine Buslinie zwischen Bensberg-Busbahnhof an der Endhaltestelle der Linie 1 und dem Technologie-Park Bergisch Gladbach künftig im 15-Minuten-Takt fährt, damit nicht zuletzt rund 2.500 Menschen mit dem Bus leichter an ihren Arbeitsplatz kommen.

Eine Linie wird von Herkenrath bis Kürten-Bechen verlängert. Auf etlichen Linien werden künftig auch zusätzliche Kurse in den Abendstunden angeboten.

### 1,5 Millionen Euro zusätzlich

Die neuen Angebote kosten etwa 1,5 Mio. Euro und werden vom Kreis finanziert. Der Rheinisch-Bergische Kreis wird kontinuierlich die Anzahl der Fahrgäste zählen lassen, um den Erfolg der Qualitätsoffensive zu messen.

Johannes Dünner, Fraktionsvorsitzender der CDU, erklärte: „Die Maßnahmen sind ein Meilenstein im Rahmen unserer Mobilitätsoffensive. Das Studieren des Fahrplans entfällt. Ich gehe davon aus, dass das neue Angebot den einen oder

anderen veranlassen wird, das Auto stehen zu lassen und den Bus zu benutzen.“ Ursula Ehren, Fraktionsvorsitzende der Grünen, betonte: „Wir wenden uns ab von einer Bedarfsorientierung und gehen mit einer Angebotsorientierung neue Wege. Das heißt, wir machen erstmals ein Angebot, das Nachfrage erzeugen soll, und sind zuversichtlich, dass das Angebot auch angenommen wird.“

### Meilenstein der Mobilitätsoffensive

Hans-Jürgen Klein ergänzte für die Fraktion der Grünen, dass der Kreistag Ende 2015 auf Initiative der Mehrheits-Fraktionen von CDU und Grünen eine Mobilitätsoffensive angestoßen habe. Nun werde geliefert. Durch die Qualitätsverbesserungen werde eine dringend notwendige Entlastung der Kommunen erreicht, die besonders durch die Pendlerströme zwischen den Ballungszentren und dem Rheinisch-Bergischen Kreis belastet sind.

*Friedhelm Bihn*





**DANKE,  
KLIMASCHÜTZER!**

**Fahren Sie weiter so.  
Klimaschonend mit  
Bus & Bahn.**

Mehr Infos unter [www.vrsinfo.de](http://www.vrsinfo.de)

**VRS**

**...verbindet!**

Verkehrsverbund  
Rhein-Sieg

## Fahrplanwechsel im Zugverkehr

# Viele Änderungen bringen Verbesserungen

### Aus der Pressemitteilung des Nahverkehr Rheinland vom 13. November 2017

Köln/Aachen. Ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 wird es auf dem Gebiet des Nahverkehr Rheinland (NVR) erneut eine Vielzahl von Neuerungen geben. Zusätzliche Fahrten und Taktverdichtungen sorgen für eine weitere Verbesserung des Angebots.

#### Regional-Express (RE)

Auf der Strecke des RE 5 wird der Abendverkehr zwischen Köln und Koblenz um zwei Stunden bis etwa 23 Uhr verlängert. Beim Sprinter für die Pendler auf der Eifelstrecke (RE 12, RE 22 und RB 24) wird es keine Trennung des Zuges in Euskirchen mehr geben. Abends wird der 30-Minuten-Takt auf der Eifelstrecke um eine Stunde bis etwa 21 Uhr verlängert.

#### Regionalbahn (RB)

Die Fahrgäste der RB 25 können nach der Umstellung des Fahrplans nicht mehr nur bis Meinerzhagen, sondern im 120-Minu-

ten-Takt über Brügge weiter bis nach Lüdenscheid fahren. Zudem steht den Pendlern in der Woche abends bis 21 Uhr ein 30-Minuten-Takt ab Köln zur Verfügung. An den Wochenenden wird es ein neues Spätverkehrsangebot geben: Die Oberbergische Bahn startet die neue Fahrt Richtung Dieringhausen um 01:21 Uhr in Köln Hansaring.

Das Angebot auf der Strecke der RB 27 wird um zusätzliche Wochenendfahrten zwischen Köln und Rommerskirchen erweitert. Dadurch entsteht im Zusammenspiel mit dem RE 8 zeitweise ein 30-Minuten-Angebot.

Eine größere Veränderung wird es bei der RB 38 geben, die bislang von Köln über Bergheim bis nach Düsseldorf fuhr. Die Linie wird zweigeteilt: Ab dem Fahrplanwechsel verkehrt die RB 38 unverändert zwischen Köln und Bedburg. Dort endet sie jedoch. Fahrgäste, die weiter Richtung Grevenbroich, Neuss und Düsseldorf fahren möchten oder von dort kommen, müssen in Bedburg umsteigen. Der Abschnitt zwischen Bedburg und Düsseldorf bekommt die neue Liniennummer RB 39. Grund für die Trennung ist die zukünftige

Einbindung der Teilstrecke zwischen Köln und Bedburg in das S-Bahn-Netz.

Die Fahrgäste der RB 48 können ab Dezember samstags von einer Verlängerung des 30-Minuten-Taktes bis nach Wuppertal-Oberbarmen um vier Stunden bis 21 Uhr profitieren.

#### S-Bahn

Am Freitagmittag wird es auf den besonders frequentierten Linien der S 6 Richtung Worringen, der S 12 Richtung Horrem und der S 19 Richtung Hennef bereits ab etwa 13 Uhr und nicht wie bisher ab 15:30 Uhr in Kombination mit den Regionalexpress-Linien eine Taktverdichtung zum 10-Minuten-Takt geben. Die vier Fahrten der S 19, die wochentags bereits in Herchen endeten, werden bis Au (Sieg) verlängert. Samstags werden die Linien S 6, S 11, S 12, S 13 und S 19 zwischen neun und 20 Uhr im 20-Minuten Takt fahren. Bisher bestand ein 30-Minuten-Takt. Auch im Spät-, Nacht- und Wochenendverkehr gibt es Verbesserungen: Hier wird es zusätzliche Fahrten auf den Linien S 11 und S 13/19 geben.

VCD-Arbeitskreis ÖPNV



## Beeinträchtigungen im Bahnverkehr

# Die Strecke ist gesperrt – Geld zurück?

### Im VRS-Gebiet häufen sich die vorübergehenden Angebotsreduzierungen. Dies sollte ein Anlass für Preisnachlässe sein.

In 2017 gab es für die Benutzerinnen und Benutzer des ÖPNV rund um Köln massive Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten und Streckensperrungen im Bahnverkehr. Eine nicht vollständige Aufzählung:

- Über Wochen war Wuppertal nicht mit der Schiene erreichbar, dann war die Strecke Opladen – Solingen gesperrt
- Nach Bonn gab es im Frühjahr eine deutliche Reduzierung der Regionalzüge von vier auf einen einzigen. Im Herbst gab es über Wochen Streckensperrungen zwischen Brühl und Roisdorf.
- Ebenfalls im Frühjahr gab es weder links- noch rechtsrheinisch eine Schie-

nenverbindung von Köln nach Düsseldorf wegen Bauarbeiten.

- Die Strecke Köln – Euskirchen war in den Sommerferien gesperrt und im November schon wieder für drei Wochen betroffen.
- Im September konnten viele Regionalzüge den Kölner Hauptbahnhof nicht anfahren.
- Über Wochen fuhr der RE 6 nur rechtsrheinisch und auf der Strecke Köln – Neuss galt wieder der Stundentakt.
- Fast ein Jahr lang, bis zum 5. November 2017, war der 10-Minuten-Takt der S-Bahn vom Kölner Hauptbahnhof bis Köln-Worringen gestrichen (Ausfall der S 6).

Dazu kamen die alltäglichen Probleme von Stellwerksstörungen, witterungsbedingten Ausfällen und „Verzögerungen

im Betriebsablauf“.

Kunden mit Jobticket oder Abonnenten anderer Zeitkarten haben für das Jahr 2017 eine deutliche Minderleistung des Schienenangebotes erhalten. Sie zahlen sehr viel Geld und erhalten eine schlechtere Leistung als 2016. Aus der Sicht der Verbraucher eine klare Leistungsminde- rung für den vollen Preis.

Als in Berlin die S-Bahn einige Probleme hatte, erhielten die Fahrgäste eine Entschädigung, etwa eine kostenfreie Laufzeitverlängerung des Abos um einen Monat oder Freifahrten. Im Baugebiet des VRS gibt es hingegen nichts, bis auf eine Preiserhöhung für das Jahr 2018. Dafür aber auch im neuen Jahr wieder massive Einschränkungen durch Bauarbeiten.

Roland Schüler



Ihr Abo wird zum Multiticket.  
**Eine Karte –  
viele Möglichkeiten.**



Nutzen Sie Ihr eTicket jetzt auch für cambio und fahren Sie besonders günstig. Über 100 Stationen im Rheinland!



[www.cambio-CarSharing.de](http://www.cambio-CarSharing.de)

## Oberbergische Bahn Breites interkommunales Bündnis

**Ein breites interkommunales Bündnis hat sich zusammengeschlossen, um die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur für die Oberbergische Bahn (heute RB 25) voranzubringen.**

Neben dem Rheinisch-Bergischen und dem Oberbergischen Kreis, die beide direkt betroffen sind, den Städten Gummersbach, Overath, Rösrath und Köln sowie den Gemeinden Engelskirchen und Marienheide beteiligen sich auch der benachbarte Rhein-Sieg-Kreis und die Gemeinde Lohmar. Weitere Gründungsmitglieder sind die Deutsche Bahn AG und der Nahverkehr Rheinland (NVR). Auch die Industrie und Handelskammer unterstützt die Initiative als Mitfinanzier.

Ende dieses Jahres wird der NVR eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. Ziel ist es zu ermitteln, wieviel Infrastruktur benötigt wird, um einen S-Bahn-Verkehr im 20-Minuten-Takt von Gummersbach bis Kall in der Eifel und einen stündlichen

Regional-Express (RE) von Lüdenscheid nach Trier zuverlässig zu ermöglichen. Heute setzt die über eine Länge von rund 65 Kilometern eingleisige Strecke mit nur wenigen Zugkreuzungsstationen nicht nur der benötigten Taktverdichtung Grenzen, sondern führt auch zu einer starken Verspätungsanfälligkeit für das vorhandene Fahrtenangebot. Auch die Elektrifizierung der Strecke wird mit untersucht. Die Machbarkeitsstudie soll bis Ende 2018 vorliegen.

Die Deutsche Bahn AG investiert im Zeitraum 2012 bis 2020 bereits 145 Millionen Euro in die Strecke. Davon fließen allein 30 Millionen Euro in den Ausbau von neun und den kompletten Neubau von drei der insgesamt 15 Bahnhöfe. In den nächsten beiden Jahren müssen insgesamt neun Brücken erneuert werden. Vom Bahnhof Gummersbach bis Dieringhausen wird die Strecke zweigleisig ausgebaut incl. eines neuen Bahnsteigs. Im Jahr 2020 soll dann der Neubau einer Kreuzungsstelle in En-

gelskirchen-Ehreshoven vorgenommen werden.

„Im Hinblick auf die bereits sehr stark belasteten Straßenverbindungen kann die RB 25 zu einer erheblichen Entlastung der Verkehrssituation im rechtsrheinischen Raum beitragen – wenn denn Angebotsqualität, Zuverlässigkeit und Kapazität den Erfordernissen entsprechen. Dafür muss aber noch einiges getan werden“, betont Dr. Hermann-Josef Tebroke, bis Oktober 2017 Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises und NVR-Verbandsvorsteher. Heute gebe es bereits 5 Mio. Fahrgäste auf der Strecke mit steigender Tendenz. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird von Meinerzhagen bis Lüdenscheid die RB 25 im 2-Stunden-Takt in Betrieb gehen. Durch Ausweitung des 30-Minuten-Taktes bis 21 Uhr werden dann täglich fast 60 Züge zwischen Köln und Gummersbach unterwegs sein, bis nach Overath sogar über 70.

*Friedhelm Bihn*



## Umbau der Kreuzung Luxemburger Straße/Militärtring Aus der Zeit gefallen

**Zwischen den hehren Leitbildern der Stadt und den konkreten Verkehrsprojekten besteht in Köln eine erhebliche Diskrepanz.**

Während die Stadt Köln in ihrem Strategiepapier Köln mobil 2025 die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs anstrebt, während der Runde Tisch Luftreinhalteplanung händeringend nach Lösungen sucht, die gesundheitsgefährdenden Emissionen des Autoverkehrs zu reduzieren, halten die Verkehrsplanungsbehörden davon völlig unbeeindruckt an Planungen aus einer Zeit fest, in welcher der Autoverkehr noch unkritisch und uneingeschränkt gefördert wurde:

Für 2018 ist der Umbau der Kreuzung Militärtring und Luxemburger Straße vorgesehen – inklusiver einer neuen Untertunnelung für die Gleisstrasse der Linie 18. Der Umbau soll voraussichtlich 15 Millionen Euro kosten und wird zu einer Beschleunigung des Autoverkehrs führen.

Dieses Projekt konterkariert auch den öffentlichen Personennahverkehr: Die beschleunigte Autofahrt wird der Stadtbahnlinie 18 wohl etliche Fahrgäste abspenstig machen. Als Begründung für den Umbau wird übrigens ein für die Stadtbahn schnelleres Überwinden der vielbefahrenen Kreuzung aufgeführt – diese Wirkung wäre jedoch mit einer einfachen ÖPNV-Vorrangschaltung viel preiswerter zu machen.

Bei dieser Baumaßnahme wird wie so oft deutlich, dass sich die Kölner Planungspraxis überhaupt nicht um Leitbilder und strategische Ziele schert. Viele Verkehrsprojekte, vom Bau einer zusätzlichen Rheinbrücke bis zur Nicht-Entwicklung von Parkplätzen in den Stadtteilen, folgen weiterhin dem alten Muster der autoorientierten Stadt und werden



*Durch einen neuen Tunnel unter dem Militärtring für die Stadtbahn sollen die Schranken an der Kreuzung mit der Luxemburger Straße entfallen.*

einfach wie bisher durchgewunken und durchgezogen. Es findet nach wie vor kein Umdenken statt. Da bleibt wohl nur noch die Hoffnung auf eine neue Generation von Planern und Politikern.

*Hans-Georg Kleinmann*



# Stadt, Land, Strom.

**Da simmer dabei.**

Ob Erdgas, Wasser oder Strom:  
Seit 140 Jahren versorgen wir  
Ihre Region mit Energie. Mehr  
unter [www.rheinenergie.com](http://www.rheinenergie.com)



# Neubau Leverkusener Brücke Zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts

**Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig (BVerwG) hat am 11. Oktober 2017 die Klagen der örtlichen Initiativen gegen den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln über den Ausbau der Autobahn A1 zwischen Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen-West sowie den Neubau der Leverkusener Brücke abgewiesen. Nachfolgend dazu eine Stellungnahme von Wolfram Sedlak, dem Rechtsanwalt der Kläger.**

Das Urteil ist wie befürchtet ausgefallen. Selbst Auflagen zur Abdichtung der Altlastenfläche durch die Asphaltfahrbahnen wurden nicht beschlossen. Ich bin gespannt, wie sie das in der schriftlichen Urteilsbegründung rechtfertigen werden, die allerdings erst Ende des Jahres vorliegen wird. Die Beklagten konnten die ganze Zeit während des Gerichtsverfahrens nachbessern, selbst noch in der mündlichen Verhandlung. Das ist eine Ungleichgewichtung der Kräfteverhältnisse, die leider höchstrichterlich abgesegnet ist.

## Klage sorgt für Nachbesserungen

Berücksichtigt man sämtliche Ergänzungen der Gegenseite, haben wir durch unsere Klage sehr viele Nachbesserungen erreicht, nur wirkt sich das leider nicht im Tenor des Urteils aus. Teilerfolge wurden erzielt hinsichtlich der Frage, ob eine umfassende Gefährdungsabschätzung bei Eingriffen in die Altlastenfläche der ehemaligen Deponie Dhünnaue vorgenommen werden muss. Dies hatte die Beklagte bislang abgestritten und lediglich in geringerem Umfang eine Risikoabschätzung für nötig erachtet. Hierzu gibt es bislang keine gesetzlichen Regelungen. Das Gericht ist jedoch unserer Rechtsauffassung gefolgt und hält eine solche Gefährdungsabschätzung für erforderlich.

Weiterhin empfahl das BVerwG bei Abweichungen in den Ausführungsplanungen von den planfestgestellten Vorgaben die Auflage, diese von der Planfeststellungsbehörde, also der Bezirksregierung Köln vorher genehmigen zu lassen. Dem ist die Beklagte nachgekommen. Abweichungen in der Ausführung kommen bei Bauvorhaben dieser Kategorie sehr häufig vor und mit dieser Auflage bestehen

wesentlich bessere Kontrollmöglichkeiten. Zudem wurden regelmäßige Setzungskontrollen an den Fahrbahndecken, die als Oberflächenabdichtung fungieren, beschlossen.

In einem Planergänzungsverfahren wurden zahlreiche vertiefende Untersuchungen zu den Planunterlagen nachgereicht sowie ein Entsorgungskonzept, ein Alarm- und Gefahrenabwehrplan und die Aufgaben der fachgutachterlichen Begleitung festgelegt.

## Einseitige Kostenfestsetzung

All diese Ergänzungen wären ohne unsere Klagen mit großer Wahrscheinlichkeit nicht vorgenommen worden. Ich werde deshalb gegen die Kostenfestsetzung zu unseren Lasten Beschwerde einlegen. Hier bedürfte es einer Anpassung der Rechtslage beziehungsweise der Rechtsprechung, eventuell sogar einer Verfassungsbeschwerde.

Zu vielen Themen wurden unterschiedliche gutachterliche Standpunkte vorgebracht, etwa zur Wahl der Planungsabschnitte, zur Eignung der Erkundungsbohrungen für chemische und geotechnische Untersuchungen sowie der Fahrbahndecke als Abdichtung der Altlastenfläche, zu Polstergründungen oder zu Verlagerungsverkehr durch die Kombilösung in die Leverkusener Stadt. Hierzu wäre unserer Auffassung nach Beweise zu erheben durch vom Gericht zu beauftragende unabhängige, vereidigte Sachverständige, da die meisten Gutachterbüros der Beklagten in Abhängigkeitsverhältnissen vom Planungsträger stehen. Ohne Aufträge der öffentlichen Hand können sie meistens nicht existieren und werden sich deshalb in ihren fachlichen Aussa-



*Trotz des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts werden die Leverkusener Bürgerinitiativen weiter gegen die geplanten großflächigen Eingriffe in die hochgradig schadstoffbelastete Dhünnaue vorgehen.*



Netzwerk gegen  
Lärm, Feinstaub und andere  
schädliche Immissionen e.V.  
Anerkannt gem. §3 UmwRG, Mitglied im BBU e.V.

## Spendenaufruf

Das Urteil des BVerwG in Leipzig ist zwar zu unseren Ungunsten gesprochen worden, aber durch die Klage musste Straßen NRW im Vorfeld und sogar noch während der mündlichen Verhandlung vieles nachbessern.

Um die Kosten des Verfahrens abdecken und die weiteren Aufgaben stemmen zu können, benötigen wir weiterhin Ihre Unterstützung.

Die geplanten Bautätigkeiten und die anstehenden Planfeststellungsverfahren (L Leverkusener Kreuz und Ausbau A 3) müssen kritisch begleitet werden und auch dies wird Geld kosten.

### Spendenkonto:

Volksbank Rhein-Wupper eG  
Netzwerk gegen Lärm e.V.  
IBAN: DE62 3756 0092 1800 8190 12

Wenn Sie eine Spendenquittung benötigen, bitten wir um Angabe ihrer Adresse.

Mehr Infos und Kontakt: [www.nglev.de](http://www.nglev.de)  
info@nglev.de Tel.: 0151 44515488

gen auch entsprechend ausrichten. Wir hingegen haben Schwierigkeiten, Gutachter zu finden, die gegen das Land Stellung beziehen, weil sie Angst um ihre Stellen oder universitären Fördermittel haben müssen. Entsprechende Beweisanträge wurden gestellt.

## Und die Gesundheit?

Prof. Lauterbach hat aufgrund der Harvard-Studie von Juli 2017 die Todesfälle für Leverkusen aufgrund von PM<sub>2,5</sub>-Feinstäuben hochgerechnet und hierzu eine Kurzstellungnahme vorgelegt, die 140 bis 200 Todesfälle für Leverkusen belegt. Die bisherigen Grenzwerte für PM<sub>2,5</sub> in Höhe von 25 Mikrogramm müssten um rund 10 Mikrogramm (!) abgesenkt werden, was mit Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht zu leisten ist. Auch dieses Argument für die Tunnellösung mit entsprechenden Filteranlagen ließ das BVerwG nicht gelten, da die deutschen Grenzwerte nicht durch eine Harvard-Studie in Frage zu stellen seien. Nur handelt es sich um eine der weltweit größten Studien, die hierzu erstellt worden sind. Sie umfasst die Untersuchung von 60 Millionen Amerikanern und 22 Millionen Todesfällen.

Hinzu kommt, dass das BVerwG durch die erstinstanzliche Zuständigkeit auch Sachverhaltsaufklärung betreiben muss, während sie ansonsten als Revisions-

instanz nur für rechtliche und nicht tatsächliche Überprüfungen zuständig sind. Zudem besteht ein enormer Zeitdruck seitens der Bauträger, die eine schnelle Entscheidung wünschen. So entsteht die allseits bekannte Problematik bei Großbauvorhaben, die meist in extremen Zeitverzögerungen und Kostenexplosionen endet. Man fängt ohne ausreichend abgesicherte Planung an zu bauen und passt dann während des Bauens erst die Planungen an. Berliner Großflughafen, Elbphilharmonie, Kölner U-Bahntunnel, Kölner Oper sind die bekanntesten Beispiele hierfür.

Das BVerwG hat hier leider nicht seine Möglichkeiten zur Korrektur genutzt. Eine diesbezügliche Zeitverzögerung durch Beweiserhebungen hätte man in Kauf nehmen müssen. Sie wäre mit etwa einem halben Jahr wesentlich kürzer ausgefallen als die nun zu erwartenden Zeitverschiebungen.

Ich glaube, dass es mindestens die nächsten sechs bis zehn Jahre zu einem Verkehrschaos in dem Planabschnitt kommen wird und auch Havarien auftreten werden. Möglicherweise werden wir so durch die normative Kraft des Faktischen eine Veränderung der Planungen erleben. Wir werden es sehen. Unsere Gutachten, die dies prognostizieren, können wir dann als Beweis vorlegen.

Wolfram Sedlak

## Die Gefahren des Feinstaubs

**Aus dem Gutachten von Prof. Karl Lauterbach, MdB, über die Erkenntnisse der Harvard-Studie**

„In den letzten Jahren ist immer wieder untersucht worden, ob es bei Feinstaub einen Grenzwert der Belastung in der Atemluft gibt, unterhalb dessen das Risiko stark sinkt oder nicht weiter besteht. Dabei haben die meisten neuen und größeren Studien eher darauf hingewiesen, dass es keinen sicheren Grenzwert für die Belastung gibt. Diese Sichtweise konnte durch eine in ihrer Größe und Methodik einzigartige Studie der Harvard Universität im Juli 2017 belegt werden. In der Studie unter Leitung von Professor Joel Schwartz wurden insgesamt die Daten von 60 Millionen Amerikanern im Alter von über 65 Jahren ausgewertet. Die Studienpopulation wurde über 12 Jahre verfolgt und es wurden 22 Millionen Todesfälle ausgewertet. Es handelt sich um die mit Abstand größte und methodisch aufwendigste Studie zu den Gefahren des Feinstaubes weltweit. (...) In der Studie konnte gezeigt werden:

1. Es gibt keinen sicheren Grenzwert für Feinstaub, das Risiko steigt von der kleinsten bis zur höchsten Belastung systematisch und kontinuierlich an.

2. Die Sterblichkeit steigt sogar im untersten Bereich, also unter 12 Mikrogramm pm<sub>2,5</sub> Feinstaub pro Kubikmeter relativ am stärksten. Diesen Grenzwert betrachtet man in den Vereinigten Staaten als Grenzwert einer akzeptablen Luftqualität (National Ambient Air Quality Standard NAAQS).

3. Auf eine Erhöhung der Konzentration des Feinstaubes von 10 Mikrogramm pm<sub>2,5</sub> pro Kubikmeter folgt amerikaweit eine Erhöhung der Sterblichkeit von 8 bis 13 Prozent. Dies entspricht vorher berechneten Erhöhungen der Sterblichkeit. Diese Erhöhung gilt für Raucher und für Nichtraucher und ist unabhängig von anderen Risikofaktoren wie Übergewicht. Die Autoren der Studie stellen daher die in den Vereinigten Staaten geltenden Grenzwerte, die im Übrigen nur etwa halb so hoch sind wie die in Deutschland, in Frage. International ist damit zu rechnen, dass diese Studie, die ähnliche Ergebnisse kleinerer Studien bestätigt, zu Senkungen der Grenzwerte in allen industrialisierten Ländern führen wird.“

Ein Pressekommentar

## „Für Leverkusen ist der GAU eingetreten“

**Die Presse hat zum größten Teil erstaunlich kritisch über den Prozess und das Urteil berichtet – als Beispiel nachfolgend ein Kommentar von Thomas Käding im Kölner Stadt Anzeiger, Leverkusener Ausgabe, vom 12. Oktober 2017, den wir mit freundlicher Genehmigung des Verlags abdrucken.**

Man musste es befürchten. In Leipzig ist eine Straßenplanung durchgewunken worden, die einigermaßen kurzfristig dienen dient, die Güter oder auch nur sich selbst von A nach B transportieren wollen. Der Transitverkehr wird immer besser fließen, wenn die neue Rheinbrücke fertig ist. Wann immer das sein mag.

In Leipzig ist aber auch eine Straßenplanung für ordnungsgemäß befunden worden, die nichts anderes ist als eine

aufgeblähte Version dessen, was schon da ist. Eine Brücke ist kaputt? Dann bauen wir eben zwei neue. Auf der Autobahn ist es zu eng? Dann machen wir sie breiter. Die Luft ist schlecht in Leverkusen? Nicht zu ändern.

Vom ersten Tag an hat Straßen NRW im Geist der früheren 60er-Jahre geplant und gehandelt. Aber wer hätte die Ingenieure auf eine andere Spur setzen sollen?

Ein Landesverkehrsminister wie Michael Groschek, der sich am besten in der Macher-Pose gefällt und der die kaputte Brücke als Symbol braucht, um mehr Infrastruktur-Mittel nach NRW zu holen? Ein Bundesverkehrsminister, der sich nicht interessiert? Eine Landtagsabgeordnete, die sich nicht rührt?

In so einem Biotop konnte nur ein GAU gedeihen. Größter anzunehmender Unfug.

© Kölner Stadtanzeiger 2017

# Maßnahmen gegen hohe Schadstoffbelastung Pförtnerampeln reinigen die Stadtluft

**Die Gegenmaßnahmen lassen auf sich warten.**

In der letzten RHEINSCHIENE berichteten wir ausführlich über die schlechte Luft in Köln. Die ist nach wie vor schlecht und dies bleibt sicherlich auch noch eine ganze Weile so. Der von der Stadt einberufene Runde Tisch hat inzwischen mehrmals getagt und viele Maßnahmen vorgeschlagen, beschrieben und grob bewertet nach Zeit, Kosten, Wirkung und Umsetzbarkeit. Diese Maßnahmen sollen dem Kölner Rat zur Entscheidung vorgelegt werden, was eigentlich schon für den Sommer geplant war. Das Ziel, die ersten Maßnahmen Ende 2017 umzusetzen, wird verfehlt.

Bei den Diskussionen mit Vertretern von Stadtverwaltung und Bezirksregierung fällt auf, dass manche immer noch der Meinung sind, eine Verflüssigung des Verkehrs führe zur Senkung der Schadstoffemissionen. Dabei wird jedoch übersehen, dass jede Verkehrsverflüssigung unweigerlich neuen Verkehr anzieht und somit die positiven Effekte zunichte macht. Hier spricht man auch von dem so genannten direkten Rebound-Effekt.

Bei dem Thema Fahrverbote für Diesel-Pkw blicken alle Teilnehmer des Runden Tisches gespannt auf das Ende Februar 2018 erwartete Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.

Der VCD hatte mehrere Maßnahmen eingereicht, darunter auch eine Pförtnerampellösung. Diese wurde am Runden Tisch intensiv und lebhaft diskutiert, wobei vor allem einige Teilnehmer aus der Wirtschaft deren Wirksamkeit anzweifeln. Hier ist der VCD gänzlich anderer Meinung: Wir halten die Maßnahme für zielführend, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs – und damit auch der Schadstoffemissionen – zu reduzieren, ganz im Einklang mit dem Strategiepapier Köln mobil 2025.

## Notwendiger Paradigmenwechsel

Der Runde Tisch tut sich wohl deshalb mit einigen Maßnahmen so schwer, weil es bislang in Köln im Wesentlichen immer nur darum ging, den Autoverkehr flüssiger zu gestalten – nicht so die Pförtnerampel. Und das bedeutet schlichtweg einen Paradigmenwechsel in der städtischen Verkehrspolitik. In der letzten Ausgabe hatten wir dieses Instrument bereits vorgestellt. Inzwischen haben wir es weiter bearbeitet und verfeinert, was nachfolgend gezeigt werden soll. In der Fachliteratur findet man zuweilen auch die Bezeichnung Zufahrtsregelungsanlage (ZRA).

## Pförtnerampeln an allen großen Zufahrtstraßen

Auf allen großen Zufahrtstraßen, zum Beispiel Aachener, Dürener und Luxemburger Straße, werden Pförtnerampeln installiert, und zwar dort, wo es ausreichend Rück-



*Dürener Straße vor der Kreuzung mit dem Militärring: Hier wäre hinreichend Aufstellfläche für eine Pförtnerampellösung.*

stauraum und möglichst wenig Wohnbebauung gibt. Der links unten abgebildete Plan zeigt beispielhaft Positionen von Pförtnerampeln, die diese Kriterien erfüllen.

## Zeit, Kosten und Wirkung

Wir glauben, dass die ersten Ampeln bereits 2018 installiert werden können. Die Ampeln müssen nicht alle zeitgleich, sondern können durchaus nacheinander installiert werden. Bereits wenige Ampeln dürften eine spür- und messbare Wirkung entfalten.

Wir schätzen die Kosten für die Installation und den Betrieb von circa 20 Ampeln, die nicht zwingend in das Gesamtnetz eingebunden werden müssen, auf weniger als eine Million Euro pro Jahr. Wir halten die Maßnahme für mit vertretbarem Aufwand umsetzbar – hier scheint uns vor allem eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit geboten.

## Programmierung der Ampeln

Die Pförtnerampeln sollen vornehmlich nur während des morgendlichen Berufsverkehrs eingeschaltet werden, zum Beispiel von 7:00 bis 9:00 Uhr.

Die Ampel soll auch anzeigen, wie lange die Autofahrer bis zum nächsten Grün warten müssen. Bei der Einführung der Ampel sind nur sehr kurze Rot-Phasen vorgesehen. Von Woche zu Woche ist jedoch eine Verlängerung der Rot-Pha-



*Mögliche Standorte von Pförtnerampeln in Köln*

Quelle: copyright Wikipedia CC BY 2.5

sen um beispielsweise fünf Sekunden geplant. Durch diese behutsame Vorgehensweise können sich die Autofahrer auf die Pfortnerampel einstellen und sich um Alternativen bemühen – zum Beispiel die Bildung von Fahrgemeinschaften und den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes wie Bus und Bahn oder Fahrrad. Die Anzahl der wartenden Fahrzeuge vor der Pfortnerampel wird sich durch diese Vorgehensweise auf eine bestimmte Größenordnung einpendeln.

Übrigens: Die modernen 18 Meter langen Niederflur-Gelenkbusse der KVB haben eine Kapazität von 161 Plätzen. 100 Pkw – meistens im Schnitt von nur wenig

mehr als einer Person besetzt – haben bereits eine Gesamtlänge von mehr als 400 Metern.

### Kombination mit anderen Maßnahmen sinnvoll

Die Pfortnerampeln lassen sich sehr gut mit dem Rückbau von Hauptverkehrsstraßen kombinieren, da sie durch die gleichmäßige Dosierung während der Rush Hour dafür sorgen, dass der Autoverkehr weniger Verkehrsfläche benötigt. Man könnte so beispielsweise für Busse und Radfahrer exklusive Umweltspuren auf den großen Einfallstraßen einrichten.

### Nicht Geld, sondern Zeit ist Maut

Im Prinzip arbeitet die Pfortnerampel ähnlich wie eine Maut, es wird hier jedoch nicht mit Geld bezahlt, sondern mit Zeit. Dadurch ist auch eine soziale Gerechtigkeit gewährleistet.

Die Pfortnerampel kann ideal dazu beitragen, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf ein Drittel des Gesamtverkehrs zu reduzieren, so wie es die Stadt Köln in ihrem Strategiepapier Köln mobil 2025 anstrebt.

Hans-Georg Kleinmann



## Denkanstoß

# Sind Sie zur Vermeidung von Fahrverboten auch damit einverstanden, früher zu sterben?

**Bestenfalls schleppend werden Maßnahmen gegen die Gesundheitsgefährdungen durch Luftschadstoffe in Angriff genommen.**

Ja, Stickoxide können tödlich sein: Sie verengen die Bronchien und die Blutgefäße. Nach Berechnungen der Europäischen Umweltagentur waren im Jahr 2012 allein mehr als zehntausend Todesfälle in Deutschland auf Stickoxide zurückzuführen. In ganz Europa sogar 75.000. Besonders anfällig sind kleine Kinder und Senioren. Dazu kommen noch jährlich bis zu vierhunderttausend vorzeitige Todesfälle europaweit durch schadstoffbedingte Herzinfarkte, Schlaganfälle, Lungenleiden, Diabetes und Demenzen.

Nun hat das Verwaltungsgericht Stuttgart beschlossen: Ganzjährige Diesel-Fahrverbote in der Stuttgarter Umweltzone seien unausweichlich, rechtlich zulässig und stellten keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit dar. Das Urteil räumt der Gesundheit den Vorrang gegenüber allen anderen Belangen ein.

Kaum war das Urteil gesprochen, schon hagelte es Proteste aus Wirtschaft und Politik gegen die möglichen Fahrverbote: Die Bedeutung der Automobilindustrie

wird beschworen, der Verlust von Arbeitsplätzen stehe auf dem Spiel, selbst der Wirtschaftsstandort Deutschland sei in großer Gefahr.

### Stark verkürzte Argumentation

Interessant an diesen Stellungnahmen: Die Argumentation ist stark verkürzt, man setzt erst bei den Fahrverboten an, nicht

Bezeichnenderweise wird verschwiegen, dass nur der Betrug einiger Automobilhersteller die Einhaltung der Grenzwerte verhindert.

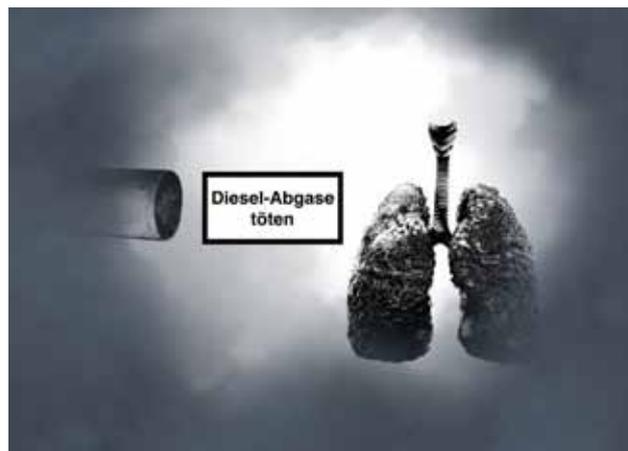
Die Argumentation der Wirtschaft und Politik läuft darauf hinaus: Fahrverbote müssen unbedingt vermieden werden, koste es, was es wolle. Mit anderen Worten: Früher Sterben ist nicht so schlimm wie Fahrverbote.

Ob das die vom früheren Tod Bedrohten auch so sehen, darf stark bezweifelt werden. Interessant wäre da das Ergebnis einer Umfrage „Sind Sie zur Vermeidung von Fahrverboten auch damit einverstanden, früher zu sterben?“

### Nachtrag

Die Automobilindustrie hat bereits eine Lösung parat – exklusiv für ihre Kunden: Ein namhafter Hersteller warb kürzlich für einen Innenraum-Luftfilter als Sonderausstattung mit dem Argument „Wenn Sie nur eine Stunde täglich auf Hauptstraßen unterwegs sind, atmen Sie aufs Jahr gerechnet ...“. Der Hersteller hat sich inzwischen von der Werbeaktion distanziert, wahrscheinlich war der Zeitpunkt nicht so glücklich gewählt.

Hans-Georg Kleinmann



Copyright: Montage: DUH (Fotolia: olando, chagpp)

beim Gesundheitsschutz – da traut sich wohl niemand etwas gegen zu sagen. Es werden zumeist auch Lösungen vorgeschlagen, die wenig wirksam sind oder deren Wirkung sich, wenn überhaupt, erst in einigen Jahren entfalten wird.

# Bewegte Zeiten

## Der verkehrspolitische Blog

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

**25. August 2017:** Der neue Polizeipräsident in Köln, Uwe Jacob, plädiert für ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf den Autobahnen – wie es in den allermeisten Ländern üblich ist. Der erfahrene Polizeibeamte begründet seinen Vorstoß damit, dass strikte Tempobegrenzung zu stressfreierem Fahren, besser fließendem Verkehr und weniger Unfällen führe.

Kommentar: Der Polizeipräsident nimmt seine Aufgabe als Verhüter von schweren Unfällen ernst, redet Klartext und scheut sich nicht, eine konkrete und unbequeme Forderungen auszusprechen – das haben seine Vorgänger beim Thema Verkehr häufig vermieden und blieben im Allgemeinen stecken. Aus Sicht der Nachhaltigkeit wäre ein Tempolimit ein großer Schritt in die richtige Richtung: Fahrzeuge, die auf eine maximale Geschwindigkeit von 130 km/h ausgelegt sind, können einfacher gebaut und schwächer motorisiert werden. Das führt zu geringerem Verbrauch und weniger Emissionen.

**6. September 2017:** Eine der kleineren im Kölner Rat vertretenen Fraktionen schlägt Schnellbuslinien auf einer eigenen Busspur zur günstigen und schnell umsetzbaren Lösung von Emissionsproblemen vor. Dabei stellt der für Verkehr zuständige Ratspolitiker eine einfache Rechnung auf: „Am Clevischen Ring in Köln-Mülheim bewegen sich am Tag 30.000 Fahrzeuge. Davon sind 180 Busse. Für eine wirkliche Verbesserung müssen Menschen vom Auto auf Busse, Bahnen und das Fahrrad umsteigen.“

Nach Meinung seiner Ratsfraktion

müsse der ÖPNV für mehr Pendler eine echte Alternative werden. Kurzfristig sei das nur mit Schnellbuslinien auf eigenen Busspuren möglich. Auf dem Clevischen Ring, auf der Inneren Kanalstraße oder auf der Nord-Süd-Fahrt könnten Schnellbusse viele Autos ersetzen.

**13. September 2017:** Rotterdams Chef-Stadtplaner Mattijs van Ruijven stellte die Metropole an der Neuen Maas in der Vortragsreihe „Kölner Perspektiven zu Wohnen und Arbeiten“ vor, die von der Stadt Köln, der Industrie- und Handelskammer zu Köln, dem Kölner KAP Forum und dem Kölner Stadt-Anzeiger organisiert wird

„Wir investieren jedes Jahr 50 Millionen Euro in die Verbesserung von Straßen und Plätzen, damit Fußgänger und Radfahrer mehr Raum haben“, so van Ruijven. So wurde der Hauptbahnhof neu gebaut und bei dieser Gelegenheit vom umgebenden Verkehr befreit. „Köln ist wie Rotterdam eine Autostadt – das müsst Ihr ändern“, legte er den Kölnern nahe.

**15. September 2017:** Die US-amerikanische Stadt Atlanta setzt auf einem knapp einen Kilometer langen speziell präparierten Abschnitt der North-Avenue einen autonomen Busverkehr ein, der allerdings noch sicherheitshalber von einem Fahrer begleitet wird. Im Vorjahr war die Strecke vor allem mit diversen Sensoren ausgestattet worden. Nach einer Testphase ist geplant, die Strecke auf mehr als zwei Kilometer zu erweitern.

Auch die Deutsche Bahn testet den Einsatz autonomer Busse: Noch im Oktober soll die erste autonom verkehrende Buslinie Deutschlands im niederbayerischen Bad Birnbach bei Passau starten. 700 Meter lang ist die



*Innere Kanalstraße – hier könnten noch mehr Busse fahren.*

Strecke, die der erste fahrerlose Bus im Regelbetrieb zurücklegen wird. Zunächst fährt noch mit einem Fahrer mit, der in einer Krisensituation das Fahrzeug stoppen kann. Zum Eingewöhnen wird die Bahn eine Art Linienverkehr anbieten – und zwar kostenlos. Auch eine Bus-Bestellung per Telefon soll möglich sein, um die Nutzung beispielsweise älteren Fahrgästen ohne Smartphone zu erleichtern. Wegen der rechtlichen Hürden für die Personenbeförderung hat die Bahn sich für Bad Birnbach eine Sondergenehmigung gesichert. Weitere Pilotvorhaben in Deutschland sind in Planung.

Kommentar: Weltweit richten immer mehr Städte solche Teststrecken für Busse ein. Dabei sucht man sich erst einmal einfache Strecken mit möglichst wenigen Konfliktpotentialen aus, um Erfahrungen zu sammeln. Für diese sinnvolle Vor-



*Am Frechener Rathaus gibt es jetzt einen ausschließlich für Elektroautos reservierten Parkplatz.*

hensweise sind Busse viel besser geeignet als autonome Privatautos mit ihren vielfältigen Wegezielen. Auch in Köln wären solche Teststrecken denkbar, zum Beispiel auch auf der Inneren Kanalstraße oder der Rheinuferstraße?

**5. Oktober 2017:** In Frechen wurde eine Ladestation für Elektroautos auf dem Rathausparkplatz installiert. Die Frechener Bürgermeisterin, die selbst seit mehr als zwei Jahren ein Elektroauto fährt, betonte bei der Inbetriebnahme, dass sich die Stadt bei der Entwicklung neuer Mobilitätsideen aufgeschlossen zeige.

Die beiden speziell ausgewiesenen Parkplätze stehen ausschließlich für E-Autos zur Verfügung. Fahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren dürfen dort nicht stehen.

**11. Oktober 2017:** Die Deutsche Bahn stellt ein neues Mobilitätskonzept vor: Mit einer modernen Mischung aus Sammeltaxi und Anrufbus will der Konzern



Mit einer App auf dem Smartphone einen Shuttlebus anfordern – die DB erprobt neue Wege für einen flexiblen öffentlichen Nahverkehr. Quelle: MOIA\_Hannover\_by\_David Ulrich

Angebote nach Bedarf („On-Demand“) in den öffentlichen Verkehr bringen. Bahn-Personenverkehrsvorstand Berthold Huber sagte dazu in Berlin: „Unsere Vision ist es, unsere Angebote noch stärker an den individuellen Bedürfnissen unserer Kunden auszurichten, damit sie ihre täglichen Wege einfacher und flexibler gestalten können – ohne eigenes Auto, jederzeit auf Abruf, digital buchbar, in der Stadt wie auf dem Land und mit Anschluss an die Schiene.“

Hubers Plan ist Teil der Digitalisierungsoffensive der Bahn, in der sie neuartige Mobilitätsangebote entwickelt, die den Schienenverkehr ergänzen sollen. „Angesichts des Verkehrswachstums und

der Probleme mit der Luftqualität brauchen wir einen Mix von Mobilitätslösungen“, so Huber. „Der Markt für individuellen öffentlichen Verkehr wächst schnell. Die Bahn will das mit einer neuen Plattform unter einen Hut bringen.“

„Unser Angebot soll den Nahverkehr ergänzen, zum Beispiel Pendler im Umland großer Städte zu den günstigen Punkten bringen, an denen sie in die U-, S-Bahnen oder Nahverkehrszüge umsteigen können und von dort direkt zur Arbeit kommen“, erläutert Huber. Und man soll dieses Angebot so buchen können wie ein Ticket im Verbund.

Funktionieren soll das Ganze so: Der Kunde bestellt sich den Kleinbus per App zur gewünschten Zeit, um sich zum Bahnhof fahren lassen. Unterwegs sammelt der Shuttle-Bus weitere Fahrgäste mit ähnlichen Routen ein. Sein Weg wird durch intelligente Algorithmen gesteuert, um unnötigen Zeitverlust zu vermeiden.

Im nächsten Jahr soll es in Hamburg im Rahmen einer Kooperation mit der Hamburger Hochbahn AG losgehen: ein Shuttleservice mit 100 Fahrzeugen zum Anschluss an die S-Bahn. Henrik Falk, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn: „Wir werden Menschen nur dann bewegen, ihren eigenen Pkw stehen zu lassen, wenn wir ein Mobilitätsangebot zur Verfügung stellen, das in allen Situationen eine gleichwertige Alternative bietet. Ride-Pooling hat das Potenzial, eine attraktive Alternative zum privaten Pkw zu werden. Über die Einbindung der Shuttle-Busse in unsere Plattform werden wir diese Alternative für den Kunden leicht zugänglich machen.“

Kommentar: Die Bündelung von Fahrten nutzt den Straßenraum effizienter. Sie spart Emissionen und Lärm und kann so manche Einzelfahrt im eigenen Auto ersetzen. Das könnte auch eine gute Lö-



Pulk mit den neuen Leihfahrrädern der Fordwerke auf der Liebigstraße

sung für Weiden-West und eine Alternative zum Ausbau des P&R-Platzes sein, wo viele Hunderte von Pkw den ganzen Tag ungenutzt herumstehen – eine große Ansammlung von totem Kapital.

Gut, dass die Bahn sich um dieses Thema kümmert und dann die gewonnenen Erfahrungen an die Verkehrsverbünde weitergibt. Das ist viel besser, als wenn jeder einzelne Verkehrsverbund diese Erfahrungen machen und sicherlich einiges an Lehrgeld bezahlen müsste.

**16. Oktober 2017:** Eine Kölner Tageszeitung berichtet unter dem Titel „Konkurrenz der Radverleiher“, dass der Automobilhersteller Ford mit 2.000 nagelneuen Leih-Rädern die betagten Call-a-Bike-Bahnräder ablöst. Das Geschäftsgebiet umfasst im Wesentlichen die Innenstadt.

Kommentar: Schade, dass es keine Kooperation mit dem Fahrradverleih-System der KVB gibt. Das erschwert die Nutzung unnötig. Gut ist hingegen, dass die neuen Räder an insgesamt 220 festgelegten Punkten stehen sollen. Besser noch wären Stationen mit fest installierten Abstellanlagen wie etwa in Paris. Diese Stationen gingen dann aber auf Kosten von PKW-Stellplätzen – und damit tut man sich in Köln bekanntermaßen schwer.

Ford selbst betrachtet die Leihfahrräder primär als Notlösung oder als Ergänzung zum eigenen PKW. Auf seiner Website heißt es: „Der Bus verspätet, das Taxi zu teuer und für das eigene Fahrzeug gibt es keinen Parkplatz in der City: Mit einem FordPass Bike kommen Sie flexibel, schnell und günstig ans Ziel.“

Hans-Georg Kleinmann



## Parken in Köln

# „Brötchentaste“ – ein Rückschritt!

**Eine nur scheinbare Wohltat für den Einzelhandel erweist sich gleichzeitig als verkehrspolitischer Fehlgriff.**

Brötchentaste – ein Begriff geht durch die politische Landschaft Kölns. Was ist damit gemeint? Man drückt auf dem Smartphone eine Taste und der automatische Brötchenbringdienst bringt per Drohne frische Brötchen ins Haus? Nein, das nicht. Statt dieser Zukunftsvision ist damit eher ein Instrument der Einzelhandelsförderung aus den sechziger und siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts gemeint. Autofahrer, die ihre täglichen Besorgungen mit dem Auto machen und dafür gerne direkt vor dem Geschäft ihres Einkaufsbegehrens parken wollen, werden belohnt. Sie erhalten dafür ein kostenloses städtisches Parkplatz-Ticket mit einem 15-minütigen Zeitvolumen. Ein Lob der Faulheit sozusagen.

### Kriterien für die Einrichtung

Die Stadtverwaltung hat komplexe Kriterien entwickelt, nach denen eine Brötchentaste eingeführt werden kann. Kurz zusammengefasst bedeuten diese, dass nur Parkplätze in Betracht kommen, wo

- Geschäfte des täglichen kurzfristigen Bedarfs von mindestens 30 Prozent vorhanden sind,
- kein Anwohnerparken realisiert wurde und
- die betreffenden Stellplätze unmittelbar am Fahrbahnrand vor den Geschäften liegen.

Die jeweiligen Bezirksvertretungen entscheiden darüber, ob in ihrem Bezirk das Konzept der Brötchentaste eingeführt wird oder nicht. Bis auf Ehrenfeld und Innenstadt haben alle Bezirksvertretungen zugestimmt. Einigen Vertretungen gingen die vorgelegten Kriterien nicht weit genug, sie wollten selber bestimmen, wo die Brötchentaste angeboten wird. Des Weiteren gab es auch Vertretungen, die einen zusätzlichen Passus einfügen wollten, wonach die Verwaltung mit der KVB einen Vertrag schließen sollte. Um im Zuge der Gleichbehandlung für Nutzer des ÖPNV ein kostenloses Kurzzetticket (20 Minuten) für die Bereiche mit Brötchentaste einzuführen. Dies wurde von der Mehrheit im Verkehrsausschuss

abgelehnt. Interessant waren die angeführten Argumente gegen ein kostenloses Kurzzetticket: Es wurde befürchtet, dass dann die verfügbaren Kapazitäten der KVB nicht mehr ausreichen, um die steigenden Fahrgastzahlen aufzunehmen. Zudem gäbe es durch den Nulltarif Einnahmeausfälle für den ÖPNV.

### Nur scheinbar kostenlos, trotzdem aber wirkungslos

Natürlich ist auch die Einführung der Brötchentaste nicht kostenneutral. Berechnungen der Stadt haben ergeben, dass die Einführung erhebliche finanzielle Belastungen bewirkt. Die Automaten müs-



sen umgerüstet werden und es entstehen erhebliche Einnahmeverluste durch die fehlenden Parkgebühren. Die Stadt rechnet hier mit 100.000 Euro Ausfallkosten pro Jahr.

Sicher ist, dass durch die Einführung der Brötchentaste der Autoverkehr in den vorgesehenen Bereichen weiter zunehmen wird. Die Parkraumnot ist schon jetzt ständig sichtbar. Nicht nur in zweiter Reihe und in Ladezonen, auch auf dem Bürgersteig, in Kurven und auf Radschutzstreifen wird geparkt. Der Platz für diejenigen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind oder tatsächlich auf das Auto angewiesen sind, wird eingeschränkt, schwächere Verkehrsteilnehmer werden durch den Parkplatzzuchverkehr behindert und gefährdet.

Nun könnte man ja annehmen, dass die Fluktuation der Parkenden durch die Brötchentaste erhöht wird, da die Autofahrer nach 15 Minuten ihren Parkplatz räumen. Bislang gibt es aber keine Erkenntnisse darüber, ob die Fahrerinnen und Fahrer überhaupt die Brötchentaste benutzen, um ein kostenloses Parkticket zu bekommen. Nach dem Modellversuch der Stadtverwaltung in der Severinstraße ist damit nicht zu rechnen. An zwei Werktagen wurde das Verhalten der Parker untersucht: Am ersten Untersuchungstag haben 87 Prozent der Kurzzeitparker – also derjenigen, die weniger als 15 Minuten parken – gar keinen Parkschein gelöst und am zweiten Tag 79 Prozent. Die Wege vom Auto zum Parkautomat und zurück waren offensichtlich zu weit und der Kontrolldruck zu gering. Das erstaunliche Fazit der Stadtverwaltung: Der Test ist positiv verlaufen. Das offensichtliche Fehlverhalten der Autofahrer wird so legalisiert.

### Falsches Signal

Das ausgesendete Signal ist verheerend. Es verstärkt die weithin verbreitete Ansicht, Parken sei ein Grundrecht und Parkgebühren seien bloße Abzocke. Es wird negiert, dass der öffentliche Raum ein knappes Gut ist, das sich nicht für großflächiges Parken eignet. Er ist zu wertvoll, um ihn einem Verkehrsmittel umsonst zur Verfügung zu stellen.

Die Stadtverwaltung hat zudem nicht untersucht, inwieweit sich das freie Parken auf die Umsätze der Geschäftsleute auswirkt. Die Annahme, dass Autoförderung auch Einzelhandelsförderung sei, wird nicht hinterfragt. Dabei sind Untersuchungen bekannt, die belegen, dass nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer mehr Geld beim Einkaufen ausgeben. Es gibt ebenfalls Belege dafür, dass eine konsequente fahrrad- und fußgängerfreundliche Gestaltung von Einkaufsstraßen zu mehr Einnahmen führt. Eine Straße ohne überbordenden Autoverkehr, die viel Platz zum Flanieren lässt, ist attraktiver und lädt mehr zum Kaufen ein. So generieren die Geschäftsleute Einnahmen.

Fahrradfahrer kaufen pro Einkauf zwar weniger, aber dafür kaufen sie öfter ein. Eine neue Untersuchung hat in Bern he-

rausgefunden, dass pro Quadratmeter Parkfläche Fahrradfahrer mehr Umsatz machen als Autofahrer.

Es lohnt sich also aus wirtschaftlicher Sicht, den Fahrradverkehr zu fördern. Auch stadtgestalterisch bietet dies erhebliche Vorteile: Platz wird gewonnen, der zum Beispiel für Außengastronomie,

die Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungsräumen, Sitzgelegenheiten zur Pflanzung von Bäumen oder die Anlage von Beeten genutzt werden kann. Die Straße wird für alle attraktiver.

Die Brötchentaste setzt in vielen Bereichen genau die falschen Impulse: Der Autoverkehr wird gestärkt, die Unattrak-

tivität von Einkaufsstraßen nimmt zu, schlechte Luft, Lärm und andere Belastungen, die der Autoverkehr hervorruft, steigen an. Die Lebensbedingungen der Menschen in den Vierteln verschlechtern sich. Diese Taste ist ein verkehrspolitischer Rückschritt!

*Wolfgang Kissenbeck, Michael Vehoff* □

## Neues von cambio CarSharing Alles auf eine Karte

**Die Kooperation mit KVB und VRS macht CarSharing noch flexibler.**

Seit Oktober sind VRS-, KVB- und cambio-Nutzer multimodal noch enger verknüpft: Mit dem neuen „Abo-Multiticket“ (VRSeTicket) können sich ÖPNV-Kunden ihr Abo- oder Jobticket vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der KVB für cambio freischalten lassen und dieses Ticket statt der cambio-Card zum Öffnen der Fahrzeuge und der Tresore nutzen.

Direkt damit verbunden ist ein automatischer Rabatt von 10 Prozent auf den cambio-Preis für die Ausleihzeit in den drei Standardtarifen BASIS, AKTIV und COMFORT. Ein lange gehegter Wunsch wird so nun mit Leben erfüllt: Eine einzige Karte ermöglicht die Nutzung von ÖPNV, KVB-Rad und cambio-Carsharing, ein echtes Mobilticket ist da.

Das Kooperationsangebot gilt für alle eTicket-Nutzer des VRS und der angeschlossenen Verkehrsunternehmen. Interessenten können ihr eTicket in allen VRS-Kunden-Centern für die Verwendung



freischalten lassen. Danach können die cambio-Fahrzeuge im gesamten Bundesgebiet genutzt werden.

Eine Zusammenarbeit mit CarSharing-Anbietern bringt Verkehrsdienstleistern und Kommunen viele Vorteile. Verkehrsunternehmen etablieren sich durch die Kombination verschiedener Fortbewegungsarten als der führende Mobilitätsanbieter in ihrer Stadt. Ein geteiltes Auto ersetzt laut einer Studie des Bundesverband CarSharing bis zu 20 private Fahrzeuge. Für die Kommunen schafft

stationsbasiertes CarSharing somit nachweislich Platz in den Straßen und ermöglicht die Neugestaltung des urbanen Lebensraums. Neue Nutzungen freigewordener Parkflächen für Parks, Grünanlagen oder Spielplätze erhöhen die Attraktivität der Wohnquartiere.

Was sich so locker anhört, war in Wirklichkeit ein dickes Brett, das gebohrt werden musste. Die ersten Sondierungsgespräche mit den örtlichen Verkehrsanbietern liegen bereits Jahre zurück, es mussten Kartenstandards angepasst, Schnittstellen der Anmelde- und Abrechnungssysteme programmiert und 2 Millionen VRS-Kartendaten lesbar gemacht werden.

Ein lohnenswerter Aufwand: „Mit der Erweiterung der Zusammenarbeit mit der KVB und dem VRS können die Kunden die eigene Mobilität individuell gestalten“, sagt Thomas Ross, Geschäftsführer von cambio Köln. „Ob mit dem Fahrrad, CarSharing, Bus oder Bahn: Die Kooperation erweitert die Möglichkeiten für die alltäglichen Wege.“

*cambio CarSharing* □

## Luftreinhalteplan Overath Umweltzone seit dem 1. Oktober 2017

**Mit dem Luftreinhalteplan 2017 für die Stadt Overath wurde von der Bezirksregierung Köln ab dem 1. Oktober 2017 eine Umweltzone für die Overather Innenstadt angeordnet. Für die Umweltzone in Overath benötigen die Fahrzeuge eine grüne Plakette.**

Seit 2006, als erstmals die Immissionssituation in Overath erfasst wurde, wird der ab dem Jahr 2010 gültige NO<sub>2</sub>-Grenzwert

von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter (Jahresmittelwert) an der Hauptstraße in Overath regelmäßig überschritten. Von 2009 bis 2012 blieb die Belastung konstant auf einem Niveau von 52 bis 53 Mikrogramm. Seit 2013 ist ein abnehmender Trend zu beobachten. Im Jahr 2015 lag das Jahresmittel bei 45 Mikrogramm. Bereits im Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2009 waren zahlreiche Maßnahmen festgelegt, zwischenzeitlich aufgegriffen und umge-

setzt worden, um die NO<sub>2</sub>-Belastung in der Overather Innenstadt zu mindern.

Die Maßnahmen haben aber nicht ausgereicht, um den geltenden Grenzwert für Stickstoffdioxid einzuhalten. Daher sieht es die Bezirksregierung aus Gründen des Gesundheitsschutzes als zwingend erforderlich an, weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Overath zu ergreifen.

*Friedhelm Bihn* □

## Vom Bobbycar zum SUV Das BIEST

### Eine Kundgebung für einen autofreien Eigelstein

Am 22. September fand im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche eine etwas ungewöhnliche Kundgebung für einen autofreien Eigelstein statt:

Ein vom Künstler Martin Kaltwasser im Rahmen des CityLeaks Festival 2017 naturalistisch gebautes und auf die Dimension eines SUV vergrößertes Bobbycar – das BIEST genannt – wurde auf den Eigelstein geschoben, um hier eine Parkbucht zu besetzen.

Das Bobbycar in SUV-Format soll verdeutlichen, wie autoorientiert bereits Kleinkinder sozialisiert werden.

Begleitet wurde die Aktion durch eine „Turboparade“, die der stetigen Beschleunigung auf den Straßen entgegentrat. Unter Zuhilfenahme von langsamen Vehikeln wie Fahrrädern, Tretautos, Menschen zu Fuß, Skateboards, Kinderwagen und Rollbrettern wurde der Begriff „Turbo“ persifliert.

Weitere Infos: [www.cityleaks-festival.de](http://www.cityleaks-festival.de) und [www.martinkaltwasser.de](http://www.martinkaltwasser.de)  
Hans-Georg Kleinmann □



Das BIEST auf dem Eigelstein – eine Aktion am 22. September anlässlich der europäischen Mobilitätswoche

## Warten vor Ampeln Grün nur vor Ärger – gib es weiter!

### Beschwerdemöglichkeiten bei der Stadt

Wieder die Bahn nicht erreicht, weil für Fußgänger nicht rechtzeitig „grün“ geschaltet wurde? Den gelben Anforderungsknopf gedrückt und längst kein Auto mehr zu sehen, aber die Fußgängerampel bleibt dennoch stur beim Rotsignal? Beim Queren der Straße dank Ampelschaltung wieder auf der verkehrsumströmten Mittelinsel eine längere Zwangsrast eingelegt?

Im Stillen ärgern, verändert nichts. Schlechte Erfahrungen sollten an die weitergegeben werden, die etwas verändern können: *zum Beispiel per E-Mail an die Adresse [ampelhotline@stadt-koeln.de](mailto:ampelhotline@stadt-koeln.de) oder über das Kontaktformular der Stadt unter <https://sags-uns.stadt-koeln.de>.*

Telefonisch auch unter 115. Nähere Informationen über [www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/ampeln/ampel-hotline](http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/ampeln/ampel-hotline).

Volker Kunstmann □

### Neujahrstreffen 2018 Wir laden ein!

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

**Neujahrstreffen**  
**am Freitag, den 26. Januar 2018,**  
**ab 19:00 Uhr**  
im Restaurant Diogenis,  
Sudermanplatz 7  
(Nähe Ebertplatz).

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten sind herzlich willkommen!

## Impressum

Herausgeber:

VCD 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 RHEINSCHIENE 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](mailto:rheinschiene@vcd-koeln.de)

Teile dieser Auflage enthalten Beilagen der VCD Service GmbH.

Wir bitten um freundliche Beachtung.



Mobilität für Menschen.

Wir setzen uns 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 unsere 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 die RHEINSCHIENE, 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, Wolfgang Kissenbeck, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Melani Lauven, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Christoph Reisig, Reinhard Zietz

### Anschrift

VCD Regionalverband Köln e. V.  
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln  
Tel.: 0221 7393933, Fax: 0221 7328610  
E-Mail: [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de)  
[www.vcd-koeln.de](http://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](http://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](mailto: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](http://www.radlager.de)  
Stadtrad, Bonner Str. 53 – 63,  
50677 Köln, Tel. 0221 328075, [www.stadtrad-koeln.de](http://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](http://www.rvk.de)



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





# Ich fahre Rad, weil ...

ich im Stadtverkehr direkter ans Ziel komme.

[www.stadt-koeln.de/radfahren](http://www.stadt-koeln.de/radfahren)



# „DIE FAHRAUSWEISE, BITTE!“

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



Infos unter  
[handyticket.koeln](http://handyticket.koeln)

 **KVB**   
Menschen bewegen