



RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 61, Sommer 2018

Umweltverbund in Köln

Es wird eng!

VCD Mobilität für Menschen. 

Regionalverband Köln



Einfach Großes bewegen

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

Ihre Kölner VSF-Mobilitätsberater

Radlager

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

auf draht 

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

Stadtrad
Service, Fahrrad...

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

Editorial

Liebe Lesende,

es tut sich was! So könnte das wohlmeinende Gefühl lauten, wenn man liest, welche und wie viele Themen der Kölner Verkehrspolitik in der Diskussion sind. Im Zuge der Notwendigkeit, etwas gegen die schlechte Luftqualität in unserer Stadt zu unternehmen, werden vor kurzem noch undenkbbare Maßnahmen vorstellbar. Da heißt es für uns aufzupassen, dass angedachte Vorhaben auch ihren Zweck erfüllen und nicht bloße Feigenblätter sind.

Die vielfältigen **Planungs- und Umsetzungsdefizite** der Kölner Verkehrspolitik in der Vergangenheit machen sich zunehmend bemerkbar und erfordern Konzentration auf das Wesentliche. Das Gedränge auf der Hohenzollernbrücke, das unser Titelbild zeigt, versinnbildlicht die Folgen dieses Mangels. An dessen Behebung zu arbeiten und um Wege zur Verbesserung der Luftqualität zu ringen, ist ein besonderes Anliegen in vielen Artikeln dieser RHEINSCHIENE.

Dem Großprojekt **Ost-West-Achse** sind in dieser Ausgabe mehrere Artikel gewidmet. Hier gilt es zu entscheiden, mit welchen Maßnahmen und mit welcher Variante am schnellsten und nachhaltigsten mehr Kapazität in den Stadtbahnen geschaffen werden kann. Die langen Plan- und Bauzeiten bei der KVB können mit der schnell wachsenden Stadt und der boomenden Region nicht Schritt halten. 16 Jahre nach dem ersten Schnellbus von Chorweiler nach Pesch – dem nebenbei bemerkt ein Vorschlag des VCD zugrunde lag – wollen Stadt und KVB nun in mehreren Schritten innovativ **neue Busstrecken** einführen, um die Stadtbahn zu entlasten. Bereits im Dezember kommt ein Zehn-Minuten-Takt auf einem Teilstück der Unibuslinie 142. Neue Direktverbindungen von Neubrück nach Deutz, von Höhenhaus nach Mülheim, zum Sürther Feld und eine Schnellbusverbindung vom Hauptbahnhof zu den Ford-Werken in Feldkassel zeigen die veränderte Ausrichtung der KVB. Bisher illusorische Projekte kommen in den Bereich des Möglichen, sogar bei den jahrelang abgelehnten Parallelverkehren zeigt das Unternehmen Beweglichkeit.

Wenn dann auch noch konkrete und kurzfristige Maßnahmen für den **Radverkehr** dazukommen, die auch in dieser Ausgabe behandelten Radkonzepte zügig realisiert werden und sogar eine neue Rheinbrücke für den Fuß- und Radverkehr in der Diskussion ist, können wir für das Kölner Klima wieder Hoffnung schöpfen!

Über dies alles und noch mehr sollten wir uns unterhalten bei der **Jahreshauptversammlung** des VCD Regionalverbands Köln am 18. Juli um 19:00 Uhr in der Alten Feuerwache.

Bis dahin wünscht viel Spaß beim Lesen

die Redaktion der RHEINSCHIENE



Inhalt

Öffentlicher Nahverkehr

Ost-West-Achse I: Die schwierige Entscheidungsfindung	7
Ost-West-Achse II: Thesenpapier des VCD	8
Ost-West-Achse III: Tunnel unter dem Rhein?	9
Nahverkehrstarife: Der VRS und die Kinder	10
Linie 434: Takt verdichtet, Anbindung an Mülheim vertagt... ..	12
Häufige Ausfälle: Wann fährt der RE 5?	12
S-Bahn-Ausbau I: Frühzeitige Bürgerbeteiligung	14
S-Bahn-Ausbau II: Anforderungen an die Barrierefreiheit	14

Radverkehr

S-Bahn-Ausbau III: Chancen für den Radverkehr	16
Bergisch Gladbach:	
Politik macht Öffnung der Fußgängerzone zur Farce	16
Radweg Niehler Gürtel: Bezirksvertretung will Autostraße... ..	17
Domumgebung: Neue Radverkehrsmarkierungen	18
Radverkehrskonzept Ehrenfeld:	
Guter Austausch zum Auftakt	19
Neue Initiative: Aufbruch Fahrrad	20
11. Kölner Fahrrad-Sternfahrt	20
Radkomm # 4	21
Haupttrouten für den Radverkehr: Vorrang für Radfahrende.. ..	22
Leverkusener Brücke:	
Sieben Kilometer Umleitung für sieben Monate	23
Bericht des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln	24
Domumgebung: Neue Radverkehrsmarkierungen	22
Haupttrouten im Radverkehr:	
Mehr Orientierung für Radfahrende	26
Radkonzept Ehrenfeld:	
Guter Austausch auf dem ersten Facharbeitskreis	27

Verkehr Allgemein

Interview: Die Kölner Verkehrsdezernentin zu ihren	
Schwerpunkten für die kommenden Jahre	4
Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil	26
Parken am Siedlungsrand:	
Eine Idee gewinnt langsam an Fahrt	28
Der verkehrspolitische Blog	30
Sommerlärm in der Stadt und auf dem Lande	32
Der Winterregen in Köln und die Autos	32
Regionalkonferenz Rhein-Berg:	
Mobilität mit starker Resonanz	33
Luftreinhalteplanung in Köln:	
Eine unendliche Geschichte, wohl ohne Happy-End	34
Erfahrungsbericht: Vom Leben ohne eigenes Auto	34
Luftreinhalteplanung und das Handwerk:	
Da bleibt doch einem doch erneut die Luft weg	36

VCD

Einladung zur Mitgliederversammlung 2018	36
Impressum	36
Der VCD stellt sich vor	37
Beitrittsformular	37
Kontakte	38
Spendenaufruf	38

Verkehrspolitik in Köln Schwerpunkte für die kommenden Jahre

Interview mit Andrea Blome, städtische Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Die Kölner Verkehrspolitik steht vor vielfältigen Herausforderungen: Das Leitbild „Köln mobil 2025“ verlangt eine Verlagerung des Verkehrs weg vom Auto hin zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Rad, Bus und Schiene. Hierfür ist ein Ausbau der Infrastruktur sowohl für den Radverkehr als auch den Öffentlichen Personennahverkehr erforderlich. Gleichzeitig wird der Druck wachsen, die Gesundheitsgefährdungen durch Verkehrsemissionen zu verringern. Und nicht zuletzt muss auch der in Köln der Verkehr klimafreundlicher werden.

In diesem Interview erläutert die Kölner Verkehrsdezernentin Andrea Blome ihre kurz- und mittelfristigen Schwerpunkte bei der Verfolgung dieser Ziele.

Übergreifende Fragestellungen

Wo sehen Sie im Moment die größten Defizite im Verkehr in Köln?

Es besteht ein erheblicher Kapazitätsengpass im Öffentlichen Personennahverkehr. Der Verkehr muss leistungsfähig und zugleich verträglich abgewickelt werden. Und es besteht ein Rückstand in Bezug auf den technischen Standard unseres Verkehrssystems.

Was sind aus Ihrer Sicht die drei vordringlichsten verkehrspolitischen Maßnahmen für Köln?

- Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs. Deshalb unterstüt-

ze ich das Land und den Nahverkehr Rheinland so gut wie möglich bei den Projekten zum Ausbau unseres Bahnknotens oder den Planungen zum Rhein-Ruhr-Express. Innerstädtisch und im Kontext zu unseren Nachbarn möchte ich den Ausbau des Stadtbahnnetzes der Kölner Verkehrs-Betriebe vorantreiben. Die Ost-West-Achse, die Anbindung von Rondorf und Meschenich, die Anbindung des Mülheimer Südens, die Verlängerung der Linie 7 nach Zündorf-Süd und die Verlängerung der Linie 13, auch bekannt als linksrheinische Gürtelstrecke, sind dabei die vordringlichsten Maßnahmen.

- Die Förderung des Radverkehrs, um dem Bedürfnis der vielen Menschen nachzukommen, die sich gesund und umweltbewusst mit dem Fahrrad durch die Stadt bewegen wollen. Wir haben bereits einige gute Konzepte wie z.B. das Radverkehrskonzept Innenstadt; müssen allerdings schneller und konsequenter in der Umsetzung werden.
- Die Modernisierung unseres Verkehrssystems. Mit der Beschaffung eines neuen Verkehrsrechners, der beschleunigten Erneuerung unserer veralteten Signalanlagen und der Gründung des neuen Amtes für Verkehrsmanagement haben wir bereits wichtige Weichenstellungen vorgenommen. Wir müssen, auch aus Gründen der Luftreinhaltung, unseren innerstädtischen Straßenverkehr verflüssigen. Dies erreiche ich nur mit modernen und koordinierten Ampelanlagen, die sich flexibel dem Bedarf anpassen lassen.

Wenn wir auf diesen Feldern rasch vorwärts kommen, erreichen wir die Ziele aus „Köln mobil 2025“ und damit auch die viel zitierte Verkehrswende.

Was sind perspektivisch die drei wichtigsten verkehrspolitischen Maßnahmen für Köln, insbesondere auch im Hinblick auf die Leitziele, die sich die Stadt in „Köln mobil 2025“ gesetzt hat?

Vieles findet sich bereits in der vorherigen Antwort. Wir haben einige zukunftsweisen-



Andrea Blome leitet seit Januar 2017 das Dezernat für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur der Stadt Köln, außerdem derzeit kommissarisch die beiden Dezernate für Wirtschaft und Liegenschaften sowie für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr. [Foto: © Stadt Köln/Birgitta Petershagen]

de Planungen in der Schublade, die nun umgesetzt werden müssen. Wichtig ist mir auch, dass wir uns die unterschiedlichen Räume genau ansehen und maßgeschneiderte Lösungen entwickeln. Im Verkehrskonzept Altstadt haben wir insbesondere die Fußgänger und die Aufenthaltsqualität im Blick; der Bereich hat mit der Via Culturalis internationale Qualität und sehr viele Besucher und Touristen. Im nun beginnenden Prozess zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld können wir den Rückenwind nutzen – Ehrenfeld hat den höchsten Radverkehrsanteil unter allen Kölner Stadtteilen – und mit der Beteiligung der sehr kreativen Bürgerinnen und Bürger vor Ort zu einer Neuverteilung der knappen Flächen zugunsten des Radverkehrs kommen. Für die Geschäftsstraßen in den Veedeln müssen wir die verschiedenen Bedürfnisse vereinen und dabei eine größere städtebauliche Qualität umsetzen. Und in den Stadtteilen, in denen wir einen Teil der Wohnungsnachfrage realisieren werden, müssen wir das Mobilitätsangebot ausbauen; wie in Zündorf oder Rondorf mit neuen Straßen und dem Ausbau des Stadtbahnnetzes.



Der Öffentliche Personennahverkehr – dazu gehört auch ein Ausbau des Bahnknotens – ist einer der Schwerpunkte. [Foto: © NVR/Smilla Dankert]

Radverkehr

Was sind aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Maßnahmen, die zeitnah zur Stärkung des Radverkehrs in Köln umgesetzt werden sollten?

Zeitnah liegt ein Schwerpunkt auf der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt, insbesondere auf folgenden Maßnahmen:

- Kölner Ringe: Pilotstrecke und Ringe Nord und Süd
- Bauabschnitt Ulrichgasse

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Rampe am Breslauer Platz, um die Hohenzollernbrücke auf der Südseite zu entlasten und die Verbindung zwischen dem Links- und Rechtrheinischen zu verbessern.

Welche zeitlichen Zielvorstellungen verbinden Sie mit diesen Maßnahmen?

Im zweiten Quartal 2018 sollen die Baumaßnahmen auf den Ringen und in der Ulrichgasse beginnen. Wichtig ist mir, dass der komplette Bereich der Ringe nun sukzessive angegangen wird. Die Rampe Breslauer Platz möchte ich gerne bis 2021 realisieren.

Welche Verbesserungen streben Sie mittel- und langfristig für den Radverkehr an?

Mir ist es wichtig, im bestehenden Netz die Lücken zu schließen. Außerdem müssen die vorhandenen Radverkehrsanlagen saniert werden, damit sie eine entsprechende Qualität aufweisen. Als Beispiel nenne ich den Geh- und Radweg am Militärring, wo wir unlängst einen Abschnitt im südlichen Teil eröffnet haben.

In Köln fehlt ein hochwertiges Hauptrouthenetz (wozu auch Radschnellwege gehören). Wie und in welchem Zeitraum soll dies realisiert werden?

Ich möchte zunächst einmal klarstellen, dass mit dem Radverkehrsnetz NRW, den sogenannten Velorouten, bereits heute in Köln ein Radhauptrouthenetz vorhanden ist, das auf vielen Streckenabschnitten sehr gute und attraktive Radverbindungen aufweist. Natürlich besteht auf diesem Radverkehrsnetz noch ein erheblicher Optimierungsbedarf. Dieses Netz weiter nach den heutigen Bedürfnissen der Radfahrenden auszubauen, ist eine wichtige und permanente Aufgabe der Verwaltung.

Neben dem Radverkehrsnetz nehmen Radschnellwege und Radschnellwegverbindungen gerade durch die deutlich gestiegenen Nachfragen nach Pedelecs und E-Bikes, eine besondere Schlüsselrolle ein. Aus diesem Grunde wird dieser Themenkomplex mit hoher Priorität

bearbeitet. Auf der konzeptionellen Ebene werden derzeit gemeinsam mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Leverkusen sogenannte RadPendlerrouten entwickelt und die Stadt Köln hat eine Konzeptstudie für Radschnellwege und Radschnellwegverbindungen in Auftrag gegeben.

Konkret wird derzeit die Vorentwurfsplanung für den Radschnellweg Köln-Frechen erarbeitet. Nach derzeitigem Stand werden die Ergebnisse Mitte des Jahres 2018 vorliegen, um möglichst zügig die zweite Stufe des Planungsverfahrens einzuleiten.

In verdichteten Stadtteilen fehlt es an sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten. Insbesondere bei hochwertigen Rädern bieten „Haarnadeln“ keine ausreichende Sicherheit. Welche Angebote (auch gegen Mietgebühr) planen Sie hier?

Die Schaffung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, insbesondere in den Wohnquartieren, ist eine wichtige Aufgabe der Verwaltung zur Förderung des Radverkehrs. Derzeit werden pro Jahr rund 2.500 zusätzliche Fahrradabstellplätze geschaffen. Dieser wichtige Baustein zur Radverkehrsförderung wird in der Kölner Bürgerschaft sehr positiv wahrgenommen. Dennoch besteht ein hoher Wunsch, dieses Angebot mit abschließbaren Systemen zu erweitern, allerdings sind im Vorfeld Fragen zur Gestaltung und Finanzierung zu klären. Aus diesem Grunde hat die Verwaltung eine einsprechende Marktanalyse beauftragt. Die Ergebnisse sollen Ende des Jahres 2018 vorliegen.

Öffentlicher Nahverkehr

Was sind aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Maßnahmen, die zeitnah zur Stärkung des ÖPNVs in Köln umgesetzt werden sollten?

Die Stadt Köln ist gemeinsam mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) in Vorbereitung einer Vielzahl von Maßnahmen, die zeitnah zur Stärkung des ÖPNV in Köln umgesetzt werden sollen.

Die drei wichtigsten Maßnahmen sind hierbei der Stadtbahnausbau/-neubau, die Erweiterung und Verdichtung des Busliniennetzes und die Umrüstung auf



Neue Fahrrad-Schutzstreifen an der Ulrichgasse

Langfahrzeuge im Stadtbahnbetrieb beziehungsweise auf Busse mit alternativen Antriebsarten.

Im Stadtbahnausbau ist sicherlich das Projekt der Ost-West-Achse eine der herausragenden Aufgaben.

Die verschiedenen Projekte zur Erweiterungen und Verdichtung im Busliniennetz sollen kurzfristig zur Entlastung der Stadtbahnlinien dienen und zum anderen soll das Busliniennetz sukzessive bedarfsgerecht optimiert werden. Parallel dazu ist die Umstellung der KVB-Busflotte auf alternative Antriebsarten vorgesehen.

Welche zeitlichen Zielvorstellungen verbinden Sie mit diesen Maßnahmen?

Das große Projekt zur Ost-West-Achse hat bereits mit der Einbeziehung von Politik und Bürgerschaft begonnen. Gemeinsam wird für Köln die optimale Variante ausgelotet. Ich hoffe, dass sich der Stadtrat noch in diesem Jahr für eine Vorzugsvariante entscheidet und wir dann in die konkrete Planung einsteigen können.

Für die Anbindung Rondorf/Meschenich und des städtebaulichen Entwicklungsgebietes Mülheimer Süden, sind erste Planungsschritte bereits erfolgt.

Zu den anderen beschriebenen Maßnahmen und Projekten werden bis zum Sommer 2018 verschiedene Vorlagen in die politischen Gremien zur Beschlussfassung eingebracht, um zum Fahrplanwechsel 2018/2019 die ersten Umsetzungen im Busbereich realisieren zu können. Darüber hinaus werden bereits weitere Maßnahmenpakete für den Fahrplanwechsel 2019/2020 vorbereitet.

Der angedachte verstärkte Einsatz von Bussen könnte mit separaten Bus- oder Umweltpuren effizienter abgewickelt werden. Gibt es Überlegungen, Fahrspuren in Busspuren umzuwandeln?

Die Stadt Köln hat derzeit verschiedene Maßnahmen zur Optimierung im Bus-

liniennetz in Vorbereitung. Im Rahmen einer Konzepterstellung werden die Möglichkeiten von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen und die Aufteilungen im Straßenraum zum Beispiel für Sonderfahrstreifen überprüft.

Kurzfristig ist aktuell keine Umnutzung für einen reinen Busfahrstreifen in Planung. Aufgrund des meist stark begrenzten Straßenraums in Köln sind die Möglichkeiten hier nicht so groß wie zum Beispiel in Berlin oder Hamburg.

Allerdings greife ich gerne Ihren Begriff „Umweltspuren“ auf mit dem Hinweis auf den Ausbau des Kölner Radwegenetzes. Hier wird aktuell an vielen Stellen der Straßenraum neu aufgeteilt; teilweise werden Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr zu Radfahrstreifen umgewidmet. Die erste entsprechend umgesetzte Maßnahme finden Sie auf der Ulrichgasse. Aber auch auf der Cäcilienstraße und auf den Ringen ist die Umwandlung von Kfz-Fahrspuren in Radverkehrsanlagen geplant.

Ost-West-Achse

Derzeit sind für die Optimierung des Stadtbahnbetriebs auf der Ost-West-Achse verschiedene Varianten in der Diskussion. Wann rechnen Sie mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn bei einem oberirdischen Ausbau, wann bei der mittleren und wann bei einer langen Tunnellösung?

In dem Dokument „ÖPNV-Roadmap – Maßnahmen für den Stadtbahnausbau- und -neubau“ (siehe Ratsinformationssystem der Stadt Köln, Mitteilung an den Verkehrsausschuss vom 5. März 2018) werden die im Folgenden dargestellten groben Zeitangaben gemacht:

- Planung der Varianten möglich ab 2020
- Genehmigungsverfahren für die oberirdische Variante möglich ab 2022
- Genehmigungsverfahren für die Tunnelvarianten möglich ab 2026
- Bauausführung für die oberirdische Variante möglich ab 2027
- Bauausführung für die Tunnelvarianten möglich ab 2031

Bei allen Angaben handelt es sich daher um erste grobe Einschätzungen der Jahreszahlen; die angegebenen Zeiträume können in Abhängigkeit des weiteren Planungsverlaufes variieren.

Alle derzeit diskutierten Varianten tragen nicht zu einer kurzfristigen Kapazitätssteigerung auf der Ost-West-Achse

bei. Welche Vorstellungen haben Sie dazu, wie die Kapazität dort kurzfristig erhöht werden kann?

Durch die Einrichtung von neuen, sogenannten Interims-Buslinien, welche die Ost-West-Achse entlasten sollen.

Weder die oberirdische noch die unterirdischen Varianten werden jeweils leistungsfähig genug sein, um die künftig zu erwartenden Fahrgastmengen aufzunehmen. Wie können Sie sich eine langfristige Verbesserung vorstellen?

Bei allen Varianten erhöhen wir die Kapazitäten der Züge um 50 Prozent. Insofern können mit allen geplanten Varianten die erwarteten Fahrgaststeigerungen aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und einer gewollten Steigerung des Modal Splits von 22 auf 26 Prozent aufgenommen werden. Selbst bei Erreichen dieses Modal Split bestehen noch Kapazitätsreserven.

Nach den derzeitigen Förderrichtlinien sind weder die große Tunnellösung noch die in die Diskussion eingebrachte Untertunnelung des Rheins förderfähig. Was folgt daraus aus Ihrer Sicht für diese beiden Vorschläge?

Zunächst müssen die Ergebnisse der überschlägigen Kosten-Nutzen-Abschätzung abgewartet werden. Wir arbeiten mit Hochdruck daran, dass diese bis zum Herbst dieses Jahres vorliegen.

Luftreinhaltung

Das AVISO-Gutachten zeigt, dass selbst umfassende Diesel-Fahrverbote nicht zur Einhaltung der Grenzwerte führen. Wie wollen Sie die Grenzwerte einhalten?

Wir haben einen großen Konsens, dass wir mit einem Maßnahmenbündel zu einer Verringerung der Luftschadstoffe kommen müssen. Von Fahrverboten halte ich persönlich wenig. Eine verpflichtende Hardware-Nachrüstung der Dieselfahrzeuge seitens der Industrie würde uns sehr weiterhelfen, aber das haben wir nicht in der Hand.

Wir haben im Rahmen der Förderaufträge des Bundes aber schon einige Maßnahmen angemeldet etwa die Erstellung eines übergreifenden Green-City-Masterplans, die Beschaffung weiterer E-Busse für den Linienverkehr oder die Beschaffung und Aufstellung von BikeTowern, um nur einige Beispiele zu nennen. Auch Maßnahmen des Verkehrsleitsystems haben wir angemeldet, um eine Verflüssigung des Straßenverkehrs zu bewirken und die lokalen Belastungen zu reduzieren.



Mehr Kapazität für ÖPNV auf der Ost-West-Achse – aber wie?

Das Gutachten bescheinigt einer Verkehrsverflüssigung nur geringe Wirksamkeit. Teilen Sie diese Einschätzung?

Die größten Emissionen werden im Stop-and-go-Verkehr erzeugt. Insofern denke ich schon, dass uns eine Verflüssigung des Verkehrs an den hoch belasteten Standorten weiterhelfen wird. Auf die gesamte Stadt bezogen mag die Wirkung nur eingeschränkt sein, aber wir müssen uns insbesondere mit den Standorten beschäftigen, an denen viele Menschen wohnen und die durch dauerhaft hohe Messwerte auffallen. Aber nochmal: nicht einzelne Maßnahmen, sondern nur ein ganzes Maßnahmenbündel wird uns hier langfristig weiterhelfen.

Fußverkehr und ruhender Verkehr

Die Belange des Fußverkehrs finden in Köln bisher weniger Beachtung. Planen Sie, dem Zufußgehen einen höheren Stellenwert zu geben? Welche Schritte oder Maßnahmen wollen Sie hierfür in Angriff nehmen?

Die Stadt Köln hat mit dem Strategiepapier „Köln mobil 2025“ Leitziele für die Mobilität der Zukunft entwickelt. Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs gehören zu diesen Leitlinien. Bei allen laufenden und zukünftigen Planungen zur Umgestaltung der Straßenräume, insbesondere in der Innenstadt, werden diese Empfehlungen zugrunde gelegt. Leider wurden in vergangenen Jahrzehnten Gehwege oft nur als Restflächen betrachtet. Heute wenden wir andere Standards an.



Severinstraße – hier wurde in den letzten Jahren mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer geschaffen.

Fußwege sind in Köln teilweise sehr schmal, gerade auch durch die Duldung von illegalem Parken. Wie wollen Sie die Situation verbessern und ausreichende Gehwegbreiten sicherstellen?

Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für nicht-motorisierte Verkehrsteilneh-

mer im Stadtraum wird mit hoher Priorität verfolgt. Ein aktuelles Projekt „Verkehrsführungskonzept Altstadt“ verfolgt die Zielsetzung der Aufwertung der Straßenräume für zu Fußgehende und Radfahrende. Neben der Erweiterung und Einrichtung neuer Fußgängerzonen sowie der Einführung von Fahrradstraßen werden Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zugunsten von Aufenthaltsflächen reduziert. Damit erhalten die Fußgängerinnen und Fußgänger deutlich breitere Gehwege. Zudem müssen wir uns, vor allem in den gründerzeitlichen Stadtvierteln, dem Thema Gehwegparken verstärkt widmen. Nach Umsetzung von Bewohnerparkgebieten reduziert sich in der Regel der Parkdruck deutlich. Die geringere Nachfrage ermög-

licht es uns, legales Gehwegparken zu reduzieren.

Wie stehen Sie darüber hinaus grundsätzlich zu der Idee, durch Rückbau von Parkflächen für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in den betroffenen Bereichen zu sorgen? Welche konkreten Maßnahmen würden Sie hierfür kurz- und mittelfristig unterstützen?

Das vorstehend beschriebene Projekt bildet einen bedeutsamen Schritt zur Umgestaltung und Aufwertung der öffentlichen Straßenräume in der Altstadt. Dabei steht die Förderung des Fußgängerverkehrs im Vordergrund. Es kann als Grundlage für die Entwicklung weiterer potenzieller Flächen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Köln angesehen werden. Je nach Charakter und Funktion der Straße sind unterschiedliche und angepasste Lösungen zu entwickeln, wie auch die gelungene Umgestaltung der Severinstraße zeigt. □

Ost-West-Achse I

Die schwierige Entscheidungsfindung

Stand der Diskussion Ende Mai 2018 zu einer möglichen neuen U-Bahn in Köln

Nach der Auftaktveranstaltung für die Bürgerbeteiligung am 17. März fanden im April und Mai insgesamt sechs „Expeditionstermine“ für die verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern statt. In allen Veranstaltungen bot sich ein geteiltes Meinungsbild. Am 15., 16., 22. und 23. Juni besteht dann nochmals für jeden die Gelegenheit, sich ohne Anmeldung zwischen 11 und 17 Uhr in einem am Neumarkt stehenden Stadtbahnzug mit Fachleuten zum Thema auszutauschen.

Nach der bisherigen Planung will die Stadt Köln bereits am 30. Juni alle Stellungnahmen ausgewertet haben und auf einer Abschlusskonferenz eine Vorzugsvariante präsentieren.

Parteien legen ihre Präferenzen offen

Bereits kurz nach Beginn der Bürgerbeteiligung präsentierten die Ratsfraktionen von CDU, FDP und SPD der Öffentlichkeit jeweils eine eigene Vorzugsvariante. Der SPD-Vorschlag wird auf Seite 9 dieser

RHEINSCHIENE besonders betrachtet. Die CDU-Fraktion favorisiert eine „optimierte Ost-West-U-Bahn“ von Eisenbahn-Westring und Mauritiussteinweg bis zum Heumarkt mit U-Bahnhöfen von Moltkestraße oder Rudolfplatz bis Heumarkt. Die FDP-Fraktion geht noch weiter und schlägt eine unterirdische Führung bis zur Haltestelle Moltkestraße und darüber hinaus in Lindenthal unter der Dürener Straße bis zum Gürtel vor. Hauptziel der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ist dagegen die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die „Bäche“, um an den zentralen Orten der Achse mehr Platz für Fußgänger und den „Umweltverbund“ zu schaffen.

Ratsbeschluss stellt Verwaltung vor neue Herausforderungen

Aus Sicht von Teilen der Bürgerschaft, der Politik und der Presse nährten die frühzeitige Positionierung von Parteien und Verwaltung, die Unübersichtlichkeit der Einflussfaktoren sowie die vielen unbeantworteten Fragen im Detail den Verdacht, dass die Bürgerbeteiligung nur der äußeren Legitimation einer Entscheidung

dienen soll, die in Wahrheit in „Hinterzimmern“ ausgehandelt werde. Angesichts der hohen Kosten und weitreichende Bedeutung der Entscheidung erschien das Beteiligungsverfahren zudem nicht repräsentativ genug.

Als Reaktion hierauf hat der Stadtrat am 3. Mai die Stadtverwaltung aufgefordert, bis zum September 2018 die Varianten der Parteien auf ihre technische Machbarkeit, ihren verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen sowie ihre Kosten für die Stadt zu untersuchen. Hierbei sollen Land und Bund als Zuschussgeber befragt werden. Zudem sind Durchführbarkeit und Effektivität eines Ratsbürgerentscheides und einer Einwohnerbefragung zu bewerten. Für die bereits im Rahmen der Bürgerbeteiligung präsentierten Varianten soll die Stadtverwaltung die Details der Kosten-Nutzen-Analysen offenlegen sowie die Abläufe der notwendigen Planverfahren und des Baus bis zur Fertigstellung anhand von Erfahrungswerten mit Vorhaben ähnlicher Größenordnung darstellen. Diese Arbeitsaufträge werden die Stadtverwaltung vor neue Herausforderungen stellen.

Markus Meurer

□

Ost-West-Achse II

Zum Ausbau der Stadtbahn auf der Ost-West-Achse

Stellungnahme des VCD Regionalverbands Köln anlässlich des Beginns der Bürgerbeteiligung im März 2018

Mit Blick auf den heutigen Zustand und die zu erwartende Verkehrsentwicklung muss der Ausbau der Ost-West-Stadtbahn zwei Hauptzielen gerecht werden:

- schnellstmögliche Beseitigung der bestehenden Kapazitätsengpässe,
- Schaffung der Voraussetzungen für einen darüber hinausgehenden Kapazitätsausbau für den mittelfristig zu erwartenden weiteren Fahrgastzuwachs.

Als Grundlage für die weiteren Planungen sollten die im Konzept „Köln mobil 2025“, im Luftreinhalteplan und im städtebaulichen Masterplan des Büros AS&P formulierten Ziele dienen. Hiernach wird eine Reduzierung des innerstädtischen motorisierten Individualverkehrs zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbands angestrebt.

Festlegung auf unterirdische Führung nicht nachvollziehbar

Der Vorstandsvorsitzende der KVB Herr Fenske und die Verkehrsdezernentin Frau Blome haben sich in der noch laufenden Diskussion bereits auf eine in der Innenstadt unterirdische anstelle der heutigen oberirdischen Führung der Ost-West-Stadtbahn festgelegt. Dies ist angesichts der nachfolgenden Aspekte für den VCD nicht nachvollziehbar:

1. Köln braucht die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse möglichst schnell. Eine rein oberirdische Lösung wird hier den raschesten Erfolg bringen. So werden allein die archäologischen Untersuchungen im Vorfeld eines unterirdischen Ausbaus zu erheblichen Verzögerungen führen. Ferner ist eine U-Bahn-Lösung – wie die Erfahrung zeigt – mit hohen baulichen und damit auch zeitlichen Risiken verbunden. Die zeitliche Komponente findet bislang in den Gutachten keine Berücksichtigung. In einer aktuellen Mitteilung geht die Verwaltung davon aus, dass der Baubeginn einer Tunnelösung vier Jahre später als bei einer oberirdischen Variante liegt.



Die Ost-West-Achse ist an vielen Stellen ein vom Autoverkehr dominierter unwirtlicher Ort. Die Ertüchtigung der Stadtbahn auf der Ost-West-Achse sollte auch dafür genutzt werden, hieran etwas zu ändern.

2. Die bisher untersuchten zweigleisigen U-Bahn-Lösungen schaffen praktisch keine größere Fahrgastkapazität als eine zweigleisige oberirdische Führung mit entsprechender Signalisierung und einem entsprechenden Haltestellenausbau. Mittelfristig benötigt Köln allerdings einen erheblich größeren Kapazitätszuwachs als die bisher untersuchten Varianten ermöglichen. Eine weitreichendere Lösung würde jedoch durch eine rein unterirdische Lösung mit Abbau der oberirdischen Gleisanlagen erheblich erschwert, wenn nicht verhindert.

3. Alle Lösungen mit einem längeren innerstädtischen Tunnel haben einen erheblich schlechteren Kosten-Nutzen-Faktor als die Varianten ohne und mit einem sehr kurzen Tunnel. Bei einer längeren Tunnelösung werden also mehrere hundert Millionen Euro Steuermittel ohne entsprechenden Nutzwert verausgabt. Das ist nicht zu verantworten.

4. Das angestrebte Ziel einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs ermöglicht eine Reduzierung der Anzahl der Kfz-Spuren und ihre Bündelung auf der Südseite der Ost-West-Achse. Der Straßenabschnitt zwischen Heumarkt und Aachener Weiher sollte zukünftig nur noch dem Quell- und Zielverkehr und nicht mehr dem Durchgangsverkehr dienen. So sind die notwendigen städtebaulichen Verbesserungen möglich, ohne dass hierfür eine Beseitigung der oberirdischen Schienentrasse erforderlich ist.

5. Bei einem viergleisigen Ausbau

der oberirdischen Haltestelle auf der Südseite des Neumarkts wird die in Anspruch genommene Platzfläche gegenüber heute gleich bleiben, da die Nordumfahrung entfällt. Aufgrund der anzustrebenden Reduzierung der Fahrspuren wird der Eingriff in den heutigen Platzinnenraum geringer ausfallen als im Gutachten dargestellt.

6. Mögliche Reisezeitgewinne durch eine unterirdische Führung der Stadtbahn gehen durch die längeren Fußwege zu den tief gelegenen Haltestellen (am Neumarkt unterhalb der heutigen Nord-Süd-U-Bahn) mehr als verloren. Verkürzt wird sich der Umstieg zwischen den Bahnsteigebenen – besonders am Heumarkt. Hier bringt allerdings eine Verlegung der oberirdischen Haltestelle Richtung Westen bereits Verbesserungen.

7. Die für eine unterirdische Führung der Bahn erforderlichen Rampen sind städtebaulich nicht verträglich. Eine Rampe auf dem Heumarkt wird die Platzfläche endgültig zerschneiden, eine Rampe in der Jahnstraße ein Viertel. Wichtige Fuß- und Radverbindungen werden unterbrochen.

8. Der Radverkehr lässt sich auf der Ost-West-Trasse auch bei einer oberirdischen Lösung attraktiv gestalten. Zu einer solchen Gestaltung gehören eine direkte gradlinige Führung auf breiten baulich getrennten Radstreifen (ggf. abschnittsweise auch Fahrradstraßen) anstatt der im Gutachten vorgesehenen Schutzstreifen, sichere und komfortable Querungen, und eine Anbindung an bestehende und geplante Radinfrastruktur.

Schlussfolgerung

Es spricht vieles dafür, dass das oben genannte Ziel einer schnellstmöglichen Kapazitätsausweitung allein durch eine kurzfristig realisierbare oberirdische Lösung erreicht werden kann.

Mittelfristig wird Köln das zu erwartende Fahrgastwachstum jedoch nicht durch den bloßen Ausbau der vorhandenen, sondern nur durch den Bau einer weiteren Ost-West-Stadtbahnstrecke bewältigen können. Die bisher vorgelegten Gutachten ignorieren diese Notwendigkeit.

VCD Regionalverband Köln



Ost-West-Achse III

Tunnel unter dem Rhein?

Ist der Zwei-Ebenen-Vorschlag der SPD sinnvoll?

Für den Ausbau der Ost-West-Achse wurden von KVB und Stadtverwaltung mehrere Varianten erarbeitet, die in der Presse und im Rahmen des laufenden Bürgerbeteiligungsverfahrens vorgestellt wurden. Alle Varianten erfüllen, nach Einschätzung des VCD, im Hinblick auf die zukünftig erforderliche Kapazität nicht die an sie zu stellenden Anforderungen. Der VCD hat dies auch in seinem nebenstehend abgedruckten Thesenpapier vom März 2018 zum Ausbau der Ost-West-Achse deutlich gemacht.

Deutlich mehr Kapazität nötig

Die Anforderungen an die Kapazität des Kölner Stadtbahnnetzes leiten sich im Wesentlichen aus folgenden Kriterien ab:

- dem weiterhin prognostizierte Bevölkerungswachstum,
- dem Ziel der Leitlinien „Köln mobil 2025“, den ÖV-Anteil zu steigern, und
- dem Bau neuer Stadtbahnstrecken, die als Außenäste in die Ost-West-Achse eingebunden und zusätzlichen Verkehr bringen werden.

Die bisher untersuchten Varianten berücksichtigen diese Faktoren nicht in ausreichendem Maße. Alle Varianten, sowohl ober- als auch unterirdisch, werden in absehbarer Zeit nach einer Realisierung an ihre Kapazitätsgrenze stoßen.

Diese Rahmenbedingungen stärker berücksichtigend, wurde von der Kölner SPD ein Vorschlag für einen Ausbau der Ost-West-Achse erarbeitet, der die Beibehaltung der oberirdischen Verkehrsanlagen der Stadtbahn vorsieht und zusätzlich einen langen Tunnel von der Deutzer Freiheit bis zum Aachener Weiher enthält. Als ein Vorteil wird eine schrittweise Realisierung angesehen, indem kurzfristig zuerst die oberirdische Strecke für Langzüge ausgebaut wird und mit dem Bau des Tunnels gleichzeitig oder anschließend begonnen werden kann. Im Zielzustand wären zwei zweigleisige Strecken vorhanden, die den wachsenden Verkehr aufnehmen könnten. Hierbei würde eine Linie Zündorf – Sülz weiterhin die oberirdischen Gleisanlagen nutzen, während die



Gemäß SPD-Vorschlag würden am Heumarkt (links) weiterhin auch oberirdisch Stadtbahnen halten. Die Haltestelle an der Mindener Straße in Deutz würde hingegen unter die Erde verlegt und es entfielen die dort bislang vorhandene langgezogene Rampe (rechts).



Linien zwischen Bensberg/Königsforst und Weiden/Frechen den Tunnel befahren würden. Eine tunnelbaulich und stadtegestalterisch schwierige Einbindung der Sülzer Strecke könnte entfallen, lediglich ein Tunnelmund in Höhe des Aachener Weihers müsste gebaut werden. Der jetzt an der Deutzer Freiheit vorhandene Tunnelmund könnte entfallen, da die Strecke aus Richtung Kalk durchgehend im Tunnel verbleiben und den Rhein unterqueren würde. Hier liegt zugleich auch der kritischste und aufwändigste Bereich dieser Lösung: Die Untertunnelung des Rheins muss aus baulichen Gesichtspunkten geprüft und die Kosten für die gesamte Variante bewertet werden. Auch muss eine Einordnung einer solchen Maßnahme in die förderrechtlichen Gegebenheiten erfolgen, um eine mögliche Finanzierung zu prüfen.

Raum für neue Stadtbahnstrecke

Durch den Entfall der Tunnelrampe an der Deutzer Freiheit würde zugleich Raum für ein weiteres Projekt geschaffen: die mögliche Einbindung einer niederflurigen Stadtbahnlinie aus dem Raum Stammheim/Mühlheim Süd in das bestehende Netz. Vorteilhaft an der Zwei-Ebenen-Lösung ist zudem, dass nach dem Bau des Tunnels zwei Strecken vorhanden wären, sodass im Störfall oder bei Bauarbeiten auf einer der Strecken die andere noch nutzbar wäre. Da in Köln keine weitere Strecke in Ost-West-Richtung

die Innenstadt quert, erscheint diese Umstand im Hinblick auf Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV bedeutsam.

Dass eine finanzielle Förderung für eine solche Lösung grundsätzlich möglich sein kann, zeigt die gegenwärtige Realisierung der so genannten Kombilösung in Karlsruhe. Nach der Fertigstellung des Stadtbahntunnels unter der Haupteinkaufsstraße bleibt ein Teil der oberirdischen Gleisanlagen erhalten und wird weiterhin von mehreren Straßenbahnlinien befahren. Als Ersatz für die entfallende oberirdische Strecke in der Einkaufsstraße und für die bessere Erschließung eines Stadtquartiers wird in einer parallelführenden Straße sogar eine weitere oberirdische Strecke neu angelegt.

Weiterer Blickwinkel gefordert

Die für die Kölner Ost-West-Achse vorgeschlagene Lösung auf zwei Ebenen berücksichtigt umfassender die vor dem Stadtbahnnetz stehenden Kapazitätsanforderungen. Um diese zu untermauern, sollte in jedem Fall eine netzweite Betrachtung über die nächsten Jahrzehnte und unter Berücksichtigung aller künftig einwirkenden Faktoren erfolgen. Bei der bisher durchgeführten Variantensuche scheint der Blick eher auf eine mikroskopische Betrachtung des Verkehrsraumes zwischen Heumarkt und Universitätsstraße gerichtet zu sein. Dieser Betrachtungswinkel sollte dringend korrigiert werden.

Stephan Weber



Fahrpreise im ÖPNV

Der VRS und die Kinder

Immer noch zu wenig familienfreundliche Angebote im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)

14 Jahre ist es nun her, dass der VRS die kostenfreie Mitnahme von Kindern bis elf Jahren aufgegeben und die Kinderaltersgrenzen den bundesweit geltenden Regelungen angepasst hat. Seither gilt für Kinder von sechs bis 14 Jahren der Kindertarif. Die zeitgleiche Einführung der Hundefreifahrt wurde seinerzeit vom VCD kritisch begleitet (siehe die Ausgabe 33/2004 der RHEINSCHIENE). Die dieser Maßnahme gewidmete VCD-Protestaktion „Tarnen Sie Ihr Kind als Hund“ sorgte für mediales Aufsehen. „Fahrgast ärgere dich nicht“, so titelte zum Beispiel die taz. Hauptargument des VRS war seinerzeit, dass nunmehr bundesweit einheitliche Kinderaltersgrenzen gelten würden und somit mehr Tarifgerechtigkeit und -einheitlichkeit herrschen würde.

2011 machte der VRS erneut von sich Reden, als die Preise für Kinderfahrkarten innerhalb eines Jahres um bis zu 28 Prozent erhöht wurden.

Tarife fördern Autonutzung

Während es mit dem verbundweit gültigen SchülerTicket, das allerdings ein Jahresabo voraussetzt, für „Fahrschüler“ inzwischen ein gutes Angebot gibt, das auch im Gelegenheits- und Freizeitverkehr genutzt werden kann, mangelt es weiterhin an attraktiven Angeboten für Kinder ohne SchülerTicket. Betroffen ist vor allem der Gelegenheits- und Freizeitverkehr von Familien mit Kindern, die im Grundschulalter sind oder Schulen in fuß- oder radläufiger Entfernung besuchen. Gerade auf längeren Strecken wirkt der halbe Erwachsenentarif für Kinder als Motivationshemmnis für die ÖPNV-Benutzung und stattdessen wird auf das Auto zurückgegriffen.

Anderere Verkehrsverbünde zeigen, wie es gehen kann

Einige Verkehrsverbünde sind inzwischen dazu übergegangen, für Kinder unabhän-

gig von der Entfernung einen Einheitspreis anzubieten, der sich an der günstigsten Tarifzone orientiert. Nicht nur beim benachbarten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ist es preislich unerheblich, ob das Kind innerhalb von Düsseldorf oder von Düsseldorf nach Dortmund fährt, auch beispielsweise beim Münchner Verkehrsverbund (MVG) zahlt ein Kind für eine Fahrt im Gesamtnetz lediglich 1,40 Euro, während der Erwachsene 11,60 Euro bezahlt. Auch beim Hamburger Verkehrs-



In Düsseldorf wird es ganz deutlich: Nach Dortmund (75 km) für 1,60 Euro (VRR), nach Köln (40 km) für 5,10 EUR (VRS) – das Verbundlogo ist ausschlaggebend.

verbund (HVV) ist ein Kind für 2,40 Euro von Buxtehude bis an die Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommerns unterwegs, für 4,60 Euro sogar in Form einer Kinder-Tageskarte für das HVV-Gesamtnetz.

Im VRS fehlen vergleichbare Angebote

Leider sind beim VRS solche Ansätze attraktiver Kinder- oder Familienangebote bisher nicht in Sicht. Hinzu kommt, dass der VRS außer den nur einem eingeschränkten Kundenkreis zugänglichen Job- und Großkunden-Tickets und dem

Aktiv60Ticket für Senioren (sic!) kein Zeitkarten-Angebot hat, das abends und am Wochenende eine erweiterte verbundweite Gültigkeit und eine Mitnahmemöglichkeit etwa für den Familienausflug bietet.

Auch hier ist der VRR längst weiter und bietet seinen Stammkunden mit dem populären Ticket2000 für einen moderaten Aufpreis das passende Ticket, während den VRS-Stammkunden nur das AnschlussTicket für 3,70 Euro bleibt, bei dem der VRS zu allem Überfluss auch gleich auf eine Kindervariante verzichtet hat. Der Familienausflug einer fünfköpfigen Familie über den Geltungsbereich einer elterlichen Zeitkarte hinaus schlägt somit schnell mit 37,00 Euro zu buche.

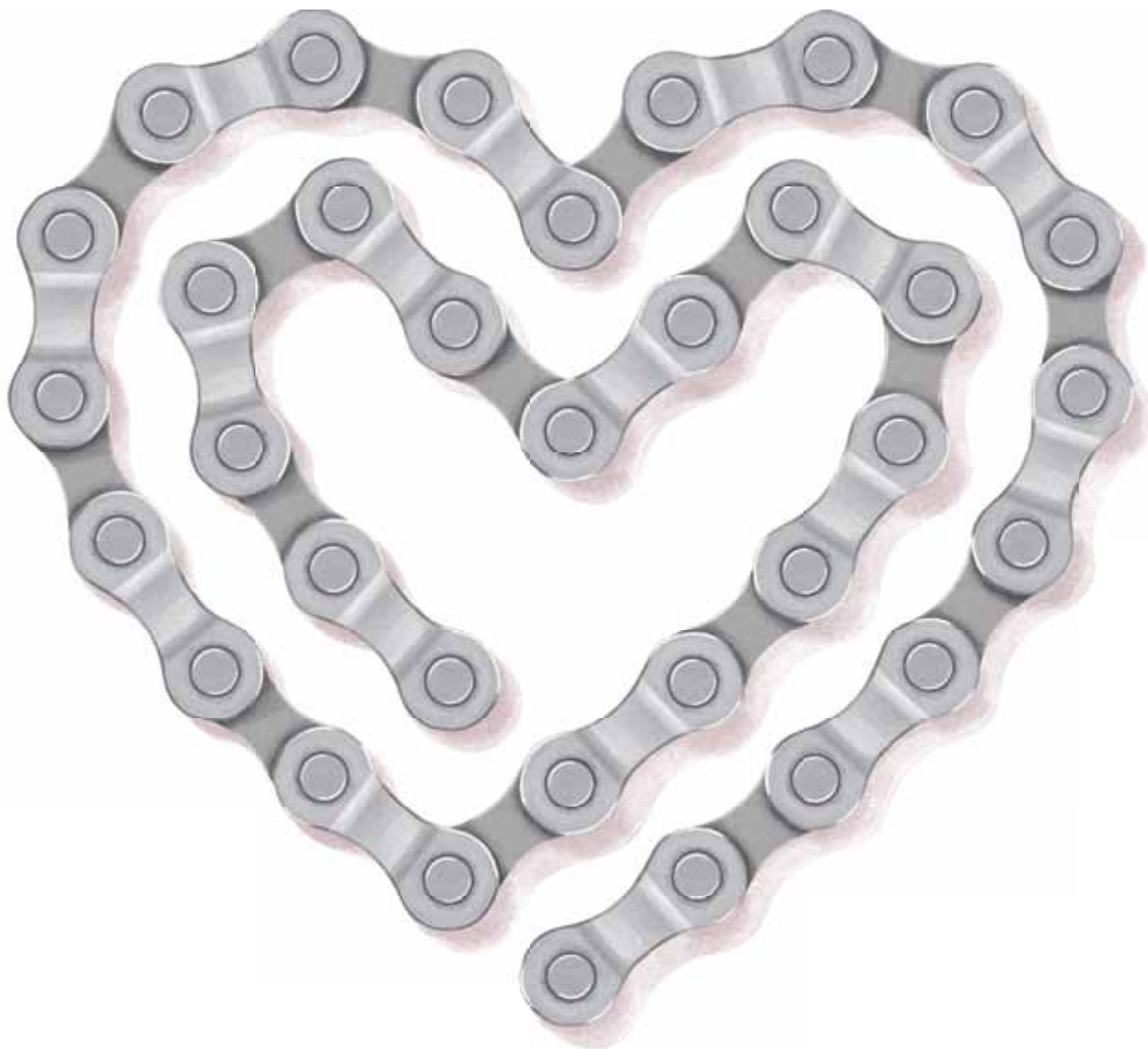
Verglichen mit den 36,40 Euro, die für ein verbundweit gültiges TagesTicket für fünf Erwachsene zu zahlen sind, stellt sich die Frage, wo hier nun der Bonus für den VRS-Stammkunden ist? Selbst die Anmietung eines Car-sharing-Fahrzeugs kann unter diesen Bedingungen in manchen Fällen die günstigere Alternative sein. Dies kann bei der angespannten Verkehrssituation in den Ballungszentren und angesichts der Umweltbelastung in unseren Städten kaum gewollt sein.

VRS sollte auf Stammkunden von morgen schauen

Von der vor 14 Jahren angekündigten Tarifgerechtigkeit und -einheitlichkeit für Kinder und Familien ist man immer noch weit entfernt. Andere Verbünde zeigen, dass attraktive Angebote für Kinder und Familien möglich und wirtschaftlich sind. Der VRS ist dringend aufgefordert, abseits von JobTicket und SchülerTicket vernünftige Angebote für Familien anzubieten. Der VCD wird diese Entwicklung weiter kritisch begleiten und den Verantwortlichen beim VRS und in der Politik mit Rat zur Seite stehen: Kinder im ÖPNV sind die VRS-Stammkunden von morgen!

Thomas Schönenkorb,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV





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

Die Buslinie 434 der Kraftverkehr Wupper-Sieg Takt verdichtet, Anbindung an Mülheim vertagt

Licht und Schatten bei der Qualitätsverbesserung des ÖPNV im Rheinisch-Bergischem Kreis

Tief im Kölner Nordosten fährt die Buslinie 434 von Köln-Mülheim über Höhenhaus und Dünnwald durch Bergisch Gladbach-Schildgen, Odenthal nach Bergisch Gladbach über die Haltestelle Markt zum S-Bahnhof. Bis vor einem halben Jahr Montag bis freitags einmal stündlich.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde der Takt der 434 auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Zumindest zwischen der Haltestelle „Leuchterstraße“ in Köln-Dünnwald und der Endhaltestelle in Bergisch Gladbach. Ursächlich hierfür ist die „Qualitätsinitiative ÖPNV im Rheinisch-Bergischen Kreis“, mit der auf 30 Buslinien im Kreisgebiet das Angebot verbessert wurde – auch auf der 434. Im Rheinisch-Bergischen Kreis hat der Kreistag die Initiative ergriffen und den besseren Nahverkehr bestellt. Diese Qualitätsverbesserung wurde vom hiesigen VCD eingefordert – nun wurde sie umgesetzt.

Durchgängige Anbindung an Mülheim ist gefordert

Bei so viel Licht gibt es auch Schatten – nämlich auf dem Kölner Stadtgebiet. Denn zwei von drei Fahrten enden an der Stadtbahnhaltestelle „Leuchterstraße“ in Köln-Dünnwald. Die Fahrgäste sollen dort

auf die Stadtbahnlinie 4 umsteigen. Doch diese Linie ist schon ohne die neuen Fahrgäste aus dem Bus gut besetzt.

„Alle Fahrten der 434 müssen bis nach Mülheim durchgebunden werden“, dies war auch Inhalt eines Offenen Briefes des Dünnwalder Bürgervereins von 1899 e.V. an Politik und Verwaltung zu den Problemen des Nahverkehrs in dem wenig beachteten Vorort. Gemeinsam mit der ARGE Umweltverbund Köln-Mülheim – ein Zusammenschluss von nachbarschaft köln-mülheim nord e.V., der Gruppe RRX für Mülheim und dem VCD – wurde für dieses Ziel geworben.

Als zusätzliches Ziel soll die Regionalbuslinie 434 an den schnellen Schienenverkehr angebunden werden, sprich den Bahnhof und künftigen RRX-Halt Köln-Mülheim. Für Odenthal, Bergisch Gladbach-Schildgen, aber auch Köln-Dünnwald wird dann der „Hauptbahnhof des rechtsrheinischen Kölner Nordens“ erstmalig umsteigefrei zu erreichen sein.

Am 10. Oktober 2017 gab der Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Köln das einstimmige Votum ab: „Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, in Zusammenarbeit mit der wupsi sobald wie möglich jedoch spätestens zum 2. Quartal 2018 für die Linie 434 eine Weiterführung der bislang an der Leuchterstraße endenden Fahrten bis zum Bahnhof Mülheim zu realisieren.“ Von diesem Votum wäre eigentlich ein die Vorgabe umset-

zendes Handeln der Stadtverwaltung zu erwarten gewesen.

In diesem Zusammenhang bemerkenswert ist auch, dass die Stadtverwaltung den Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 5. Dezember 2017 darüber informierte, dass es unter der Überschrift „Stärkung und Ausweitung des KVB-Busnetzes“ zwei Entlastungsbushlinien für die Linie 4 im Stadtbezirk Mülheim geben soll. Eine Ausweitung des Angebotes der Linie 434, die genau dieses Ziel unterstützt, wird dort aber an keiner Stelle erwähnt. Es erscheint fast so, als wenn die Stadtverwaltung entgegen dem Auftrag des Verkehrsausschusses nur die KVB und nicht auch die wupsi als Busanbieter in Köln in Betracht zieht.

Umsetzung ist vertagt

Die ARGE Umweltverbund Köln-Mülheim hatte sich Ende November mit einer Denkschrift zur Einbindung der Linie 434 in das Mülheimer Nahverkehrsnetz an Verwaltung und Politik gewandt. Erst Ende März 2018 antwortete die Stadtverwaltung – ein daraufhin vereinbartes Gespräch Ende April wurde seitens des zuständigen Amtes kurzfristig abgesagt. Damit wird es nichts mehr mit der Vorgabe, die Regionalbuslinie 434 spätestens im zweiten Quartal 2018 alle 20 Minuten zum Mülheimer Bahnhof zu führen.

Heiner Schwarz



Unregelmäßigkeiten im Bahnverkehr Wann fährt der RE 5?

Oder wozu gibt es einen Fahrplan?

Zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde das Angebot des Regionalexpress 5 (RE 5) ausgeweitet.

Eigentlich toll! Doch seitdem ist der RE 5 nur ausgesprochen selten nach Fahrplan gefahren. Gleich zum neuen Jahr fuhr er wegen Bauarbeiten zwischen Brühl und Bonn im südlichen Abschnitt über Wochen mit einem Sonderfahrplan. Nach Ostern wurde der Betrieb für sechs Wochen zwischen Köln und Düsseldorf

dann ganz eingestellt. Und in der Pfingstwoche fuhr der Zug von montags bis freitags nur bis Oberhausen.

Weitere Sperrungen sind für den Sommer angekündigt. Zudem passiert es immer häufiger, dass der RE 5 nicht bis Wesel fährt, sondern schon in Oberhausen abgebunden wird. Als der Zug noch nach Emmerich fuhr, endeten verspätungsbedingte Kurzfahrten noch in Wesel.

Leidtragende sind die Fahrgäste von Köln zum Niederrhein und umgekehrt. Der VRR sorgt dafür, dass sein Zug, der

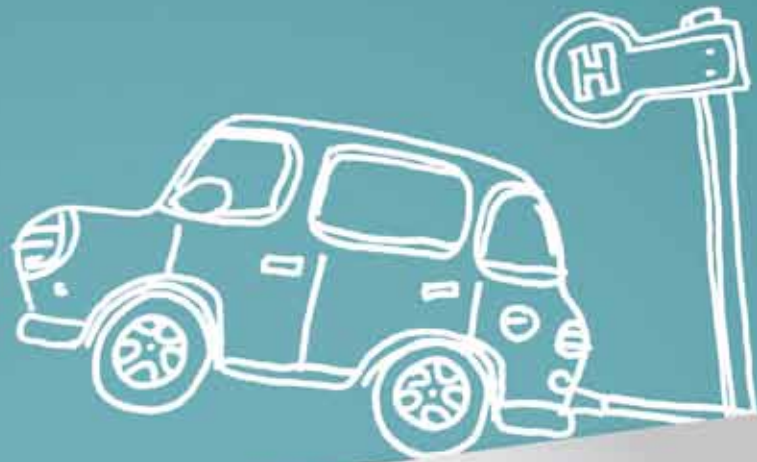
RE 19, nicht nur bis Emmerich, sondern sogar bis nach Zevenaar in die Niederlande verkehrt.

Fahrgäste aus dem Niederrhein fragen sich schon seit Längerem, warum sie von Köln abgebunden und alle Verbesserungen nur bis Düsseldorf gefahren werden. Sie befürchten, dies soll die Fahrgäste daran gewöhnen, dass im RRX-Konzept die Verbindung zwischen Koblenz und dem Niederrhein über Bonn und Köln nicht vorgesehen ist.

Roland Schüller



IHR ABO WIRD ZUM MULTITICKET.



Carsharing & Leihräder.
Jetzt mit Ihrem VRS-eTicket.



VRS

...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

www.abo-multiticket.de

S-Bahn-Ausbau im Knoten Köln I

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Stammstrecke sowie 10-Minuten-Takt auf der S 11

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit bildet einen wichtigen Baustein für eine effiziente und zeitnahe Realisierung des S-Bahn-Ausbaus im Knoten Köln. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst betonte: „Bei großen Infrastrukturprojekten wollen wir die Menschen frühzeitig von deren Nutzen überzeugen und sie auch in die Umsetzung aktiv einbeziehen.“ Sein Ministerium hat den S-Bahn-Ausbau Köln daher als Modellprojekt im neugegründeten „Bündnis für Mobilität“ ausgewählt.

Online-Dialog und Info-Messen

Für den ersten Projektabschnitt, den Ausbau der S 11, fand im Frühjahr dieses Jahres ein Bürgerdialog statt. Interessierte und Betroffene konnten sich in einem Online-Dialog unter sbahnkoeln.de vom 26. März bis zum 14. Mai ein Bild von der Situation vor Ort machen, Fragen an die beteiligten Vorgabenträger und ihre Partner stellen und Anregungen äußern. Auf der Website informierten Pläne und Luftbilder über das Vorhaben.

Die Möglichkeit zum persönlichen Gespräch mit Projektbeteiligten und Planern hatten Interessierte bei zwei Infomessen, die am 9. April in Köln-Mülheim und am 14. Mai in Bergisch Gladbach stattfanden. Bei der Infomesse in Köln-Mülheim, an der auch Minister Wüst teilnahm, machten 200 Bürger von dem Angebot Gebrauch. Der VCD hatte sich an beiden Infomessen mit Infoständen präsentiert.

Die Entwürfe der Vorplanung waren noch davor mit den sogenannten Trägern öffentlicher Belange abgestimmt worden. Meinungsbildner aus Politik, Wirtschaft und Verbänden konnten damit den Prozess begleiten, Probleme aufzeigen und Ideen beisteuern. So war der VCD schon an zwei „Akteurskonferenzen“ in Köln und Bergisch Gladbach beteiligt.

Nur ein erster Schritt

Der Ausbau der S 11 und der Stammstrecke sind nur der erste Schritt, um den bundes- und europaweit bedeutenden Bahnknoten Köln weiter auszubauen. Für einen Zehn-Minuten-Takt sind der zweigleisige Ausbau der S 11 zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach sowie der Ausbau

des Kölner Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Köln Messe/Deutz zentrale Maßnahmen im ersten Projektabschnitt.

Die Vorplanungen für die S 11 sollen Ende 2018 beendet sein. Die DB sichert zu, dass die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung, „wo dies möglich ist, in die weiteren Planungen eingehen.“ Bernd Köppel, Leiter Großprojekte West der DB Netz, unterstreicht: „Unsere Planer arbeiten intensiv an bestmöglichen Lösungen und zwar in Hinsicht auf Mensch und Natur.“

Im Juli 2017 hatten das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, die Deutsche Bahn und der Nahverkehr Rheinland (NVR) ferner eine Planungsvereinbarung für den Ausbau der Regionalbahn RB 38 (Erftbahn) zu einer S-Bahn unterzeichnet. „Die Fahrgastzahlen im S-Bahn-Verkehr in und rund um Köln steigen seit Jahren, allein im Jahr 2016 um 7,6 Prozent“, erklärte NVR-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober. „Vor dem Hintergrund des starken Wachstums der Metropolregion und zunehmender Pendlerverkehre wollen wir den Ausbau der S-Bahn im Sinne der Fahrgäste schnell vorantreiben.“

Friedhelm Bihn

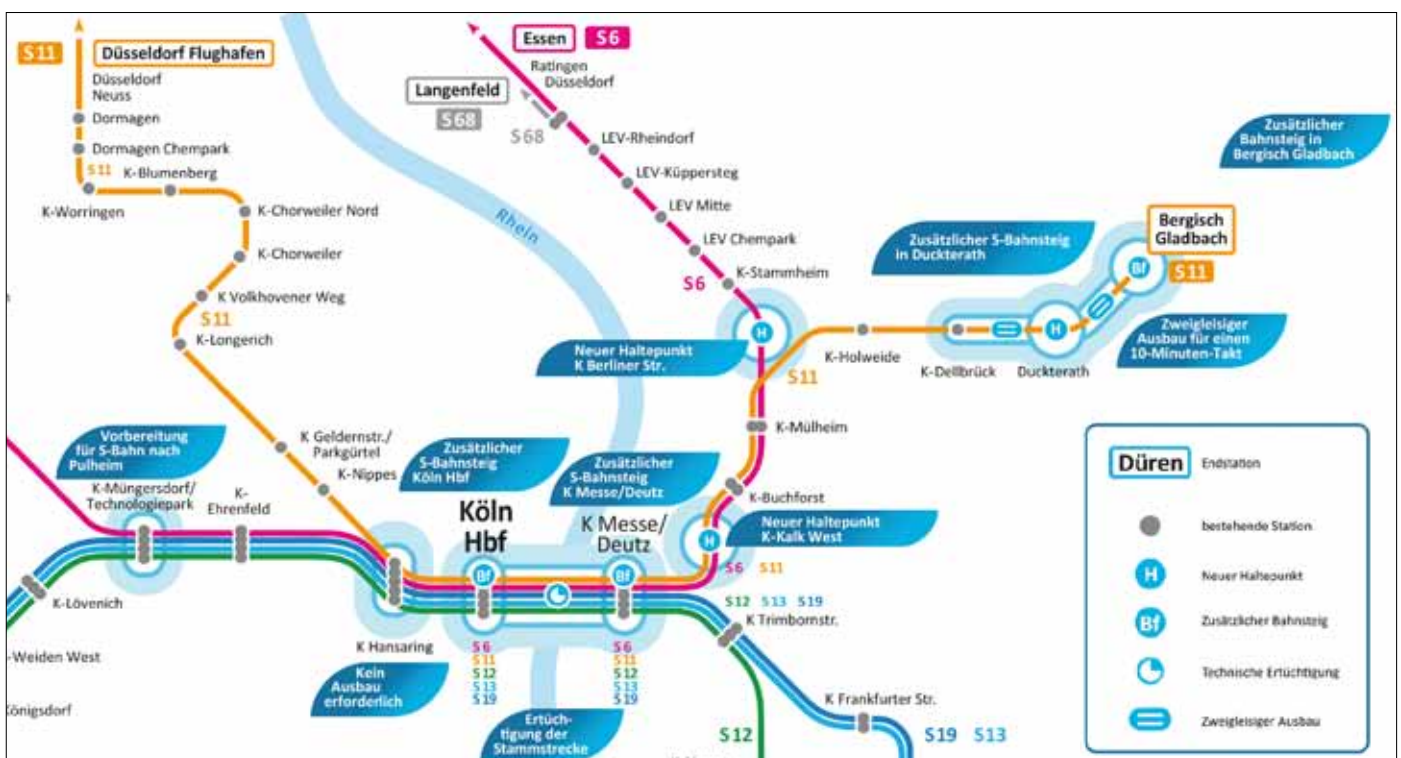


Schaubild der im Zusammenhang mit dem Ausbau der S 11 geplanten Baumaßnahmen © Nahverkehr Rheinland

S-Bahn-Ausbau im Knoten Köln II

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Als Vorsitzender der Beiräte für Inklusion der Stadt Bergisch Gladbach und für die Belange der Menschen mit Behinderungen des Rheinisch-Bergischen Kreises hat Friedhelm Bihn als Beitrag zur Bürgerbeteiligung zusammengestellt, was aus Sicht der Menschen mit Behinderungen bei der Planung des Ausbaus der S 11 berücksichtigt werden sollte.

S-Bahnstation Bergisch Gladbach

Bei dem im letzten Jahr „barrierefrei“ ausgebauten S-Bahnsteig fehlt beim Blindenleitweg an der Bahnsteigkante ein Abzweig zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) für den Busbahnhof.

Der geplante Zugang der zusätzlichen rund 170 Meter langen S-Bahnsteige nur über den Querbahnsteig reicht nicht aus. Nicht nur für den Übergang zum benachbarten Busbahnhof am anderen Ende der Bahnsteige ist eine gut ausgebaute, angstfreie Unterführung mit Aufzügen unerlässlich.

S-Bahnstation Duckterath

Die geplante und wegen der Höhe des Bahndamms sehr lange Fußgängerrampe für den barrierefreien Zugang vom P+R-Parkplatz zum neuen Bahnsteig ist unzureichend. Auch dieser Bahnsteig sollte einen Aufzug erhalten.



An nahezu allen Bahnhöfen fehlt ein Blindenleitsystem auf den Bahnsteigen und dessen Zugängen. [Foto: © Jörn Neumann]

S-Bahnstation Köln-Dellbrück

Der Bahnsteig 1 muss für den ebenerdigen Einstieg in die Fahrzeuge auf 96 cm angehoben werden. Beim Bahnsteig 2/3 ist die in der Nähe des Aufzugs schon vorhandene Anhebung auf den gesamten Bahnsteig auszudehnen.

Auf dem kombinierten Bahn- und Bussteig 1 fehlt eine DFI mit Sprachtaster für die Anschlusssicherung zwischen S-Bahn und den Buslinien 154 der Kölner Verkehrs-Betriebe und 435/436 der Kraftverkehr Wupper-Sieg.

S-Bahnstation Köln-Holweide

Die Bahnsteige müssen für den ebenerdigen Einstieg in die Fahrzeuge auf 96 cm angehoben werden. Nur so haben mobilitätsbehinderte Reisende einen schnellen Einstieg in die S-Bahn – ohne zeitaufwändiges Auslegen mobiler Rampen.

Der im Zuge der Buschfeldstraße auf der Westseite die S-Bahn unterquerende öffentliche Weg ist durch Reduzierung der Neigungen und die Einrichtung von Ruhezonen barrierefreier zu gestalten.

S-Bahnstation Köln-Mülheim

Im Rahmen des landesweiten Ausbauprogramms ist ein barrierefreier Ausbau vorgesehen. Dazu sollten Aufzüge an den Regionalverkehrsbahnsteigen gehören.

S-Bahnstation Köln Messe/Deutz

Die Planung sollte berücksichtigen, dass dieser stark frequentierte Verkehrsknoten auch eine hohe Anzahl an Umsteigern aufweist. Nicht wenige Reisende führen zudem umfangreiches Gepäck mit sich.

Die ausschließlich am östlichen Ende der Bahnsteige geplanten Aufzüge sind völlig unzureichend. Mobilitätsbehinderte Umsteiger vom Fernverkehr auf den Gleisen 11/12 müssten im Extremfall vom nördlichen Ende dieser Bahnsteige mehrere hundert Meter über diese und den Tunnel zu den S-Bahnsteigen laufen oder fahren. Der bereits heute oft schon überfüllte S-Bahnsteig 9/10 muss daher um 1,60 Meter verbreitert werden, damit auch am Personentunnel im Bahnhofsgebäude ein Aufzug eingebaut werden kann. Auch die neuen S-Bahn-Gleise müssten so trassiert werden, dass neben einem Treppenzugang zu den Gleisen 11 und 12 ein Aufzug zum Personentunnel und zum Bahnhofsgebäude möglich ist.

Für einen barrierefreien nördlichen Zugang der Fernbahn-Gleise 11/12 ist an der Unterführung am Auenweg auf Gleis 11 ein Aufzug für Gleis, Straße und Tunnel nötig. Der Tunnel kann dann durch eine Rampe mit dem ebenerdigen Weg von Gleis 12 zum städtischen Personentunnel und zum Haupteingang der Messe verbunden werden.

Friedhelm Bihn



emmaus

second-hand

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

Mo–Fr 15–18 Uhr
Sa 10–14 Uhr

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



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

S-Bahn-Ausbau im Knoten Köln III

Historische Chance für den Radverkehr

Kreuzungsfrei und schnell aus dem Rechtsrheinischen in Kölns Zentrum – der geplante Ausbau der S-Bahn bietet die Chance für komfortable neue Radverkehrsverbindungen

Die Planungen der Nordrampe zur Hohenzollernbrücke sind beschlossen und nun nimmt dieses lange überfällige Projekt endlich Fahrt auf. Auf der rechtsrheinischen Nordseite der Hohenzollernbrücke erschließen sich im Zuge des bevorstehenden S-Bahn-Ausbaus in den nächsten Jahren weitere großartige Möglichkeiten: Während es heute nur eine Abfahrt in Höhe der Rheinhallen gibt, könnte man bei der Gleiserweiterung mit geringem Aufwand eine zusätzliche Rampe kreuzungsfrei bis über den Auenweg führen.

Doch dabei muss es nicht bleiben; eine Radtrasse auf Höhe der Gleise bis zur Deutz-Mülheimer Straße hätte einen immensen Nutzen, da sie Pendlerströme weg vom Auto im Stau auf das Fahrrad lenken würde. Die steigenden Radlerzahlen zeigen es überall – auch in Köln: Wenn eine komfortable, sichere Radstrecke er-



Im Zuge des S-Bahn-Ausbaus können parallel zur Bahnstrecke komfortable Radverbindungen zwischen Buchforst, Deutzer Feld, Kalk und der Innenstadt geschaffen werden.

tüchtigt wird, übertreffen die Zahlen alle Erwartungen.

Und hier muss es ja auch noch nicht zu Ende sein, sind es doch nur noch wenige hundert Meter über das Deutzer Feld – weiterhin auf Gleishöhe – bis nach Kalk oder sogar Buchforst. Es könnte so eine mehr als zwei Kilometer lange Strecke ohne Stopps und Ampeln entstehen. Dass dies eine sinnvolle Maßnahme ist,

zeigt sich auch daran, dass die Trasse in das im Radverkehrskonzept Innenstadt definierte Radnetz aufgenommen wurde. Jetzt muss gehandelt und dieses Leuchtturm-Projekt gemeinsam mit der Bahn umgesetzt werden. Ganz nach der Devise: Angebote nicht Verbote – die Radfahrerinnen und Radfahrer sind da und warten nur darauf, in die Pedale treten zu können.
Melani Lauen □

Geplanter Fuß- und Radweg am Niehler Gürtel

Nippeser Bezirksvertretung will Autostraße

Ein langjähriges politisches Streitobjekt, der Ausbau des Niehler Gürtels, erhält durch den Beschluss von SPD und CDU der Bezirksvertretung (BV) Nippes vom 26. April scheinbar eine Wende.

Seit rund 50 Jahren schwelt der Streit, ob auf dem fehlenden 2,2 Kilometer langen Stück entlang der Hochbahn zwischen Bilderstöckchen und Mülheimer Brücke eine Autostraße entstehen soll oder nicht.

Die Vertreter von SPD und CDU im Stadtbezirk Nippes sind und waren schon immer für den Ausbau des Gürtels als Autostraße. Diese Haltung wurde in dem Beschluss vom 26. April noch einmal bestätigt. Der Verkehrsausschuss im Kölner Rat hat sich aber auf einen fahrrad- und fußgängerfreundlichen Weiterbau des Niehler Gürtels vollständig ohne Autoverkehr verständigt.

Umstrittene Zuständigkeit

Wer ist zuständig für den Ausbau des Niehler Gürtels, der Rat oder die BV Nippes? Diese Frage stand in letzter Zeit im Fokus der Entscheidungsgremien. Nun hat der Hauptausschuss, ein Gremium dem die Klärung dieser Frage obliegt, entschieden, dass der Rat, namentlich dessen Verkehrsausschuss, zuständig ist, weil die Trasse als Radverbindung nicht nur für Nippes von Bedeutung ist, sondern darüber hinaus auch für die Stadtbezirke Ehrenfeld und Mülheim.

Die beiden Mehrheitsfraktionen in der BV Nippes beschlossen jedoch, dass „zwischen der Geldernstraße und der Mülheimer Brücke eine attraktive Verkehrsverbindung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in beide Richtungen zu entwickeln und her-



Niehler Gürtel: Nach dem Willen der Ratsmehrheit soll hier eine attraktive Radverbindung, aber keine Autostraße entstehen.

zustellen“ ist. Die bisherigen Planungsvorlagen der Verwaltung (2871/2017) und des Büros West 8, die nur einen Radweg und keine Autostraße vorsahen, werden hingegen abgelehnt.

Am Ende der Beschlussvorlage der Bezirksfraktionen von SPD und CDU erfährt der Bürger deren wahre Absicht, nämlich den – unter anderem mit drei Kreisverkehren – autogerechten Ausbau der Gürteltrasse vor dem Verwaltungsgericht leichter durchsetzen zu können.

Umweltpolitisch fragwürdig

Gemäß der Begründung der Nippeser Bezirksvertreter soll die neue Verbindung den derzeitigen Verkehr im Bereich Merheimer Straße, Bergstraße und Friedrich-Karl-Straße sowie in Teilen der Bolten-

sterstraße erheblich reduzieren – eine eher fragliche Hoffnung. Wahrscheinlicher ist, dass sich auch hier wieder bewahrt, dass neue Straßen nur wieder neuen Verkehr erzeugen und damit mehr Lärm, ungesunde Luft, schlechtere Lebensbedingungen für die Menschen in den umliegenden Wohngebieten. Der Nordpark würde als Naherholungsgebiet beeinträchtigt, die Wege zu den ansässigen Schulen würden gefährlicher.

Noch ist offen, ob wir eine reine Radverkehrsanbindung von Ehrenfeld bis Mülheim bekommen oder aber hier die längst überholte Vorstellung einer autogerechten Stadt weiter kultiviert wird. Klar ist, dass die Entscheidung der Nippeser Bezirksvertretung schlecht mit den Zielen von „Köln mobil 2025“ vereinbar ist.

Wolfgang Kissenbeck

Stadtradeln 2018

Mitradler gesucht



Vom 16.6. bis 6.7. nimmt die Stadt K In wieder am Stadtradeln teil.

Mitglieder und Freunde des VCD sind eingeladen sich im Team

4VCD⁰⁰

anzumelden und mit uns Kilometer zu sammeln.

www.stadtradeln.de/koeln

Radverkehr in Bergisch Gladbach

Politik macht Öffnung der Fußgängerzone zur Farce

In Bergisch Gladbach wurde am 14. April dieses Jahres die Fußgängerzone in der Stadtmitte für den Radverkehr geöffnet. Die drei Verbände VCD, ADFC und die Interessengemeinschaft ProVelo haben sich in einer gemeinsamen Stellungnahme zu dieser Maßnahme geäußert.

Wir sehen täglich, dass die Auto-Mobilität in Bergisch Gladbach am Limit ist. Es müssen daher künftig mehr Wege mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Besonders schnell, platzsparend und umweltfreundlich ist der Fahrradverkehr, weshalb alle Welt stets betont, dass sein Anteil steigen sollte.

Doch die Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrende wird durch komplizierte zeitabhängige Regeln zur Farce. Verkehrszeichen müssen im Vorbeifahren erfasst und verstanden werden – die neuen Regelungen hingegen erfordern ein Faltblatt mit vielfarbigen Skizzen.

Was ist da passiert?

Der Stadtrats-Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr (AUKIV) sollte am 6. Februar 2018 die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr beschließen. Dies war Konsens am „Runden Tisch Radverkehr“ mit

Vertretern der Stadtverwaltung, Parteien, Ordnungsamt, Polizei sowie der Verbände ADFC, Pro Velo und VCD.

Ohne vorherige Ansage beantragte die CDU im AUKIV, die Öffnung zwischen Rheinberg-Galerie und Konrad-Adenauer-Platz auf die Zeit zwischen 17 Uhr und 10 Uhr zu beschränken. So wurde es mit den Stimmen der Mehrheitsfraktionen von CDU und SPD dann auch vom Ausschuss beschlossen.

Die Stadt wirbt damit, dass „Einkäufe komfortabel mit dem Fahrrad vom Geschäftseingang nach Hause“ transportiert werden können. Auch die Händler der IG Stadtmitte hatten erklärt, „sie seien der einhelligen Meinung, dass eine Öffnung für Radfahrer sinnvoll und sehr wünschenswert sei“.

Doch die Vertreter der Mehrheitsfraktionen sperren Radfahrer genau in der einkaufsstärksten Zeit von 10 bis 17 Uhr aus. ADFC, ProVelo und VCD gratulieren zu dieser Schildbürgerei!

Wir stehen für bessere Mobilität

Das neue städtische Mobilitätskonzept wurde im Jahr 2016 von der Politik be-



In der Bergisch Gladbacher Fußgängerzone ist seit April das Radfahren zeit- und abschnittsweise erlaubt.

[Foto: Bernhard Werheid]

schlossen. Es sieht nicht nur die Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer vor, sondern auch die Anlage von Radfahrstreifen, bessere Ampelschaltungen uvm. Geprüft werden soll die Einrichtung von schnellen Radwegen nach Köln und von Fahrradstraßen, um insbesondere Schulwege sicherer zu machen.

Wir setzen uns für eine optimale, zukunftsfähige Umsetzung des Mobilitätskonzepts ein: Wenn mehr Bus, Bahn und Rad gefahren wird, werden die Straßen entlastet und der Verkehr 'rollt'. Doch wir brauchen dazu vertrauenswürdige Partner in Politik und Stadtverwaltung, deren Aussagen verlässlich sind.

Friedhelm Bihn

Domumgebung

Neue Radverkehrsmarkierungen

In der Domumgebung werden die Bedingungen für den Radverkehr verbessert.

Nach umfangreichen Erneuerungsarbeiten im Bereich der östlichen Domumgebung wurde 2016 die Straßenmarkierung für die Verkehrsführung neu aufgetragen. Das Ergebnis, schmale Schutzstreifen und ungünstige Führungen für den Radverkehr, fand nicht die Zustimmung von VCD und ADFC, zumal es nicht mit dem beschlossenen Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) übereinstimmte – Förderung des Radverkehrs sollte anders aussehen!

Das wird geändert

Bei einer Ortsbegehung mit der Verwaltung wurden unsere schriftlichen Einwände nochmals mündlich vorgetragen. Nach gut einem Jahr interner Beratung stellte die Verwaltung am 17. April im Verkehrsausschuss eine Reihe an Änderungen vor, in denen unsere Kritik aufgegriffen wurde – nachfolgend die wichtigsten Punkte im Überblick (Details siehe https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0040.asp?__ksnr=18670):

- Die Mittelmarkierung wird auf der gesamten Länge der Trankgasse von der Marzellen- bis zur Johannisstraße entfernt. Der Radschutzstreifen wird auf 1,60 Meter verbreitert. Bisher waren es einschließlich der 32 Zentimeter breiten Abwasserrinne 1,12 Meter.
- Ein Abbiegen von der Trankgasse zum Breslauer Platz über die Johannisstraße, um etwa die Radstation oder die hoffentlich bald entstehende Rampe zur Hohenzollernbrücke zu erreichen, wird durch eine Linksabbiegung über den Überweg ermöglicht. Außerdem wird vor der Ampel eine 2,5 Meter breite Aufstellfläche eingerichtet.
- Die Zu- und Abfahrt von der Johannisstraße zur Trankgasse erhält eine zusätzliche Bordsteinabsenkung zur besseren Querung dieses Verkehrsknotens.
- Im Tunnel der Trankgasse von der Rheinuferstraße kommend entsteht vor der Ampel eine vorgezogene Aufstellfläche für links- und rechtsabbiegende Radfahrer.

Diese Maßnahmen sollen nach der Verwaltungsmittelteilung kurzfristig umgesetzt werden.

Das sollte noch geändert werden

Auch nach Umsetzung dieser begrüßenswerten Maßnahmen gibt es in der Domumgebung noch ein Weitergehendes Verbesserungspotential.

So wäre es vorteilhaft, die Richtung der Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr im Tunnel der Philharmonie (Zufahrt Parkhaus) zu drehen, um die Bedingungen für den Radverkehr auf der Straße „Am Domhof“ zu verbessern. Die sei jedoch, so die Verwaltung, nicht umsetzbar.

Ebenfalls unbefriedigend: Die Verbindung zwischen Trankgasse und Konrad-Adenauer-Ufer (Rheinpromenade) über



Neue und breitere Markierungen sollen die Situation für den Radverkehr in der Domumgebung verbessern.

den Frankenplatz wird leider unverändert für den Kfz-Verkehr zweispurig mit Mittelmarkierung und ohne Radverkehrsinfrastruktur geführt – gemäß RVKI müsste hier eigentlich ein Radschutzstreifen geschaffen werden.

Wolfgang Kissenbeck



FRIEDENSBILDUNGSWERK	
	Bildungsurlaub Mediation Sprachen
Info: www.friedensbildungswerk.de	Mediation - Sechsstufige Fortbildung zur / zum MediatorIn (150 Std.)
	Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Polnisch - Neugriechisch - Hebräisch
	Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik & Gesellschaft
	Der § 175, die Homosexualität und die Bundeswehr Mi, 20.06.2018 um 20.00 Uhr im Friedensbildungswerk, in Zusammenarbeit mit dem Centrum Schwule Geschichte
	Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945
	

Radverkehrskonzept Ehrenfeld

Guter Austausch zum Auftakt

Am 11. April 2018 hat auf Einladung des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln der erste Facharbeitskreis zur Entwicklung des Radverkehrskonzepts für den Stadtbezirk Ehrenfeld (RVKE) stattgefunden. Im Mai folgte eine Bürgerinformation.

Wie zuvor bereits angekündigt wurde, soll im Vergleich zu den bisherigen Radverkehrskonzepten in Lindenthal und der Innenstadt das Verfahren deutlich verschlankt werden, sodass der gesamte Prozess schneller abgeschlossen wird.

Facharbeitskreis am 11. April

Nach Begrüßung und Einleitung durch Josef Wirges (Bürgermeister des Stadtbezirks Ehrenfeld), Christian Dörkes (Leiter der Abteilung Planung des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung) und Jürgen Möllers (Fahrradbeauftragter der Stadt Köln) wurden drei Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten gebildet.

Die erste Arbeitsgruppe („Hot Spots“) befasste sich mit örtlichen wie thematischen Schwerpunkten im Stadtbezirk. Neben einer Analyse der Unfallstatistiken wurden auf einer Karte Problemstellen gekennzeichnet und diskutiert.

In der Arbeitsgruppe „Netzentwurf“ wurden zuvor ausgearbeitete Karten gezeigt, auf denen die relevanten Radverkehrsbeziehungen im Stadtbezirk dargestellt waren. Dabei galt es unter anderem zu beachten, dass es bereits ein LKW-Führungskonzept für den Stadtbezirk gibt, das berücksichtigt werden muss. Die Teilnehmer hatten die Möglichkeit, die vorgestellten Routen nach ihren Vorstellungen zu ergänzen und Hinweise zu Problempunkten anzubringen.

In der dritten Arbeitsgruppe („Aktuelle Projekte“) wurden einige bereits in der Umsetzung befindliche Projekte vorgestellt und kritisch diskutiert:

- die Umwidmung von Otto- und Nußbaumerstraße zu Fahrradstraßen (Anlieger frei),
- der bereits markierte Schutzstreifen auf dem Melatengürtel,
- die geplante Piktogrammreihe auf der Venloer Straße.

Wie zu erwarten wurde in allen Arbeitsgruppen die Venloer Straße auf dem Abschnitt zwischen Innerer Kanalstraße und Gürtel als schwierigster Knackpunkt gesehen. Hier kommt es zu den meisten Unfällen und die aktuelle Gesamtsituation ist für alle Verkehrsteilnehmer wenig zufriedenstellend. Umso erfreulicher war es, dass die Vertreter der Stadt Köln signalisierten, dass dieser Abschnitt unabhängig vom RVKE betrachtet werden soll und der Wunsch besteht, hier möglichst bald zu deutlichen Verbesserungen zu kommen. In diesem Zusammenhang wird sicherlich zu diskutieren sein, ob die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr weiterhin toleriert werden kann.

Bürgerinformation am 17. Mai

Die Veranstaltung fand im Club Bahnhof Ehrenfeld statt und war mit mehr als einhundert Teilnehmern sehr gut besucht. Bemerkenswert und erfreulich war, dass fast zwei Drittel davon zum ersten Mal eine radverkehrspolitische Veranstaltung besuchten und somit die Belange der Bürgerinnen und Bürger über die verkehrspolitisch Aktiven hinaus diskutiert werden konnten.



Gelungener Auftakt am 17. Mai 2018: Die Bürgerinformation zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld zeichnete sich durch großes Interesse, intensiven Austausch und viele Ideen aus.

Nachdem das Vorgehen und die ersten Ergebnisse des Facharbeitskreises von der Stadt und verschiedenen Initiativen vorgestellt worden waren, wurde an vier Thementischen in Kleingruppen diskutiert. Trotz des schönen Wetters wurden nicht nur draußen im Sonnenschein, sondern auch in den Bahnbögen viele Ideen entwickelt und Beispiele aus dem Alltag der verschiedensten Radfahrenden ausgetauscht. Zum Schluss wurden alle über die Punkte der Thementische informiert und teilweise auch gleich zum Mitmachen an einigen Aktionen aufgerufen.

Insgesamt ein gelungener Auftakt, der gezeigt hat, wieviel Potential in der Bürgerschaft liegt. Ein zweiter Arbeitskreis soll im Herbst folgen. Weitere Informationen zur Entwicklung des RVKE finden sich unter www.raddialog-ehrenfeld.koeln.

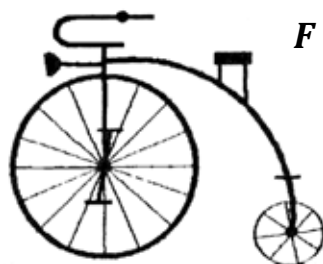
Pierre Beier,

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



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

Neues Aktionsbündnis „Aufbruch Fahrrad“

Volksinitiative für die Mobilitätswende in NRW

Immer mehr Menschen wünschen sich ein modernes, bewegliches Land NRW. Und den Umbau unseres Verkehrssystems hin zu mehr Nachhaltigkeit und weniger Fixierung auf das Auto. Das Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad will zeigen, wie viele Menschen im Land das wollen. Dafür startet das Bündnis im Juni die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad. Innerhalb eines Jahres werden mindestens 66.000 Unterschriften in NRW gesammelt. Wer unterschreibt, schließt sich den neun Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität an, die das Bündnis der Landesregierung vorschlägt. Diese Maßnahmen sorgen dafür, dass der Anteil des Radverkehrs im Jahr 2025 ein Viertel am Verkehr beträgt. Derzeit sind das nur rund 8 Prozent. Die neun Maßnahmen sollen in einem Fahrradgesetz NRW verankert werden.

Zu den Maßnahmen gehört auch die konsequente Ausrichtung der Verkehrsplanung an der „Vision Zero – Null Verkehrstote“, damit noch mehr Menschen sich trauen, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen. Auch der Start einer Kampagne pro Fahrrad oder der konsequente Ausbau von Radschnellwegen und Fahrradstraßen sind Teile des Maßnahmenkatalogs. Wenn innerhalb eines Jahres mindestens 66.000 Unterschriften von Unterstützer*innen im Land zusammenkommen, wird der Landtag in NRW sich mit den Forderungen befassen.

Das Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad gründete sich im Frühjahr 2017 und umfasst bereits rund 30 Organisationen und Verbände landesweit. Auch der VCD Landesverband NRW und der ADFC NRW sind Mitglieder im Aktionsbündnis, ebenso viele Orts- und Kreisverbände von ADFC und VCD oder andere Mobilitätsgruppen vor Ort. Das Aktionsbündnis wirbt um wei-

tere Akteure, die dem Bündnis beitreten möchten. Die Volksinitiative erfasst ganz Nordrhein-Westfalen: In Münster, Aachen, dem Ruhrgebiet oder in der Eifel werden Unterstützer*innen gesucht, ebenso von Rahden bis nach Hellenthal, vom Selfkant bis nach Höxter. Überall werden auch Freiwillige gesucht, die mithelfen, Unterschriften zu sammeln, oder Sammelstellen für die Unterschriftenbögen einrichten möchten. Gesammelt wird auch auf allen Großveranstaltungen wie Fahrrad-Sternfahrten, Messen oder Kongressen rund um Nachhaltigkeit und nachhaltige Mobilität.

Start bei der RADKOMM

Die Volksinitiative startet am 16. Juni auf der RADKOMM #4 in Köln. Wer unterstützen möchte, kann sich melden unter: kontakt@aufbruch-fahrrad.de. www.aufbruch-fahrrad.de 

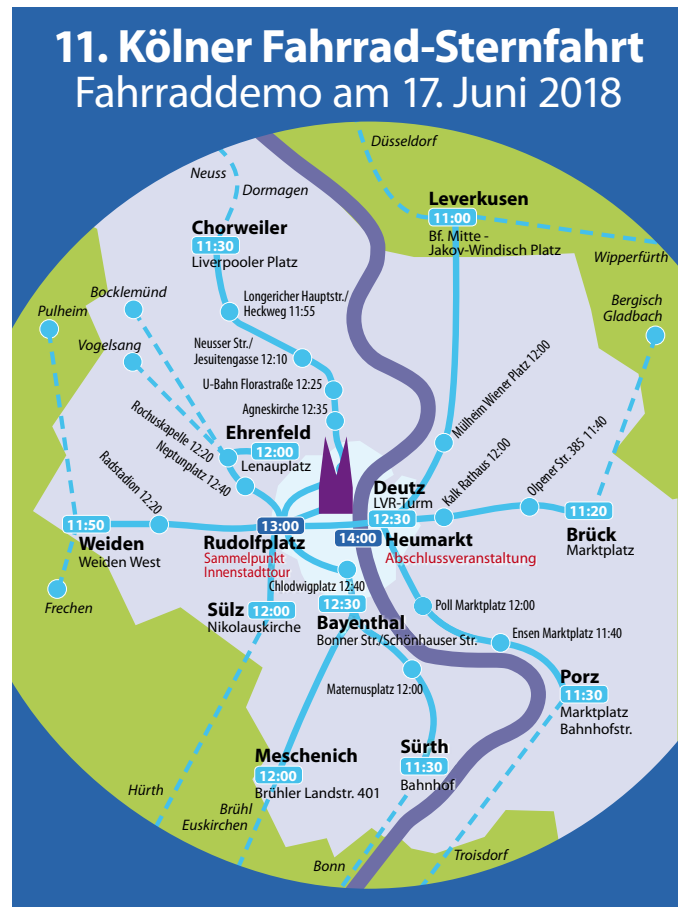
11. Kölner Fahrrad-Sternfahrt Sternförmig in die Stadt

Für das gute Leben in Köln. Für sicheres und entspanntes Radfahren und für ein faires Miteinander auf Straßen, Plätzen und Gehwegen mit mehr Platz für Rad- und Fußverkehr. Diese Ziele wollen wir gemeinsam mit allen Teilnehmer*innen sichtbar machen – als größte Fahrraddemo in Köln! Denn Radfahren ist gesund, abgasfrei, klimaneutral und macht Spaß.

Die Kölner Fahrrad-Sternfahrt setzt sich auch im elften Jahr ihres Bestehens dafür ein, genau diese Ziele sichtbar zu machen. Am Sonntag, den 17. Juni 2018, wollen wir so viele Menschen wie möglich auf die Straßen Kölns bringen – und zwar mit dem Rad!

Von rund 30 Treffpunkten auf dem Kölner Stadtgebiet und in der Umgebung geht es los. Sternförmig werden die einzelnen Gruppen in neun Routen in die Innenstadt fahren, sich am Rudolfplatz sammeln und eine gemeinsame Innenstadtfahrt zur Abschlussveranstaltung auf dem Heumarkt unternehmen. Es werden zahlreiche Radlerinnen und Radler aus Bonn, Düsseldorf, Neuss und dem Bergischen Land erwartet. Alle, die zur diesjährigen Kölner Fahrrad-Sternfahrt kommen, sind zudem herzlich eingeladen, für die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad zu unterschreiben, die auf der RADKOMM #4 am 16. Juni offiziell eröffnet wird.

Veranstalter der Sternfahrt ist der RADKOMM e.V. Er wird von ADFC Köln, ADFC Leverkusen, Greenpeace und VCD NRW in der Organisation unterstützt. Alle Treffpunkte und Abfahrtszeiten stehen auf der Webseite www.sternfahrt-koeln.de. 



Gefördert durch die



RADKOMM #4

Erstes Treffen aller Radentscheide bundesweit

Seit ihrem Debüt 2015 hat sich die RADKOMM – Kölner Forum Radverkehr zum größten Kongress für nachhaltige Mobilität in NRW entwickelt.

Die RADKOMM lädt Bürger*innen, Expert*innen, Wissenschaftler*innen und Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung ein, gemeinsam die Mobilitätswende zu denken. Die ist in Zeiten des Dieselskandals dringlicher denn je. Die RADKOMM lädt einen ganzen Tag lang ein zu spannenden Workshops, Impulsvorträgen und Diskussionsrunden.

Die RADKOMM #4 steht im Zeichen von Radentscheid, Bürgerbeteiligung & Co. Zum ersten Mal kommen Vertreter*innen aller neun Radentscheide in Deutschland zusammen. In Aachen, Bamberg, im Bundesland Bayern, in Berlin, Darmstadt, Frankfurt, Hamburg, Kassel und Stuttgart gibt es Radentscheide, die entweder bereits erfolgreich durchgeführt wurden oder die aktuell in den Startlöchern stehen.



hen. Mit Blick auf die Kommunalwahlen 2020 in NRW wünschen wir uns für viele Städte Radentscheide. In Köln planen wir dies für 2019. Vielleicht lassen sich auch andere Städte zu ihrem eigenen Radentscheid inspirieren? Welche Schlüssel zum Erfolg haben die einzelnen Radentscheide für sich entdeckt? Wie sammelt man am besten Unterschriften? Wie erzeugt ein Radentscheid das gewünschte Medienecho? Welche Aktionen sind besonders wirksam? Diesen Fragen wollen wir auf der RADKOMM nachgehen.

Wir freuen uns zudem auf den Eröffnungsvortrag von Prof. Dr. Hermann Knoflacher aus Wien. Die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker wird ein Grußwort sprechen. Zu den vielen tollen Referent*innen gehören der Vorsitzende des Deutschen Journalistenverbands Prof. Dr. Frank Überall, die Verkehrsplaner Dr. Heiner Monheim und Jörg Thiemann-Linden, die Kölner Beigeordnete für Verkehr, Andrea Blome, und der Beigeordnete für Umwelt und Soziales, Prof. Dr. Harald Rau. Wir sprechen über Fußverkehrsstrategien für die Stadtplanung, über das Einrichten von Fahrradstaffeln, über die Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und Bürger*innen, über Medienstrategien für Nachhaltigkeitsaktivist*innen, über die Arbeit von Straßen.NRW und vieles mehr.

16. Juni 2018: RADKOMM #4 Aufbruch Fahrrad & Start der Volksinitiative, Alte Feuerwache Köln.
www.radkomm.de

Ihre grüne Druckerei im Rheinland

Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut



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



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



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



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



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

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

grün gedruckt.de
eine Marke der schloemer-gruppe

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

www.grün-gedruckt.de

Aktuelle Informationen unter:

www.facebook.com/gruengedruckt

www.twitter.com/gruen_gedruckt

<http://gplus.to/GruenGedruckt>



Haupttrouten auf wichtigen Radverkehrsverbindungen

Vorrang für Radfahrende

Radfahrkonzepte für die Bezirke müssen durch eine übergeordnete Betrachtung der benötigten Radverkehrsverbindungen ergänzt werden.

Nach den Radverkehrskonzepten für Sülz/Klettenberg und für die Innenstadt wird im Auftrag der Stadtverwaltung von einem Planungsbüro zurzeit ein Radverkehrskonzept für den Bezirk Ehrenfeld erstellt. Die für die Innenstadt vorliegenden Planungen für den Radverkehr sind durchaus ambitioniert: Langfristig soll ein flächendeckendes Netz von gut mit dem Rad zu befahrenden Straßen entstehen, unterteilt in Mischverkehrsflächen mit geringen Fahrgeschwindigkeiten (Tempo-30-Zonen) und Straßenzügen, auf denen der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden soll. Ein vergleichbares Netz soll nun auch für Ehrenfeld definiert werden.

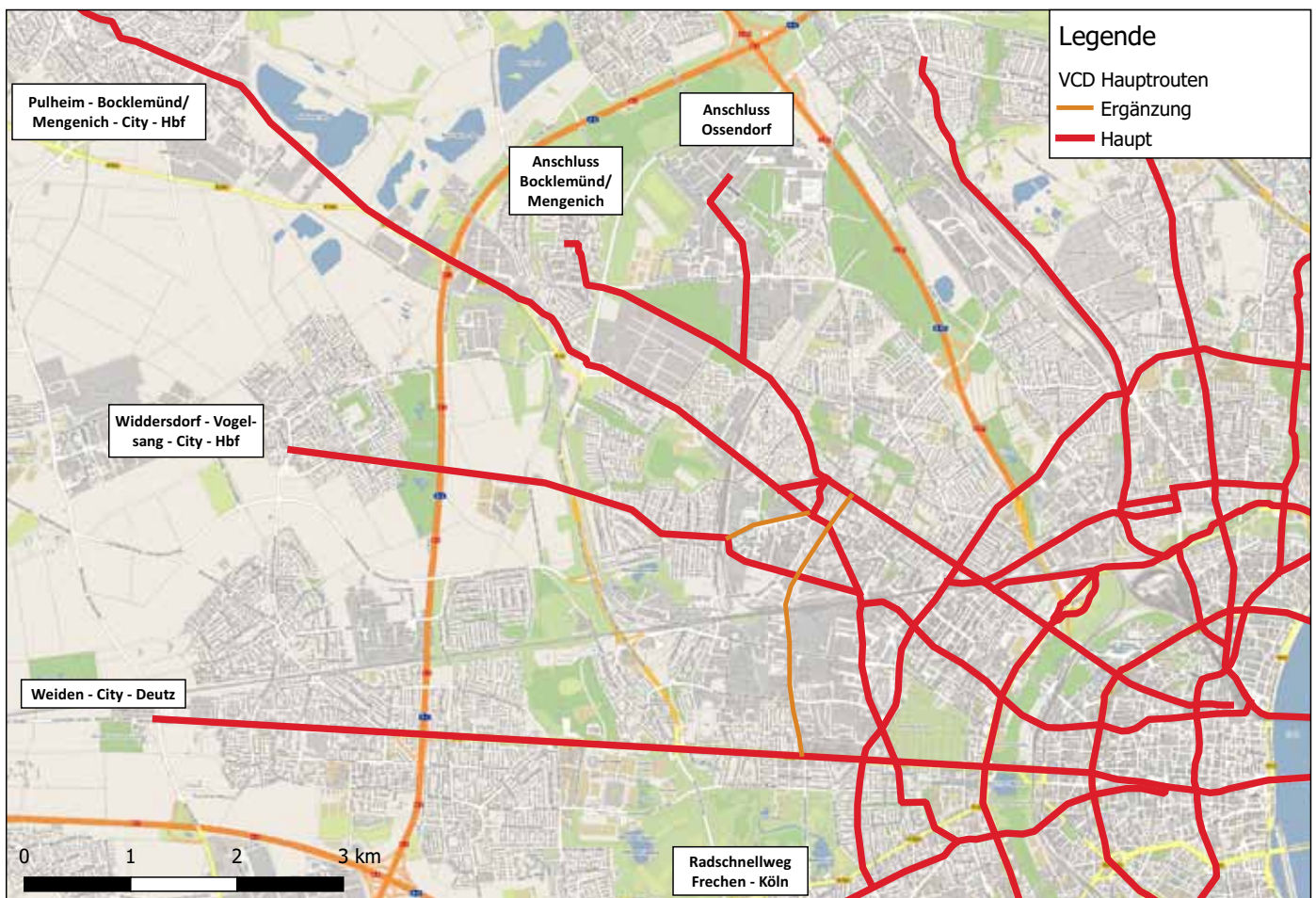
Neben dem „Bottom-up-Ansatz“ der Radverkehrskonzepte auf Bezirksebene wäre es sinnvoll, für die Gesamtstadt und wichtige Stadt-Umland-Relationen ein übergeordnetes, aus besonders attraktiven Strecken bestehendes Haupttroutennetz für den Radverkehr zu definieren, das bei der Weiterentwicklung des städtischen Straßennetzes vorrangig umgebaut werden sollte (siehe auch den Beitrag *Langsame Radschnellwege: Köln braucht ein Haupttroutennetz*, RHEINSCHIENE 59/2017).

Die in den vorliegenden und geplanten Bezirkskonzepten vorgesehenen Maßnahmen sollen vor allem dann umgesetzt werden, wenn Straßenräume – etwa aus Alters- oder Sicherheitsgründen – ohnehin modernisiert werden müssen. Zusätzlich wurden im Radverkehrskonzept Innenstadt vorrangig umzusetzende Maßnahmen definiert, zum Beispiel die

Schaffung einer attraktiven Radverkehrsverbindung über die Nord-Süd-Fahrt.

VCD erarbeitet Bedarfsanalyse

Solche Planungen sollten gesamtstädtische Wegerelationen und die Anschlüsse wichtiger Verbindungsstrecken an den Rändern der bezirklichen Konzepte berücksichtigen. Die Arbeitsgruppe Haupttroutennetz des Arbeitskreises Radverkehr im VCD Regionalverband Köln hat deshalb eine Bedarfsanalyse für den Radverkehr auf gesamtstädtischer Ebene erarbeitet. Dabei wurden wichtige Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs in Köln markiert, zum Beispiel Bezirkszentren, wichtige Bahnhöfe oder große Wohn- und Gewerbegebiete, und die Verbindungen zwischen benachbarten Punkten gemäß ihrer geschätzten Bedeutung für Radfahrende hin gewichtet. Ein hohes Gewicht



Haupttrouten im Kölner Nordwesten: Die Karte zeigt als Zwischenstand die mit Blick auf Ehrenfeld und Nippes erarbeiteten Vorschläge der Arbeitsgruppe Haupttroutennetz des VCD-Arbeitskreises Radverkehr.

wurde etwa den Relationen zwischen Ehrenfeld und der Universität und dem Bezirkszentrum Nippes und der Innenstadt beigemessen. Auf diese Weise wurde ein zunächst streckenunspezifisches Bedarfsnetz ermittelt.

Beispiel Ehrenfeld

Im nächsten Schritt überlegen wir, über welche konkreten Strecken die als wichtig eingestuften Relationen geführt werden könnten. Dabei hat es sich als sehr hilfreich erwiesen, die Strecken „von außen nach innen“ zu denken, beispielsweise vom Zentrum einer Umlandgemeinde über ein Bezirkszentrum in die Kölner Innenstadt hinein. Dieses Vorgehen garantiert, dass die überbezirklichen Haupttrouten einen guten Anschluss an die bezirklichen Haupttroutenabschnitte haben. Die Arbeitsgruppe Haupttroutennetz hat

sich aus aktuellem Anlass zunächst mit der Strecke vom nordwestlichen Umland über Ehrenfeld in die Innenstadt beschäftigt. Die Arbeitsergebnisse sollen in die Entwicklung des Radverkehrskonzepts Ehrenfeld einfließen. Bei der Bearbeitung wurde deutlich, dass sich die Venloer Straße trotz des bestehenden hohen Radverkehrsanteils kaum als Haupttroute eignet, da die große Geschäftsdichte, viele Parkvorgänge sowie zahlreiche querende Fußgängerinnen und Fußgänger ein zügiges Vorankommen erschweren. Deshalb sehen wir eher die Vogelsanger Straße als sinnvolle Haupttroutenführung an. In diesem Fall wäre es logisch, diesen Verbindungskorridor in die Innenstadt zu verlängern, sodass dann auch die Antwerper Straße im Belgischen Viertel als Radhaupttroute ausgestaltet werden müsste. Im Radverkehrskonzept Innenstadt ist ein fahrradfreundlicher Ausbau dieser Straße

jedoch nicht vorgesehen. Dieses Beispiel zeigt also, wie wichtig es ist, ein städtisches Gesamtnetz zu entwerfen.

Weitere Vorhaben

Die AG Haupttroutennetz, die sich auch schon Gedanken zu den entsprechenden Wegführungen im Bezirk Nippes Gedanken gemacht hat, wird ihre Arbeit nun mit der Definition eines Haupttroutennetzes für die rechtsrheinischen Bezirke fortsetzen. Die Stadt Köln beabsichtigt, gemeinsam mit der Stadt Leverkusen und den Kreisen Rhein-Berg und Rhein-Sieg einen Planungsauftrag zur Erstellung eines Radschnellwegekonzepts zu vergeben. Die AG Haupttroutennetz wird versuchen, ihre Erkenntnisse auch in diesen Prozess einfließen zu lassen.

AG Haupttroutennetz im
VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Leverkusener Brücke Sieben Kilometer Umleitung für sieben Monate ...

... und viele weitere Behinderungen

Die Baustellen für den Neubau der Leverkusener Brücke sind eingerichtet und der Radverkehr spürt, welche Bedeutung er für Straßen.NRW und die Kommunen Leverkusen und Köln hat.

Nicht zuletzt durch die permanenten Autostaus gewinnt der Radverkehr zwischen Merkenich und Leverkusen zunehmend an Bedeutung. Die breitere Nordseite der Leverkusener Brücke ist jedoch seit Anfang Januar 2018 für den Fuß- und Radverkehr gesperrt, sodass sich dieser auf der für Begegnungsverkehr ohnehin zu schmalen Südseite drängt.

Auf der Leverkusener Seite sind auf dem ehemaligen Pendlerparkplatz und dem Fuß- und Radweg zum Neulandpark Büro-Container für die Baustelle entstanden. Das hat zur Folge, dass man nicht mehr direkt in den Neulandpark und somit auf die Umleitungen nach Norden und Osten kommt. Möchte man von der Leverkusener Brücke den Rhein weiter nach Norden fahren, wird man großräumig in den Neulandpark, an die Dhünn, bis zur Wupper und dann wieder an den Rhein geleitet. Denn der Radweg entlang

des Rheins ist noch bis Ende des Jahres gesperrt.

Für Berufspendler mit dem Fahrrad bedeutet das täglich sieben Kilometer Umweg, es sei denn man umfährt illegalerweise die von Woche zu Woche massiver werdenden Sperrungen. Der Radweg selbst ist zwar recht verschmutzt, bislang allerdings noch immer gut befahrbar.

Auf Kölner Seite werden großzügig Radwege gesperrt, siehe Edsel-Ford-Straße und Schlettstadter Straße. Der Radverkehr wird auf einer Seite gebündelt – im Fuß-Rad-Mischverkehr trotz trennender Stolperkante, sonst kämen zwei Radfahrende im Begegnungsverkehr gar nicht aneinander vorbei. Dieses scheint offensichtlich notwendig zu sein, um Baustellenfahrzeuge auf dem Rad- und Fußweg abstellen zu können, trotz einer großflächig gerodeten Fläche auf der Nordseite der Leverkusener Brücke, die nun einer Mondlandschaft gleicht.

Aktuelle Informationen zu den Behinderungen sind zu finden unter www.strassen.nrw.de/de/projekte/autobahnausbau-bei-leverkusen/baufortschritt.html#einschraenkungen

Melani Lauen



Auf Kölner Seite führt die Umleitung für den Fuß- und Radverkehr über die Merkenicher Hauptstraße, nicht über den Spörkelhof. Dieser ist für den Durchgangsverkehr gesperrt, muss aber trotzdem den Fuß- und Radverkehr von und zu der Bahnhaltestelle ermöglichen, was zu kuriosen Lösungen geführt hat. Soll dieser Zustand jetzt über Jahre so bleiben?

[Foto: Bruno Klais]

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Pilotprojekt auf den Ringen gestartet

Informationen aus dem Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln

Nachfolgend werden einige wichtige Maßnahmen und Planungen für bessere Radverkehrsbedingungen aus dem ersten Halbjahr 2018 beschrieben. Für aktuelle Informationen siehe [www.stadt-koeln.de/Leben in Köln/Verkehr/Radfahren](http://www.stadt-koeln.de/Leben%20in%20K%C3%B6ln/Verkehr/Radfahren).

Neue Radverkehrsanlagen auf den Kölner Ringen

An den Kölner Ringen wird auf ersten Teilabschnitten eine Autospur in eine Radspur umgewandelt. Den Beschluss hierfür hat der Verkehrsausschuss der Stadt Köln am 5. Dezember 2017 gefasst. Als Regellösung ist ein 2,5 Meter breiter Radfahrstreifen vorgesehen, in Bereichen mit schmalen Fahrbahnquerschnitten sowie in Kreuzungsbereichen werden teilweise auch Schutzstreifen aufgebracht.

Als erste Abschnitte werden seit dem 22. Mai die „Pilotstrecke“ auf dem Hohenstaufenring zwischen Zülpicher Platz und Lindenstraße sowie die Radverkehrsanlagen auf dem Theodor-Heuss-Ring und dem Sachsenring realisiert. Als nächster Abschnitt wird im Juni mit dem Umbau der Kreuzung Ulrichgasse/Sachsenring mit neuen Radverkehrsanlagen ausgestattet. Dabei werden überwiegend 2,5 Meter breite Radfahrstreifen eingerichtet.

Damit werden auf insgesamt rund 2,5 Kilometern der Kölner Ringe neue



Auf dem Theodor-Heuss-Ring wird für den Radfahrstreifen das Schräg- in Längsparken umgewandelt.

Radverkehrsanlagen geschaffen. Ob die Regellösung auch im verkehrstarken Abschnitt zwischen Richard-Wagner-Straße und Ebertplatz eingesetzt werden kann, wird zurzeit geprüft.

Öffnung der Gladbacher Straße für den gegenläufigen Radverkehr

Die Gladbacher Straße ist zwischen Erftstraße und Kaiser-Wilhelm-Ring eine nur in Richtung Innenstadt befahrbare Einbahnstraße, die für Radfahrende in Gegenrichtung nicht geöffnet ist. Somit besteht stadtauswärts eine erhebliche Netzlücke. Diese wird mit der Anlage eines Radfahrstreifens geschlossen. Für stadteinwärts fahrenden Radverkehr wird die Situation durch die Markierung von Schutzstreifen ebenfalls verbessert. Die Flächen für die Radverkehrsinfrastruktur

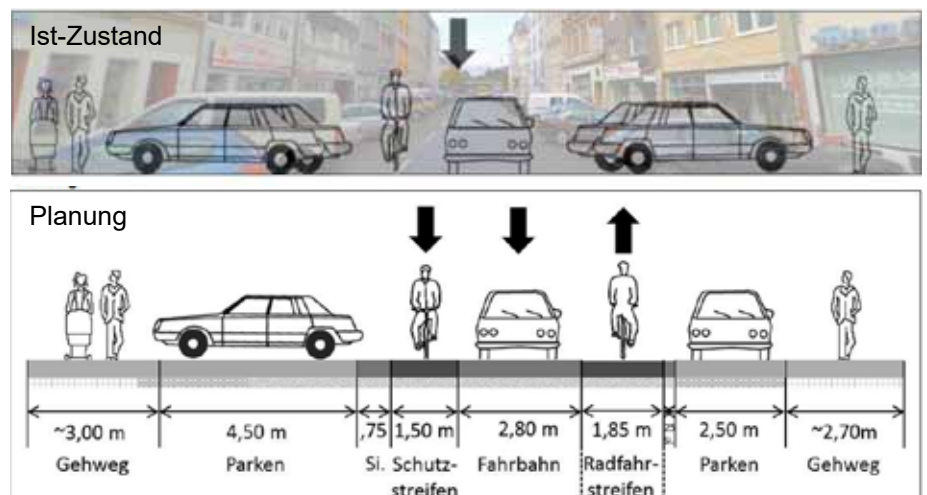
werden durch den Wegfall der Linksabbiegerspur in die Ringe und eine Neuordnung des Parkens geschaffen.

Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Friesenwall

Die Einrichtung der ersten Fahrradstraße auf den Wällen beginnt dieses Jahr auf dem Friesenwall. Zunächst wird der Abschnitt zwischen Mittelstraße und Ehrenstraße mit Piktogrammen und Fahrradstraßenschildern ausgestattet. Der politische Beschluss sieht den Wegfall von Stellplätzen zugunsten eines Raumgewinns für den Radverkehr und das Fahrradparken vor. Auf einer Seite wird das Parken im Friesenwall aufgehoben. Die so entstehende Verbreiterung der Fahrgasse erhöht den Komfort für Radfahrende und entschärft den Begegnungsfall mit dem motorisierten Individualverkehr. Neben



Start der Umbaumaßnahmen für die Pilotstrecke auf dem Hohenstaufenring



Derzeitiger Zustand und geplante Umgestaltung der Gladbacher Straße im Abschnitt zwischen Erftstraße und Spichernstraße

einer Neuaufteilung des Straßenraumes wird zudem die Querung im Kreuzungsbe-
reich Friesenwall/Magnusstraße für den
Radverkehr signaltechnisch verbessert.

Zweirichtungsradverkehr auf der Nordseite der Deutzer Brücke

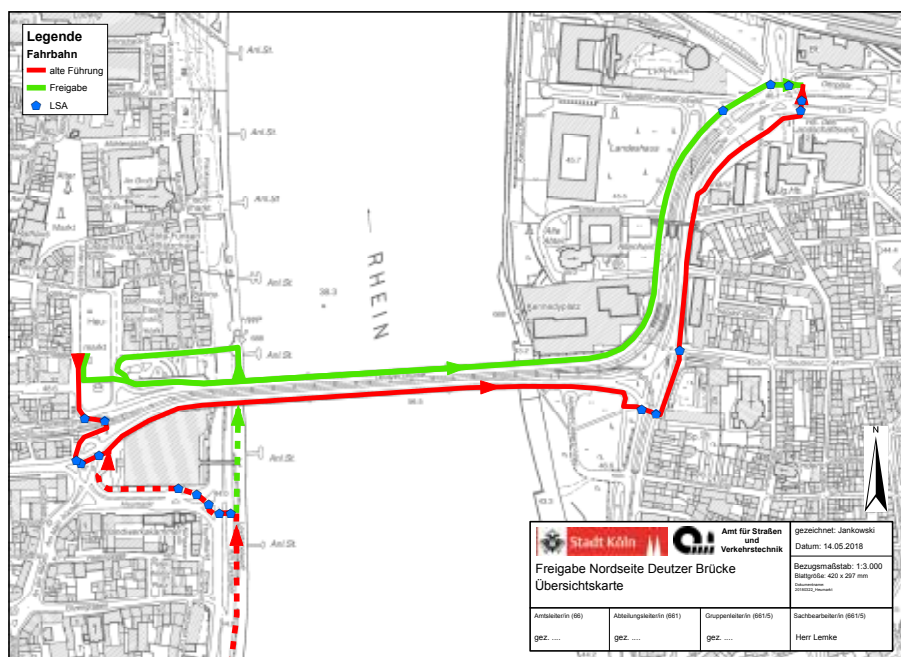
Vor Ostern hat die Stadt Köln einen Be-
schluss der Bezirksvertretung Innenstadt
aus dem Herbst 2017 umgesetzt und die
Nordseite der Deutzer Brücke für den Rad-
verkehr in beide Richtungen freigegeben.
Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer
können nun direkt aus der Altstadt über
die Deutzer Brücke in das Rechtsrheini-
sche gelangen.

Sanierung eines Abschnitts des Radwegs am Militärring zwischen Rodenkirchen und Lindenthal

Auf einer Gesamtlänge von insgesamt
1,2 Kilometern wurde der zum Militärring
parallele Radweg zwischen Brühler
Landstraße und der Straße Am Wasser-
werkswäldchen saniert. Zuvor verliefen
Rad- und Gehweg getrennt. Durch die Er-
neuerung des Fahrbahnbelags wurde ein
durchgehend fünf Meter breiter gemein-
samer Geh- und Radweg geschaffen.

Erste Bürgerinformations- veranstaltung zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld

Rund 120 Bürgerinnen und Bürger nutzten
die Gelegenheit, sich bei einer Bürger-
informationsveranstaltung am 17. Mai
im Club Bahnhof Ehrenfeld über den ak-
tuellen Planungsstand zu informieren,
mit Vertretern aus dem Facharbeitskreis
und den Planern zu diskutieren und ihre
Ideen, Vorschläge und Anregungen vorzu-
tragen. Zu Beginn gab es eine Einleitung



*Direkte ampelfreie Verbindung vom Linksrheinischen ins Rechtsrheinische durch die
Öffnung der Nordseite der Deutzer Brücke*

zum Radverkehr in Köln und zur zukünf-
tigen konzeptionellen Ausrichtung in
den Stadtbezirken. An den vier Thementischen „Raddialog und Verkehrssicher-
heit“, „Politische Beschlüsse und aktuelle
Projekte“, „Radfahren an und abseits der
Hauptverkehrsstraßen“ und „Fahrradkul-
tur“ konnten sich die Teilnehmerinnen
und Teilnehmer daraufhin nähere Infor-
mationen einholen und selber einbringen.

Bereits am 11. April 2018 gab es den
ersten Facharbeitskreis, bestehend aus
Verwaltung, Politik, Verbänden und Initi-
ativen. Die dort vorgestellten und weiter
ausgearbeiteten Ergebnisse wurden an
den vier Thementischen an Stellwänden
präsentiert. Alle interessierten Bürgerin-
nen und Bürger konnten innerhalb einer
Stunde an den Thementischen ihrer Wahl
mit dem Ingenieurbüro und untereinander
diskutieren.

Die bisherigen Ergebnisse werden
aufbereitet und auf der Homepage des

Teams des Fahrradbeauftragten veröf-
fentlicht. Nach einem weiteren Fachar-
beitskreis wird es eine zweite Bürgerin-
formationsveranstaltung geben, zu der
erneut über die verschiedenen Medien
eingeladen wird.

Warnstreiks bringen Kölnerinnen und Kölner aufs Rad!

Zwei eintägige Warnstreiks der Beschäf-
tigten im öffentlichen Dienst haben inner-
halb kurzer Zeit nahezu den kompletten
öffentlichen Personennahverkehr in Köln
zum Stillstand gebracht. An beiden Ta-
gen nutzten die Kölnerinnen und Kölner
verstärkt das Fahrrad als Alternative zu
Bus oder Bahn. Der hohen Steigerung im
Radverkehr stand nur ein vergleichswei-
se geringer Zuwachs des Autoverkehrs
gegenüber.

*Ursula Kann, Team des
Fahrradbeauftragten der Stadt Köln* □



*Am Militärring entstand auf einer Länge von mehr als einem
Kilometer ein fünf Meter breiter gemeinsamer Geh- und Radweg.*



Voll ausgelastete Aufstellfläche am Duffesbach

Mein Weg zur Arbeit (Teil 9)

Alternativen zum Automobil

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

Diesmal sprachen wir mit Tobias. Er arbeitet in Porz und pendelt mit einem speziellen Fahrrad mit Handkurbeln: Einem Varibike.

Zwölf Kilometer zwischen Südstadt und Porz

Tobias pendelt mit einem speziellen Fahrrad mit Handkurbeln: Einem Varibike. Wenn Tobias von seinem Arbeitsweg erzählt, gerät er regelrecht ins Schwärmen: „Oft fahre ich genau bei Sonnenaufgang meine Strecke am Rhein entlang. Dann liegen manchmal noch Nebelschwaden auf dem Wasser und den Grasflächen der Westhovener Aue! Dann denke ich mir immer: Was hast du für ein Glück, dass du so einen geilen Arbeitsweg hast!“

Tobias pendelt täglich aus seinem Veedel, der Südstadt, zu seinem Büro nach Porz. Ein Weg beläuft sich auf etwa zwölf Kilometer, davon verlaufen knapp zehn komplett am Rhein entlang. „Zu Beginn eine Ampel und am Ende zwei, dazwischen fahre ich ohne jeden Kontakt mit Autoverkehr“, schwärmt der 30-jährige.

Für seinen Arbeitsweg bedient er sich unterschiedlicher Verkehrsmittel. Das Ausgefallenste: ein Fahrrad mit Handkurbeln, genannt Varibike. Kein normales Handbike, sondern ein ansonsten gewöhnliches Trekkingrad, das neben dem

Lenker zwei Kurbeln hat. Über diese lässt sich das Rad ergänzend oder alternativ zum Treten kurbelnd mit einem oder beiden Armen antreiben.

Wenn Tobias gleichzeitig in die Pedale tritt und mit den Armen kurbelt, ist er schneller als mit seinem normalen Trekkingbike. Darum geht es ihm aber nicht. Varibiken ist für ihn ein Ganzkörpertraining, für das er dank der Pendelstrecke keinen Schweinehund überwinden muss: „Zur Arbeit fahren muss ich so oder so. Wenn ich mit dem Varibike im Büro ankomme, habe ich nicht nur meine Beine, sondern auch Arme, Brust und Rücken trainiert.“

Bei Wind und Wetter

Mit dem Varibike fährt Tobias bei Wind und Wetter. Er erzählt begeistert von einem Tag im Februar, als es in der Nacht geschneit hatte: „Ich bin mit dem Rad durch die frische Schneedecke gefahren! Das fühlt sich an, als habe man die Welt für sich allein! Und im Büro haben dann alle geflucht, dass sie im Stau gestanden haben.“ Wenn er durch die Kälte gefahren und in der Firma angekommen ist, freut sich Tobias über eine heiße Dusche. „Ich bin meinem Arbeitgeber sehr dankbar, dass er seit ein paar Jahren Duschen zur Verfügung stellt. Das ist wirklich eine super Sache“, freut er sich.

Seine Duschsachen sowie Jeans und Hemd fürs Büro transportiert er in seinen roten Satteltaschen. Die sind wasserdicht und sorgen auch bei Regenwetter für trockene Kleidung. „An Regentagen freue ich mich besonders, das Rad genommen zu haben! Dann geht es danach unter die wohlverdiente Dusche und ich bin frisch im Büro, vollgepumpt mit Sauerstoff“, erzählt der Pendler.

Neben dem Varibike hat Tobias noch ein Faltrad, das ihn gelegentlich auf dem Weg zur Arbeit trägt. „Ich fahre zwar bei Wind und Wetter mit dem Varibike, aber unabhängig vom Wetter passt die Fahrt manchmal nicht in den Zeitplan oder ich bin platt von der Tour des Vortags oder selten auch einfach nur zu faul“, gibt er zu. Dann fährt er mit dem Faltrad über die Severinsbrücke zur Straßenbahnlinie 7 oder zum



Warten auf die Fähre nach Feierabend

Hauptbahnhof zur S12. Das Faltrad sieht er als besonders geniales Verkehrsmittel, denn gegenüber dem reinen ÖPNV-Pendeln spart ihm das Faltrad ein Drittel der Zeit. Und fällt mal eine Bahn aus, ist er auf der Stelle mobil und kann zur Not mit dem Rad fahren.

Ab und zu lässt Tobias seine Räder stehen und joggt zur Arbeit. Das kostet Vorbereitungszeit. Am Vortag nimmt er die doppelte Ration Kleidung in seinen Satteltaschen mit und platziert eine Tasche mit Wechselklamotten auf einem Schrank in der Umkleidekabine. „Schade, dass wir hier keine Spinde haben. Die haben wir schon bei verschiedenen Ansprechpartnern im Unternehmen beantragt, leider bislang ohne Erfolg“, berichtet Tobias etwas frustriert. „Aber wenn hier mal meine Klamotten verschwinden sollten, war der Preis die vielen schönen Läufe zur Arbeit wert.“

Ist der Arbeitstag geschafft, beginnt für Tobias die Freizeit meist direkt am Arbeitsplatz. Dann steigt er auf sein Varibike und fährt gerne verlängerte Feierabendtouren. Oft fährt er den Rhein in Richtung Bonn hinauf, wechselt die Rheinseite mit einer der Fähren und fährt auf der anderen Rheinseite nach Hause. Oder er nimmt ein Schiff der KD nach Hause. „Die KD-Schiffe nehme ich besonders gerne, wenn ich mit dem Faltrad zur Arbeit gekommen bin. Dann kann ich auf dem Heimweg mal faul auf dem Deck liegen“, grinst der Radler. Am Anleger in der Altstadt schwingt Tobias sich auf sein Rädchen und fährt die letzten Meter nach Hause, getreu nach dem Motto: Mein Pendelweg ist Lebensgefühl! □



Abendstimmung

Die Fahrradstadt

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

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

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



Parken am Siedlungsrand

Eine Idee gewinnt langsam an Fahrt

Immer mehr Neubausiedlungen werden autofrei geplant. Dieser Beitrag beschreibt einige exemplarische Projekte.

Im letzten Jahr berichteten wir in der RHEINSCHIENE 58 unter dem Titel „Neue Wege zum bezahlbaren Wohnraum“ über das Konzept „Parken am Siedlungsrand“, dessen Kernelemente die folgenden Merkmale sind:

- Die Neubausiedlung hält ein Parkhaus einschließlich einer Carsharing-Station am Rande der Siedlung vor.
- Alle Straßen und Wege innerhalb der Siedlung sind als zusammenhängende Fußgängerzone gewidmet, dadurch entsteht eine hohe Aufenthaltsqualität. Es gibt keine Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum.
- Zur Förderung des Fahrradverkehrs dienen Fahrradtiefgaragen anstelle von Pkw-Tiefgaragen.

Dieses Konzept wurde in Köln-Nippes bei der Neubausiedlung Stellwerk60 umgesetzt. Das zeigen auch die Fotos in dem vorliegenden Artikel. Bundesweit gibt es in Münster (Gartensiedlung Weißenburg), Hamburg (Saarlandstraße) und in Freiburg (Vauban) Realisierungen sowie in den Niederlanden und in der Schweiz.

In Gesprächen mit Stadtverwaltungen und Bauträgern gab und gibt es jedoch erhebliche Vorbehalte. Einfamilienhäuser ohne Stellplätze auf dem eigenen Grundstück sowie Mehrfamilienhäuser ohne eigene Tiefgarage werden häufig als schwer verkäuflich oder vermietbar

erachtet. Man möchte den zukünftigen Eigentümern und Mietern nicht zumuten, 200 Meter bis zum Parkhaus zu Fuß zurücklegen zu müssen.

Mittlerweile konnte das Konzept jedoch einige Investoren und auch Verwaltungen überzeugen, und die weitere Verbreitung nimmt langsam Fahrt auf. Mit seinem Entwurf für die Umgestaltung einer ehemaligen Kaserne der U.S. Army zu einem zivilen Wohngebiet für 3.000 Menschen hat das Büro Albert Speer und Partner, AS+P, das übrigens auch den Masterplan für die Kölner Innenstadt Köln entwickelt hat, den ersten Preis des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs gewonnen, den die Stadt Darmstadt für das Areal ausgelobt hatte.

Wie viele Autos werden in Zukunft benötigt?

Auf dem Gelände der aufgegebenen Kaserne entstehen zwei eigenständige Wohngebiete, die durch ein Netz aus Spielstraßen und Fußwegen erschlossen und an die Umgebung angebunden werden. Die Planer achten besonders auf Flexibilität für die künftige Entwicklung: „Wir wissen nicht, wie viele Autos wir in Zukunft brauchen werden“, so Stadtplaner Jürgen Häpp vom Büro AS+P, „Also war es eine bewusste Entscheidung, keine

Tiefgarage zu bauen. Stattdessen gibt es Quartiersgaragen, die man gegebenenfalls irgendwann auch wieder zurückbauen kann.“ Ähnlich argumentiert sein Kollege Michael Dinter: „Was machen wir in Zukunft, wenn weniger Parkflächen gebraucht werden wegen dem autonomen Fahren?“ und liefert gleich die Antwort: Sammelgaragen bieten



Pkw-Stellplätze an, die flexibel auf den Bedarf reagieren und künftige technische Entwicklungen wie e-Mobilität berücksichtigen können.

Ebenfalls in Darmstadt laufen die Planungen für die Lincoln-Siedlung auf dem Gelände einer alten Kaserne. Auch hier will man Wohnen und Parken entkoppeln und alle Stellplätze – bis auf diejenigen für Carpooling und Mobilitäts eingeschränkte – in Sammelgaragen unterbringen, die maximal 300 Meter von den Wohngebieten entfernt sind. Der Stellplatzschlüssel soll 0,65 Stellplätze pro Wohneinheit betragen.

Nahe bei den Häusern wird es lediglich 24 Parkplätze geben, die Menschen mit Behinderung und Nutzern von Carsharing-Fahrzeugen vorbehalten sind. Gut sollen es die Fahrradfahrer haben. Direkt vor der Haustüre sind 400 teilweise überdachte Stellplätze für Räder geplant.

Berlin sucht händierend nach Möglichkeiten der Stellplatzreduktion

In der Bundeshauptstadt tut sich etwas: Berlin wächst derzeit um 40.000 Einwohner jährlich und braucht bis zum Jahr 2030 zusätzlich 194.000 Wohneinheiten. Die Stadt plant elf große Wohnbauquartiere für insgesamt 100.000 Einwohner. Bei angenommenen 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit beziffert der Berliner Senat das Investitionsvolumen für die dafür notwendige Infrastruktur mit 1,2 Milliarden Euro. Das ist dem Senat entschieden zu viel.





Im Februar lud deshalb die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Vertreter von vier bundesweit ambitionierten Quartiersentwicklungen zu einem Workshop „Autofrei, multimodal, nachhaltig – Planung von Entwicklungsgebieten heute“ ein, darunter auch das Stellwerk60 in Köln-Nippes. Im Vordergrund standen Flächeneffizienz, Mobilitätsangebote und die Einbeziehung in gesamtstädtische Verkehrskonzepte. Der Senat erhoffte sich von dem Workshop die Erarbeitung, Systematisierung und Vermittlung von Wissen und Handlungsmöglichkeiten zur Planung und Umsetzung flächeneffizienter Siedlungs- und Mobilitätskonzepte.

Willich bei Neuss denkt über eine autofreie Siedlung nach

Auch die Stadt Willich am Niederrhein mit mehr als 52.000 Einwohnern soll gegebenenfalls ein autofreies Wohngebiet erhalten. Der Planungsausschuss der Stadt hat im März mit großer Mehrheit die Stadtverwaltung beauftragt, ein Konzept vorzulegen, das die Umsetzung eines neu-

en Baugebiets als ein autofreies Wohngebiet in der Stadt Willich ermöglicht. Das Konzept soll zu Vergleichszwecken eine Abstufung in „autofrei“, „optisch autofrei“ und „autoreduziert“ vorsehen. Das Ziel ist autofrei.

Der Vorsitzende des Planungsausschusses erklärte: „Ein autofreies Wohngebiet ermöglicht kostengünstiges Bauen, bietet Wohnraum mit weniger Abgasen und Lärm und hat Vorbildfunktion für viele andere Wohngebiete.“

Auch der Vorsitzende der Willicher Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung ist davon überzeugt, dass autofreie Wohngebiete geringere Kosten verursachen: „Die eingesparten Mittel können in ökologische und nachhaltige Baustoffe und Baustandards investiert werden. Zudem würden teure Stellplätze sowie Garagen oder Carports wegfallen und damit auch einkommensschwächeren Gruppen das Wohnen in Neubaugebieten ermöglichen“. Weitere Vorteile seien Sicherheit auf den Straßen durch weniger Verkehr, geringere Lärm- und Abgasbelastung und ein belebter Straßenraum.

Seitens der lokalen Mehrheitsfraktion wird erwartet, dass autofreie Gebiete in der Stadt Willich Vorbildfunktion entwickeln, die insgesamt zu mehr autofreien Haushalten und mehr Lebensqualität führen soll. Der öffentliche Personennahverkehr profitiere und Projekte wie Carsharing würden stärker nachgefragt. Nicht zuletzt der Wirtschaft käme eine Entwicklung zum autofreien Wohnen zugute, weil verstärkt wohnortnah eingekauft wird und lokale mittelständische Arbeitsplätze erhalten werden

können, heißt es in dem Antrag an den Planungsausschuss.

„Autofreie Siedlungen sind Erfolgsprojekte für Städte, wie zum Beispiel die Weißenburg-Siedlung in Münster oder das ‚Stellwerk60‘ in Köln mit etwa 400 autofreien Wohneinheiten“, so die Überzeugung der Autoren des Antrags.

Bewegung mittlerweile auch in Köln

Im Rahmen der Luftreinhalteplanung hat der Kölner Stadtrat im Februar diesen Jahres beschlossen: „Bei Siedlungskonzepten (Neuplanung und Bestand) sind die Ansiedlung von CarSharing und die Errichtung von Parkhäusern am Siedlungsrand zu fördern.“

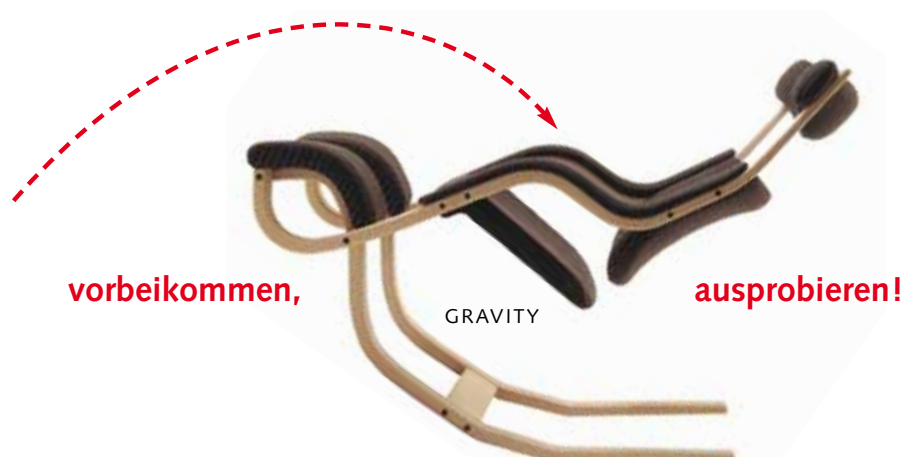
Leider wird dieser positive Beschluss dadurch abgewertet, weil die Maßnahme „Siedlungsinnenbereich als Fußgängerzone“ nicht weiter verfolgt werden soll.

Etwas merkwürdig ist es schon: Da will man zwar die Autos außerhalb der Siedlung parken, den Siedlungsinnenbereich dann aber doch nicht den Fußgängern überlassen. Aber immerhin ist es ein Schritt in die richtige Richtung.

Hans-Georg Kleinmann



Hohe Aufenthaltsqualität durch Widmung als Fußgängerzone



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ Denkmöbel ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Köln

Roonstraße 6

am Barbarossaplatz

fon: 0221- 921 39 50

www.denkmoebel.de

Bewegte Zeiten

Der verkehrspolitische Blog

Wir leben in bewegten Zeiten: Nicht nur bei Klima und Energie stehen große Veränderungen oder gar Umbrüche ins Haus, sondern auch beim Verkehr. Der verkehrspolitische Blog berichtet chronologisch über Ereignisse, die eine verkehrspolitische Relevanz und häufig auch einen Bezug zur Mobilität in Köln und Umgebung haben.

6. Dezember 2017: Die Kölner Verkehrsbetriebe denken über Verstärkerbusse nach. „In den Hauptverkehrszeiten haben wir auf fast allen Stadtbahnlinien keine Kapazitäten mehr. Und der Ausbau des Stadtbahnnetzes dauert einfach zu lange“, stellt der KVB-Vorstandsvorsitzende Jürgen Fenske treffend fest. Deshalb will die KVB in den kommenden Jahren zur Entlastung der Stadtbahnen ihr Busnetz weiter ausbauen. Fenske beweist damit seine Lernfähigkeit und läutet gleichzeitig ein Umdenken ein: „Wir sprechen auch über solche Maßnahmen, die wir vor einiger Zeit noch rundweg abgelehnt haben: Busse, die parallel zu Bahnlinien fahren.“ Und er deutet zaghaft an, dass die Stadt über Vorrangspuren für die Busse nachdenken müsse, damit diese nicht in den täglichen Staus stecken blieben.



Bus auf der Inneren Kanalstraße

Kommentar: Eine treffsichere Analyse. Jetzt kommt es auf die Umsetzung an. Mit Spannung darf erwartet werden, was die Politik von den Bus-Vorrangspuren hält, da heißt es Farbe bekennen.

18. Januar 2018: Die geplante neue Rheinbrücke bei Wesseling entzweit die beiden Bündnispartner im Wesselingener Rat. Im Vorfeld der geplanten Sondersitzung des Stadtrats zum Thema Rheinbrücke

meldet der Vorsitzende der kleinen Koalitionsfraktion Zweifel an der Notwendigkeit der Brücke an. Er weist zudem auf die Position seiner Kreistagsfraktion hin, die eine Überprüfung des Mammutprojekts gefordert habe, explizit auch mit einer Prüfung der Nullvariante – also einem Verzicht auf die Brücke.

Der Fraktionsvorsitzende hält die Brücke für überflüssig: „Bei unseren aktuellen Problemen kann eine Brücke nicht helfen, denn mit frühestem Fertigstellungstermin 2030 käme sie zu spät.“ Hingegen müssten die Rodenkirchener Brücke und die A 4 ausgebaut sowie mehr Verkehr auf Schiene, Rad und ÖPNV verlagert werden.

Kommentar: Bislang gab es nur wenig Kritik an der geplanten Rheinbrücke, lediglich die Umweltverbände erhoben ihre Stimme. Dass die neue Brücke erheblichen zusätzlichen Verkehr erzeugen wird und klimapolitisch höchst problematisch ist, wird kaum wahrgenommen.

19. Januar 2018: In seiner Stellungnahme zur Luftreinhalteplanung bewertet der Stadtwerke Köln Konzern eine Reihe von verkehrseinschränkenden Maßnahmen als „kritisch“ und „nicht anwendbar“, darunter Fahrverbote und den Rückbau von Hauptverkehrsstraßen. Der Konzern betont: „Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen ihren Arbeitsplatz in vertretbarem zeitlichen und finanziellen Rahmen erreichen können.“

Kommentar: Der Konzern, dessen Tochter KVB vor allem Mobilität mittels Bahn und Bus verkauft, ist besorgt wegen möglicher Einschränkungen des Autoverkehrs. Von möglichen Chancen für eigene Angebote ist keine Rede. Auch hat der Konzern offensichtlich wenig Zutrauen in die Produkte der KVB zur Lösung des Pendlerproblems für die eigene Mitarbeiterschaft. Hier wünscht man sich etwas mehr Kreativität, zum Beispiel die Organisation von Fahrgemeinschaften. Dazu sind die Rahmenbedingungen günstig: Viele MitarbeiterInnen arbeiten in Hauptverwaltungen und haben dasselbe Fahrziel. Der Konzern benötigt eine Mobilitätsberatung.

13. Februar 2018: „Saubere Luft in Städten: Kostenloser Nahverkehr für alle?“, so



ÖPNV in Wien: 365 Euro für eine Jahreskarte

titelt eine bekannte Frankfurter Zeitung in großen Lettern. Die Bundesregierung denkt erstmalig laut über kostenlosen Nahverkehr nach. Sie steht wegen möglicher Fahrverbote unter Druck und geht davon aus, dass es in 20 deutschen Städten in den kommenden zwei Jahren nicht gelingen wird, die EU-Grenzwerte für Stickoxide einzuhalten. Deshalb drohen Deutschland und acht weiteren Staaten Bußgelder.

Fahrverbote scheinen aber ein Horrorszenario für Bund, Länder und Kommunen zu sein, wenn auch nicht für die in den betroffenen Straßen wohnenden Anwohner. Offenbar jedoch für viele andere. Der Druck scheint so stark zu sein, dass die Bundesregierung jetzt in einem Schreiben an den zuständigen EU-Umweltkommissar angekündigt hat, über einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr nachzudenken. Dieser soll in fünf Modellstädten getestet werden: in Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geht von einem „enormen Fahrgastzuwachs“ aus, sollte es einen kostenlosen ÖPNV geben. Damit wäre man wohl dem Ziel ein Stück näher, Menschen vom Auto weg und hinein in Bus und Bahn zu lotsen.

Der VCD-Bundesverband sieht einen ÖPNV zum Nulltarif kritisch. Er sei zwar „sehr positiv überrascht von den Vorschlägen“, sagte der Sprecher des Verbands. „Endlich einmal hat die Bundesregierung Mut bewiesen zu ambitionierter Politik.“ Trotzdem: Die Fokussierung auf die Ticketpreise sei zu kurz gegriffen. Es

sei zwar nötig, die Preise zu halbieren – aber das Angebot müsse verdoppelt werden. Das heißt: mehr Linien, höhere Taktung. Mehrere Milliarden Euro seien nötig. „Das Geld ist ja da. Man müsste nur etwa die Subventionen für Dienstwagen oder Kerosin abschaffen.“

Kommentar: Für alle, denen der Nulltarif zu weit geht, könnte das in Wien erfolgreich eingeführte ÖPNV-Jahresticket zum Preis von 365 Euro – also einem Euro pro Tag – ein guter Kompromiss sein, um den in „Köln Mobil 2025“ vorgegeben ÖPNV-Anteil von 33 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen zu erreichen.

22. Februar 2018: Eine süddeutsche Zeitung beschreibt in ihrer Immobilien-Rubrik unter dem Titel „Freie Fahrt in die Großstadt“, dass gute Verkehrsanbindungen die Provinz beleben und den Wohnungsmarkt in Metropolen entlasten. Ein Beispiel im Großraum Düsseldorf: Wer im Umkreis von Osterath wohnt und in den Norden von Düsseldorf will, kann seit Jahresbeginn einen Schnellbus nutzen, getaktet im Rhythmus von 20 Minuten, Start am Osterather Bahnhof.

Und so bewirbt der Verkehrsverbund die neue Verbindung: „Mit dem neuen Schnellbus SB52 von Meerbusch nach Düsseldorf. Ab 8. Januar fahren Sie ganz bequem von Meerbusch nach Düsseldorf: Die neue Linie SB52 bringt Sie im Handumdrehen in die Landeshauptstadt und wieder zurück.“

Für den Immobilienfachmann der Zeitung ist die gute Verkehrsanbindung an die benachbarte Großstadt einer der Gründe, warum der 13.000 Einwohner zählende Ort eine beliebte Wohnadresse ist. Zwar sind die Preise auch hier trotz zahlreicher Neubauprojekte in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Aber im Vergleich zu Düsseldorf ist Wohnen in vielen Teilen von Osterath und seinen Nachbargemeinden nach wie vor preiswert.

11. März 2018: Die Kölner Verkehrsdezernentin und der Chef der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) erläutern auf einer Veranstaltung die verschiedenen Varianten des Stadtbahn-Ausbaus auf der Ost-West-Achse. Ulrich Soénius, der stellvertretende Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer (IHK) Köln, wünschte sich sogar einen noch längeren Tunnel, der schon in Deutz beginnt, unter dem Rhein hindurchführt und am Aacheener Weiher endet. „Das ist zwar vermutlich nur ein Wunschenken, weil wir das nicht finanzieren können, aber aus Sicht



Montage von KÖLN KANN AUCH ANDERS: Zielvorstellung für die Ost-West-Achse?

der Wirtschaft wäre es die beste Lösung“, sagte Soénius. „Wir müssen groß denken, und ich hoffe, dass die Politik in dieser Frage Kante zeigt“, sagte er.

Kommentar: Allen Fachleuten ist klar, dass keine der von der Stadtverwaltung vorgestellten Varianten über die langfristig notwendige Kapazität verfügen wird. Hier ist ein großer Wurf vonnöten, den der IHK-Geschäftsführer zu recht fordert und für den sich inzwischen eine Ratsfraktion stark macht.

Ein großer Wurf fehlt auch bei der Planung für den Autoverkehr auf der Ost-West-Achse. Selbst beim sogenannten Umweltszenario fehlt der Mut, den Autoverkehr am Neumarkt abzubinden und mit einer durchgängigen Umweltspur für Radfahrer, Busse und Taxen ein attraktives Durchfahr-Angebot zu schaffen und auch noch etwas für die Aufenthaltsqualität und das Klima zu tun.

21. März 2018: Großer Warnstreik im öffentlichen Dienst. Die Stadtbahnen fahren nicht. Die Tageszeitungen berichten, dass viele Berufstätige PKW-Fahrgemeinschaften gebildet haben oder auf das Fahrrad umgestiegen sind.

Kommentar: Erfreulich, dass sich spontan Fahrgemeinschaften gebildet und die sonst nur geringe Auslastung der Autos erhöht haben. Genau da müssten passgenaue Programme zur Förderung von Fahrgemeinschaften ansetzen: Industrie- und Handelskammer, Stadtverwaltung und große Arbeitgeber könnten hier initiativ werden und eine Vorreiterrolle übernehmen.

17. April 2018: Bei der Markierung eines Radwegs am Maarweg in Braunsfeld haben die beauftragten Arbeiter einen etwa viereinhalb Meter langen Streifen ausgespart – sie hatten mit der Farbe kurzerhand um ein widerrechtlich abge-

stelltes Auto herum gemalt.

Kommentar: Auch wenn es sich bei dem fehlerhaften Markieren nur um eine kleine Panne handelte, so steht dieser Vorfall symbolhaft für die alltägliche Duldung der auf den Rad- und Fußwegen parkenden Autos. Ein solches Symbol war offensichtlich so peinlich, dass der Fehler innerhalb kürzester Zeit beseitigt wurde. Ach, wenn man bei den Falschparkern auch so schnell reagieren würde.

18. April 2018: Eigentlich war geplant, dass die Zufahrt zum Dom-Hotel nach dessen Umbau allein über die Straße Am Hof erfolgen sollte. Der Roncalliplatz sollte nämlich autofrei bleiben. Die Gäste müssten dann die wenigen Meter bis zum Hoteleingang zu Fuß zurücklegen oder, wenn sie ganz auf den Fußweg verzichten wollen, den Hotelzugang über die Tiefgarage unter der Domplatte benutzen. Nun macht jedoch der Hotelbetreiber Druck, dass die künftigen Gäste mit ihren Autos am Haupteingang vorfahren dürfen.

Kommentar: Um es ganz klar zu stellen, es geht hier nur um die repräsentative Vorfahrt vor das Hotel und nicht um die Erreichbarkeit des Hotels mit dem PKW. Es geht um den vermeintlichen Geltungsdrang einiger weniger Menschen auf Kosten und zum Nachteil ganz vieler Menschen.

Man darf gespannt sein, ob dieser besondere Platz im Schatten des Doms der Stadtverwaltung und der Politik schutzwürdig genug ist oder ob er den Interessen des Hoteleigentümers, einer öffentlich-rechtlichen Versorgungsgruppe aus Bayern, geopfert wird. Übrigens, selbst der betagte frühere Erzbischof legte den 50 Meter langen Weg von seinem Stellplatz unterhalb der Kreuzblume bis zum Dom zu Fuß zurück.

Hans-Georg Kleinmann



Verkehrslärm

Sommerlärm in der Stadt und auf dem Lande

Gerade im Sommer wird Verkehrslärm zu einer großen Belästigung und Gesundheitsgefährdung. Vorschriften fehlen!

Wer im Sommer draußen den Sonnenschein genießen will oder nur das Fenster geöffnet hat, wird durch den Lärm der Straße massiv in seinem Wohlbefinden und seiner Gesundheit gestört. Lärm führt zu Stresshormonen und so zu Verengungen der Blutgefäße, Bluthochdruck und Herzkrankungen. Ist der Lärm auch nachts laut, ist gesunder Schlaf bei offenem Fenster unmöglich.

Lieferfahrzeuge mit und ohne verderblicher Ware

Laut Gesundheitsamt müssen die Kompressoren von Lieferfahrzeugen mit leicht verderblicher Ware ständig laufen, um die Kühlkette zu sichern. Somit stehen diese Fahrzeuge in den Lieferzonen und lärmern vor sich hin. Je heißer es ist, desto lauter. Da es sich meist um Dieselmotoren handelt, gibt es neben Lärm auch Abgase. Um die Gesundheit der Menschen kümmert sich das Gesundheitsamt nicht. Viel Lärm hingegen um die Warenlieferung.

Auch ohne Kompressoren sind die bis zu 7,5 Tonnen schweren Lieferfahrzeuge eine wahre Lärmquelle. Die meist älteren Fahrzeuge sind aus Kostengründen nicht schallmindernd gebaut. Nur der Sitzplatz

des Fahrers, der Fahrerin, muss nach Arbeitsschutzrichtlinien lärmgeschützt sein. Also krachen sie durch die Straße. Besonders schlimm sind Containerfahrzeuge, wo die Metallketten gegen den Metallcontainer schlagen. Warum sind sie nicht mit Plastik ummantelt? Warum gibt es keine Lärmschutzrichtlinien für den Außenlärm bei Lieferfahrzeugen? Die europäische Verordnung über den Geräuschpegel bei Fahrzeugen ist industrieunfreundlich und anwohnerfeindlich.

Die Laderampen müssen rutschsicher sein, deshalb haben sie meist einen lärm-erzeugenden Belag. Darüber werden mit Metall- oder Plastikrollen versehene Warencontainer gezogen. Mit Gummirollen ließe sich viel Lärm vermeiden. Warum gibt es keine entsprechende Vorschrift?

Sportwagen, Cabrios und Motorräder

Hier gehört der Lärm ja zur Grundausstattung des Fahrzeugs und für seinen sich stolz präsentierenden Fahrer und wenige Fahrerinnen. Dazu kommt noch der Sound aus den Lautsprechern. Das Posthorn früherer Zeiten war dagegen ein Wohlklang.

Gibt es eigentlich Richtlinien für die Soundsysteme? Und warum dürfen Sportwagen über 272 PS je Tonne Gesamtgewicht sogar vier Dezibel lauter sein, als ein normales Auto?

Auch bei Motorrädern gehört der Sound zu Maschine, Fahrstil und Fahrenden, die mit Lärm ihre Umgebung in der Stadt und auf dem Lande beeindrucken wollen. Wer meint, in Naturparks spazieren gehen und die Vögel hören zu können, ist auf einem Irrweg. Motorradgangs terrorisieren gerade in landschaftlich schönen Gebieten mit reizvollen Strecken. Ein Lärmteppich legt sich über Eifel, Oberbergisches Land und Siegtal. Keine Vorschrift hält sie auf, ein „getunt“ Motorrad gilt als Kavaliersdelikt. Die Feststellung des Kraftfahrzeugbundesamts, dass die Hersteller eine Technik entwickelt haben, die Maschinen im Test leiser zu machen als im tatsächlichen Betrieb, verwundert nicht.

Auch die landwirtschaftlichen Maschinen sind deutlich lauter geworden. Ein ländlicher Lärmteppich ist entstanden. Nicht für den Fahrer, denn der sitzt in der gesetzlich vorgeschriebenen lärmmin-dernden Kabine und nicht wie früher auf dem offenen Treckersitz.

Weil die Fahrzeuge im Innenraum gegen Außenlärm abgeschirmt sind, müssen nicht zuletzt auch die Martinshörner der Einsatzfahrzeuge aufgerüstet werden. Je lärmabgeschirmt die Autos werden, desto lauter werden die Martinshörner. Eine lärmteuflische Umkehrung.

Wer meint, nach dem Sommer sei der Spuk vorbei: Im Herbst kommen die Laubbläser.

Roland Schüler



Gedanken beim Radfahren

Der Winterregen in Köln und die Autos

Sie bewegen sich mit ihren dicken SUVs durch den Kölner Winterregen, sitzen im Warmen und Trockenen und fahren rücksichtslos durch die häufigen Wasserlachen auf den Straßen. Ihr Auto hat schließlich breite Reifen, ausreichend Gewicht und Geschwindigkeit, um Wassermassen in Richtung Rad- und Fußweg zu verdrängen.

So bedrängen sie zusätzlich den umweltfreundlichen Rad- und Fußverkehr, wo sie doch schon – wie alle Fahrer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor – einer der Hauptverursacher von Luft-

verschmutzung und des Klimawandels waren und sind.

In letztem Jahr hat es eine deutliche Erwärmung der Ozeane gegeben, eine Folge des Klimawandels. Die erwärmten Ozeane geben nun ihr Wasser als Feuchtigkeit in die Luft und erzeugen so die mächtigen Orkane, Hurricanes und Stürme, verbunden mit ständigem Regen. Im Dezember 2017 hatten wir die wenigstens Sonnenstunden seit Wetteraufzeichnung, neben dem grauen Himmel auch noch sehr viel Regen. Letzterer stört die in umweltfeindlichen SUVs Sitzenden nicht, aber er ist

lästig für alle, die umweltfreundlich zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

Die Stürme haben weiterhin drastische Auswirkungen auf die Fahrgäste im Schienenverkehr. Sei es im Fern- und Regionalverkehr, wo zeitweise der Verkehr komplett eingestellt wird, sei es im Nahverkehr, wo nach einem Sturm wir Birglinde tagelang Chaos auf den Strecken von KVB, S- und Regional-Bahnen herrscht.

In der Summe schlägt der Umweltfeind Auto zurück und trifft den Umweltverbund. Das ist bitter.

Roland Schüler



Rheinberg-Regionalkonferenz

Mobilität mit starker Resonanz

Ziel ist ein integriertes Mobilitätskonzept für den Kreis.

Das Thema Mobilität bewegt den Rheinisch-Bergischen Kreis – das wurde bei der Regionalkonferenz Mobilität im Kreishaus im März dieses Jahres mehr als deutlich. Rund 160 Akteure aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Verbänden und Vereinen waren der Einladung gefolgt, um gemeinsam über Probleme und Herausforderungen, aber auch Chancen und Potenziale der Region in Sachen Verkehr und Mobilität zu sprechen und erste Lösungsansätze zu diskutieren.

„Dies ist ein bedeutender Prozess, denn uns alle vereint das gemeinsame Ziel, die Mobilität weiterzuentwickeln und voranzutreiben“, betonte Landrat Stephan Santelmann bei seiner Begrüßung. Ziel des Gesamtprojekts ist es, ein integriertes Mobilitätskonzept mit konkreten Handlungsmaßnahmen für den Rheinisch-Bergischen Kreis zu entwickeln.



Landrat Stephan Santelmann bei der Begrüßung der Regionalkonferenz [Foto: RBK/Nola Bunke]

In dem einführenden Vortrag stellten die Planungsbüros *plan:mobil* und *AB Stadtverkehr* die wesentlichen Aspekte ihrer bisherigen Bestandsanalyse vor. Dabei ging es beispielsweise darum, wo es welche Angebote im ÖPNV gibt und wie diese mit der Bevölkerungsdichte zusammenhängen. Auch die Anbindung an den Schienenverkehr oder Fahrradwege für Berufspendler und Freizeitradler wurden dabei erfasst.

Bestandsanalyse beschreiben

Bestandsanalyse

Bei der Ankunft konnten die Teilnehmer ihre Meinung dazu abgeben, wie groß aus ihrer Sicht der Handlungsbedarf im Bereich Mobilität im Kreis ist und welche Themen vor diesem Hintergrund besonders wichtig sind. Mit großer Mehrheit wurden dabei die Themenfelder „ÖPNV“ und „Verknüpfung von Verkehrsmitteln“ genannt. Dazu passte das Ergebnis der anschließenden digitalen Abfrage per Smartphone, bei der sich unter anderem zeigte, dass der Großteil der Gäste mit dem eigenen Auto gekommen war.

Vier Arbeitsgruppen

Aktiv mitarbeiten konnten die Teilnehmer in den anschließenden vier Arbeitsgruppen zu den Themen „Pendeln und Verflechtung“, „Kurze Wege und Mobilitätssicherung“, „Wirtschaft und Verkehr“ sowie „Zukunftsvisionen und Innovationen“. Dabei wurden Bereiche wie die Tarifstruktur im ÖPNV, Zugänglichkeit zu Haltestellen und ihre Sicherheit, aber auch Buchungssysteme für Leihfahrräder oder die Verknüpfung von Gewerbestandorten mit dem Güterverkehr kontrovers diskutiert.

Einigkeit herrschte darüber, dass es wichtig sei, bestehende Angebote mit

relevanten Akteuren zu vernetzen, um Synergien zu schaffen und über kommunale Grenzen hinaus zu denken. Nur so könne „Mobilität aus einer Hand“ entstehen. Sichtbar wurde dabei die Erwartung, dass die Kommunen in Sachen Mobilität Vorbild für Unternehmen und die Bürgerschaft sein sollten.

Mehr als 120 Vorschläge und Ideen der Teilnehmer zeigten, dass in vielen Bereichen großer Handlungsbedarf besteht. Zugleich verdeutlichte dies den Wunsch der Gäste, die Entwicklung der Region aktiv mitzugestalten.

Denn – so zeigte sich insbesondere in der letzten Arbeitsgruppe – Zukunft beginnt nicht erst morgen, sondern hat bereits begonnen. Themen wie autonomes Fahren oder der Umstieg auf nicht-fossile Brennstoffe sind bereits präsent. Daher sollten Unternehmen in die Pflicht genommen und mehr Beratungsmöglichkeiten geschaffen werden. Dabei muss das Gefälle zwischen dem ländlichen und dem urbanen Raum berücksichtigt werden und ist Kreativität gefragt.

Umsetzungen ab Sommer 2018

„Ich bin überwältigt, auf welch große Resonanz das Thema stößt“, freute sich Gerd Wölwer, Dezernent für Umwelt und Planung der Rheinisch-Bergischen Kreises. Die gesammelten Ideen sollen in Strategien und Maßnahmen einfließen. Ab Sommer 2018 soll es in die heiße Phase gehen: Dann sollen die Rückmeldungen ausgewertet und erste Ideen bereits in die Umsetzung gebracht werden. Der Abschluss des Mobilitätskonzepts ist für Ende 2019 terminiert.

Friedhelm Bihn



Sattel um und entdecke den neuen Grünen Lifestyle!



kiss the inuit
ETHICAL FASHION FOR WOMEN & MEN

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

Kölner Luftreinhalteplanung

Eine unendliche Geschichte, wohl ohne Happy End

In den letzten beiden Ausgaben berichteten wir ausführlich über die Atemluft in Köln: Seit neun Jahren werden regelmäßig die zulässigen Grenzwerte für Stickstoffdioxid am Clevischen Ring in Köln-Mülheim und anderen „Hotspots“ überschritten.

Laut Studien der Weltgesundheitsorganisation sinkt die Lebenserwartung an belasteten Straßen um mehr als zehn Monate. Der Kölner Gesundheitsdezernent Dr. Harald Rau bezieht hierzu eindeutig Position: „Krankmachende Bedingungen können und wollen wir nicht länger hinnehmen.“

Ein runder Tisch, der im Oktober 2016 einberufen wurde und dem auch der VCD angehörte, diskutierte und bewertete eine Fülle an Ideen. Das ursprüngliche Ziel, die ersten Maßnahmen bereits Ende 2017 umzusetzen, wurde allerdings verfehlt.

Der Runde Tisch hatte insgesamt mehr als 50 Maßnahmen zusammengestellt. Bei deren Bewertung fiel auf, dass die Meinung der Teilnehmer der Umwelt- und Verkehrsverbände zum Teil erheblich von der Mehrheitsmeinung der wirtschaftsnahen Verbände und Institutionen abwich, vor allem bei der Umsetzungszeitdauer und bei der Wirkung der von den Umweltverbänden geforderten Maßnahmen wie City-Maut, Rückbau von Hauptstraßen, Tempo 30 und Pfortnerampeln.

Ernüchterung durch Aviso-Gutachten

Ein Gutachten, das die Stadtverwaltung bei der Firma Aviso in Auftrag gegeben hatte und Anfang Februar 2018 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, brachte einiges an Ernüchterung – vor allem bei den wirtschaftsnahen Verbänden und Institutionen: Selbst Maßnahmen wie Dieselfahrverbote und die Einführung der bislang von der Bundesregierung abgelehnten blauen Plakette führen nicht zur Einhaltung der Grenzwerte, weitere wirksame Maßnahmen seien also erforderlich. Die Studie empfiehlt: „Ohne Fahrverbote geht es nicht!“

Die Experten haben auch errechnet, wie stark der Verkehr reduziert werden müsste, um die Grenzwerte einzuhalten:

Ohne die Berücksichtigung von Linienbussen hätte im Jahr 2017 das gesamte Verkehrsaufkommen auf der Luxemburger Straße 44 Prozent und auf dem Clevischen Ring 75 Prozent niedriger sein müssen.

Bei Wirtschaft und einigen politischen Parteien führte diese Einschätzung umgehend zur Suche nach Schuldigen und zur Anklage von Versäumnissen. Es fiel allerdings auf, dass diejenigen, die nun die Versäumnisse der Vergangenheit anprangerten, selber jahrelang viele Maßnahmen blockiert hatten und nach wie den Autoverkehr befördern. Jeder PKW-Stellplatz wird mit Zähnen und Klauen verteidigt und man will einfach nicht wahrhaben, dass Straßenneubau, wie er beim Niehler Gürtel oder der in Godorf geplanten neuen Autobahnbrücke droht, zwangsläufig zu mehr Autoverkehr und damit auch höheren Emissionen führen wird.

Auch die immer noch zahlreichen Anhänger der Verkehrsverflüssigung wurden vom Gutachten enttäuscht. Ihrem Credo, die Verflüssigung des Verkehrs führe zur Senkung der Schadstoffemissionen, wurde lediglich eine geringe Wirkung bescheinigt.

Am 6. Februar befasste sich der Kölner Stadtrat mit dem Thema: Wie erwartet wurde die Einführung einer City-Maut abgelehnt, auch dem Rückbau von Hauptverkehrsstraßen erteilte man eine Absage.

Erstaunlich war allerdings das Votum für die vom VCD eingebrachten Pfortnerampeln: An ausgewählten Zufahrtsstraßen, wo es umweltpolitisch und verkehrlich sinnvoll ist, können Pfortnerampeln und umweltsensitive Ampelschaltungen eingerichtet werden – ausreichender Rückstauraum und keine Wohnbebauung sind Voraussetzungen.

Bundesverwaltungsgericht erlaubt Fahrverbote

Ende Februar fällte das Bundesverwaltungsgericht ein lange erwartetes und wegweisendes Urteil: Fahrverbote zur Luftreinhaltung sind zulässig. Allerdings muss auf die Verhältnismäßigkeit geach-



Demonstration der Umwelthilfe gegen Diesellabgase vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig

[Foto: C. Lehmann, DUH]

tet werden. Für Besitzer von Diesel-Autos wird es eng, auch für die Automobilindustrie und deren Lobby wächst der Druck.

Unter exakt diesem Druck preschte der NRW-Ministerpräsident vor und erklärte kurzerhand Fahrverbote für Dieselfahrzeuge für rechtswidrig. Er begründete seine Position: „Angesichts der Vielzahl von Maßnahmen zur Senkung der Stickoxidwerte, der seit Jahren sinkenden Belastung und der vielfältigen Gründe für Luftverschmutzung sind Fahrverbote im Sinne des Urteils unverhältnismäßig.“ Wie erwartet schlug sich damit die Landesregierung auf die Seite der Autofahrer – auf Kosten der Gesundheit.

Das Vorpreschen des NRW-Ministerpräsidenten rief umgehend die Deutsche Umwelthilfe (DUH) auf den Plan, die angekündigte, gegen die NRW-Landesregierung vor Gericht zu ziehen. Sie werde die Zwangsvollstreckung des Leipziger Gerichtsurteils zur Luftreinhaltung in Düsseldorf beantragen.

„Es ist eine bizarre Situation, dass wir als Umwelt- und Verbraucherschutzverband einen Regierungschef mit dem Mittel der gerichtlichen Zwangsvollstreckung zur Einhaltung von Recht und Gesetz zwingen müssen“, erklärte DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch.

Doch angesichts der drohenden Klage ruderte das NRW-Umweltministerium zurück. Es erklärte, sich rechtskonform zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu verhalten. Auch erklärte die Düsseldorfer Regierungspräsidentin, keine entsprechende Weisung der Landesregierung erhalten zu haben.

Jahrzehntelanges „Weiter so“ wird fortgesetzt

Wir erleben zurzeit, dass der seit dem Kriegsende wachsende Autoverkehr an seine Grenzen kommt, sie wie bei der Schadstoffemission teilweise auch schon längst überschritten hat. Bislang fand ein Umdenken jedoch im Wesentlichen nur in Leitbildern und hehren Absichtserklärungen statt, nicht aber im Alltag. Alle pochten auf Besitzstandswahrung, niemand wollte von seinen Privilegien etwas

abgeben. Gesundheit scheint keine große Rolle zu spielen. Die Grenzen des Wachstums, die wir jetzt im Verkehrsbereich immer deutlicher spüren, sind nur ein Vorgesmack auf das, was uns beispielsweise beim Klimawandel noch bevorsteht. Auch hier verschiebt man lieber die Ziele als zu versuchen, sie tatsächlich zu erreichen. Bund, Wirtschaft, Land, Stadt, Politik: Keiner wird seiner Verantwortung für die Zukunft gerecht. Wachstum, Wachstum, Wachstum, solange es eben geht, nach uns die Sintflut.

Dabei könnte das, was wir jetzt erleben, vor allem eine große Chance sein, eine Wende zu einigermaßen kontrollierbaren Bedingungen. Ohne wirkliche Rücksicht auf die Gerichtsurteile spielen alle Beteiligten jedoch nach wie vor auf Zeit und wollen glauben machen, dass die Schadstoffwerte bereits nach unten gingen und sich dadurch das Problem quasi von alleine lösen werde. Mit den Stickoxid-Opfern kann man sicherlich noch lange leben – morituri te salutant!

Hans-Georg Kleinmann



Erfahrungsbericht Vom Leben ohne eigenes Auto

In dieser Serie kommen Menschen zu Wort, die ihr eigenes Auto abgeschrieben haben. Diese Berichte sollen auch dazu ermuntern, über das eigene Mobilitätsverhalten nachzudenken. Diesmal schildert Uta aus Nippes, wie sie und ihre Familie ohne Auto in Köln zurechtkommen.

Zehn Jahre ohne Auto – ein Grund zum Feiern? Nein, denn für mich und meine Familie ist es ganz normal und bequem ohne Auto zu leben. Seit zehn Jahren haben wir kein Auto mehr und dies trotz oder besser wegen zwei Kindern (acht und zehn Jahre). Als sie klein waren, zogen wir sie im Fahrradanhänger oder im Fahrradsitz. Jetzt strampeln sie schon selbst durch die Stadt. Der Große radelt in die weiterführende Schule, während der Kleine zu Fuß in die nahe gelegene Grundschule läuft.

Langsam auf der Überholspur

Morgens starte ich meinen Weg zur Arbeit gegen 7:30 Uhr, hin und zurück sind es 14 Kilometer. Damit habe ich mein tägliches Sportpensum absolviert. Ich genieße es, morgens über die Deutzer Brücke an den Autos vorbei zu fahren, pünktlich zur Arbeit zu kommen, während die Kolleginnen noch im Stau stehen. Schlechtes Wetter schreckt mich nicht ab. Dafür gibt es gute und mittlerweile auch schicke Kleidung – bestimmt etwas teurer als ein Regenschirm, aber immer noch günstiger als Winterreifen oder Reparaturen fürs Auto.

Einkäufe erledige ich im Vorbeifahren. Die Satteltaschen habe ich immer dabei:



Ohne Auto mobil – Uta und ihre Familie

kurz mal Halt vor dem Lebensmittelladen, mit dem vollen Einkaufswagen zum Rad, Ware einpacken und nach Hause über die Fahrradtiefgarage mit Aufzug in die Wohnung. Parkplatz suchen? Taschen schleppen? Das ist nichts für faule Menschen, wie ich einer bin.

Selbst den Einkauf von vier Stühlen und das neue Waschbecken fürs Bad konnten wir mit den Anhängern heil nach Hause bringen. Ob die in einen Golf gepasst hätten?

Nachmittags von Nippes in die Innenstadt, am Wochenende in den Stadtwald, zum Schwimmbad, an den Rhein, zum Kindersport nach Ehrenfeld – alles mit dem Rad. Die Kids sind es nicht anders gewohnt. Radfahren ist wie Laufen oder für andere wie Autofahren.

Dem Portemonnaie tut es auch gut. Rund 6000 Euro im Jahr sparen wir dadurch, dass wir kein Auto haben. Dies hat der ADAC mal für einen Durchschnittswagen ausgerechnet. Ein Teil des Geldes nutzen wir für unsere Mobilität per Bahn und Carsharing. Denn, wenn es doch mal ins Bergische oder in die Eifel geht, leihen wir uns ein Auto bei Cambio. Die gibt es 100 Meter vor unserer Haustür.

Ein kleines Paradies in Köln

Ich gebe zu: Wir wohnen ideal. In unserem Viertel dürfen keine Autos fahren. Mit den ersten Schritten spielen Kinder ohne Erwachsene auf der Straße und genießen ihre Freiheit. Es ist viel los vor unserer Haustür und dennoch ruhig ohne Verkehrslärm und das mitten in der Stadt.

Ich stelle mir oft vor, wie andere Straßen ohne Autos aussehen würden. Es gäbe Platz zum Spielen und zum Laufen. Menschen würden sich begegnen und nicht nur aus ihren Autos in den Häusern verschwinden.

Ich sehe für mich und meine Familie keine Nachteile darin, kein Auto zu besitzen. Dabei war ich lange Autofahrerin und hatte meinen ersten eigenen Wagen mit 18 Jahren. Die Umstellung fiel mir nicht schwer. In der Kleinstadt, in der ich damals wohnte, war es schon bequemer mit dem Rad ans Ziel zu kommen, und in Köln komme ich trotz der miserablen Radfahrbedingungen und des starken Autoverkehrs auch schneller voran, zumal letzterer oft genug steht.

Uta



Luftreinhalteplanung

Da bleibt einem doch erneut die Luft weg

Der Geschäftsführer der Kölner Handwerkskammer Herr Weltrich geht bei seiner Verteidigung gegen Fahrverbote in die Vollen.

„Fahrverbot wäre Anschlag auf Wirtschaft,“ so titelte die Kölnische Rundschau vom 4. Januar 2018 und der Kölner Boulevard hängt diesen Ausspruch des Geschäftsführers der Kölner Handwerkskammer prominent an alle Express-Kästen.

Die passende Antwort auf solches Denken ist: „Autofahren mit Dieselfahrzeugen ist ein Anschlag auf die Gesundheit aller

Menschen und führt zu Toten“. Dies ist wissenschaftlich bewiesen und wird besonders aktiv durch den SPD-Gesundheitsexperten Karl Lauterbach vertreten.

Der Geschäftsführer Herr Weltrich vertritt nur eine Seite der Handwerkerschaft und zwar diejenigen, die es einfach nicht wahrhaben und weiter mit ihren Dieseln die Luft verpesten wollen. Es gibt aber auch Handwerker, die seit Jahren umgerüstet haben. Viele haben ihre Flotte auf Gas umgestellt. Mit einem Lobbydruck der bundesweiten Handwerkskammern wäre die Autoindustrie viel früher zu passenden Elektrofahrzeugen gedrängt wor-

den. In den USA gibt es den Ford Transit, ein beliebtes Handwerkerauto, schon lange als Elektroversion. Nun stehen die Handwerkskammer und die „Diesel-Handwerker“ vor dem Scherbenhaufen ihrer jahrelangen Tatenlosigkeit, fühlen sich als Opfer, jammern und betreiben Lobbyarbeit gegen einen effektiven Gesundheitsschutz.

Die Handwerkskammer Köln und ihr Geschäftsführer verweisen auf ihr jahrelanges Engagement für den Umweltschutz. Aber spürbar war es nicht, ihr Klagen kommt besser in die Medien.

Roland Schüler



Einladung

Mitgliederversammlung 2018

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

Termin:	Mittwoch, 18. Juli 2017, 19.00 Uhr
Ort:	Bürgerzentrum Alte Feuerwache, Melchiorstr. 3 in Köln (Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz) Die Versammlung findet im Großen Forum neben dem VCD-Büro statt.
Tagesordnung:	1. Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung 2. Rechenschaftsbericht und Aussprache 3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache 4. Entlastung des Vorstands 5. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten 6. Perspektiven der zukünftigen Arbeit 7. Verschiedenes

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

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

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 Regionalverbandes Köln e. V. und wird kostenlos verteilt.

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

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

E-Mails an die Redaktion:

rheinschiene@vcd-koeln.de

Teile dieser Auflage enthalten

Beilagen der VCD Service GmbH und der Stadt Köln.

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

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

Jetzt zum VCD

wechseln!



Ich trete dem VCD zum 01. . 20 bei. 60 Jahresbeitrag

- ☐ **Einzelmithgliedschaft** (min. 60 Euro) 75
- ☐ **Haushaltsmitgliedschaft** (min. 75 Euro) 30
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- ☐ **Reduzierter Beitrag** (min. 30 Euro)
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)
- ☐ **Juristische Person** (min. 200 Euro)
(Vereine usw.)

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.)* Geburtsdatum

Telefon

Straße und Hausnummer*

E-Mail

PLZ und Wohnort*

Datum / Unterschrift*

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

SEPA-Einzugsermächtigung: Bitte helfen Sie uns, Zeit, Papier und Porto zu sparen, indem Sie uns eine Einzugsermächtigung erteilen.

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

Kontoinhaber/-in

Datum, Unterschrift Kontoinhaber/-in

DE38ZZZ00000030519

Gläubiger-Identifikationsnummer des VCD

Bitte einsenden oder faxen an:
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
www.vcd-koeln.de

Bürozeiten

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

Vorstandssitzungen

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

Arbeitskreise

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

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

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

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



Spendenaufruf

Der VCD Regionalverband Köln möchte seine Serviceleistungen für Mitglieder und Interessierte verbessern und die informative Zeitschrift RHEINSCHIENE 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!

**Nichts hören -
Nichts riechen!**



**Emissionsfrei und klimaneutral
unterwegs mit der RVK**



Mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen-Hybridbusse bedeuten „Null Emission“ für Mensch und Umwelt. **Mehr Infos unter www.rvk.de**

Gefördert/Koordiniert durch



Sicher mit Abstand!



Fragen und Hinweise zum Radverkehr:
fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de
www.stadt-koeln.de/radfahren



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