

RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 62, Winter 2018/19



VCD-Vorschläge zur Ost-West-Achse

Mehr Raum für Fuß-
und Radverkehr!

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,

kurz nach Fertigstellung dieser Ausgabe entscheidet der Stadtrat über „Oben“, „Unten“ oder vielleicht auch etwas anderes als Konzept für die Führung der Stadtbahn auf der **Ost-West-Achse** in der Kölner Innenstadt. Am 18. Dezember sollte die entscheidende Ratssitzung stattfinden. Ob bei der Entscheidungsfindung auch die Folgekosten des Projekts eine Rolle spielen, ist zu hoffen, aber leider nicht zu erwarten. Dass diese jedes Jahr einen äußerst stattlichen Anteil der Investitionssumme ausmachen können – dies scheint noch nicht bei allen Entscheidern angekommen zu sein. Ganz zu schweigen vom Grundsätzlichen: Welche Lösung führt zum Beispiel kurzfristig zu Kapazitätssteigerungen? Eine attraktive Neugestaltung des Straßenraums benötigt jedenfalls keinen Tunnel. Wie eine solche auch bei einer oberirdischen Führung der Stadtbahn aussehen könnte, veranschaulicht unser Titelbild. Mehr dazu auf Seite 4.



Beim **Radverkehr** ist in diesem Jahr sehr viel passiert, manches wirkt fast schon revolutionär, wie die Wegnahme von Autospuren zugunsten von Radstreifen auf einem Abschnitt der Cäcilienstraße, an wichtigen Teilstücken der Ringe oder an der Ulrichgasse. Auch die Umsetzung einer Forderung aus der Gründungszeit des VCD ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, nämlich die Öffnung der Einbahnstraße Gladbacher Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung. Einen Vorgeschmack auf die positive Zukunft des Radverkehrs gibt sicher auch die hervorragende Qualität der neuen Verbindung zwischen Brühler Landstraße und dem Verteilerkreis im Kölner Süden. So wünscht man sich Radwege außerhalb der Innenstadt! Etliche dieser Umbauten beruhen auf Anregungen des VCD. Das lässt für die Zukunft hoffen, denn natürlich ist noch viel zu tun!

Ein erfreuliches Signal gibt es auch für den **Bahnverkehr** in unserer Region: Der Ausbau des Bahnknotens Köln wurde bei der Bundesverkehrswegeplanung dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Mehr dazu auf Seite 7.

Abschließend folgt wie in jeder Winterausgabe an dieser Stelle der Hinweis auf unser **Neujahrstreffen**, diesmal an einem neuen Ort:

Schelds Em Oellig,
Neusser Str. 87 an der Agneskirche
am Freitag, 18. Januar 2019, ab 19:00 Uhr.

Ein Abend zum Austausch und zur Diskussion. Wir freuen uns!

Viel Spaß beim Lesen wünscht

die Redaktion der RHEINSCHIENE



Inhalt

Titelthema Ost-West-Achse

VCD-Vorschläge zur Umgestaltung	4
Tunnelräume vs. Folgekosten?	5

Bahnverkehr

S-Bahn Köln: Wieder kein gutes Jahr.....	6
Bahnverkehr nach Hamburg:	
Verspätungen als Normalfall	6
Bahnknoten Köln jetzt im „Vordringlichen Bedarf“	7
Auch Rhein-Erft braucht eine starke S-Bahn.....	8
Ausbauplanungen für die oberbergische Bahn.....	9
Regionalbahnen:	
Zu volle Gleise, aber keine Doppelstockzüge	9

Busse & Stadtbahnen

Düsseldorfer MetroBusse ein Vorbild für Köln?.....	10
Linie 3: Nach 51 Jahren (fast) bis ins Görlinger Zentrum.....	11
Die „bessere 13“ kann mehr	12
Rheinisch-Bergischer Kreis:	
Mehr Busse am Wochenende auf einzelnen Linien.....	12

Radverkehr

Aufbruch Fahrrad.....	14
Straßen.NRW und die Radwege... ..	15
Haupttrouten für den Radverkehr:	
VCD-Konzept nimmt Formen an.....	16
VCD-Vorschlag: Geradlinig über den Ebertplatz radeln	18
Cäcilienstraße: Mehr Platz für den Radverkehr	19
Bericht des Fahrradbeauftragten	20
Unfallgefahr freilaufende Rechtsabbieger!	23
KölnerFahrradGürtel für die Verkehrswende in Köln	24
KVB-Räder: Leihradsystem wird ausgeweitet.....	27

Verkehr allgemein

Parkstadt Süd:	
„Autoarmes Quartier der kurzen Wege“ geplant	26
Luftreinhalteplanung: Behörden scheinen orientierungslos	28
Autofreie Siedlung Köln: Projekt der KlimaExpo.NRW	29
Bessere Kfz-Ausnutzung schon die Umwelt	30
Rückbau von Hauptstraßen: Wirksam, aber nicht gewollt	31
Der verkehrspolitische Blog.....	32
Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil	34
Blindenleitsysteme und Fahrradparken – ein Gespräch	36
Was tun gegen rücksichtslose Falschparker?	38
Ideen zur Zukunft der Mobilität im Rhein-Erft-Kreis.....	39

VCD

Park(ing) Day in Köln	40
Neues Mitglied im erweiterten Vorstand	40
Einladung zum Neujahrstreffen	40
Impressum.....	40
Der VCD stellt sich vor	41
Beitrittsformular.....	41
Kontakte	42
Spendenaufruf.....	42

VCD-Vorschläge zur Ost-West-Achse

Gute Umgestaltung auch ohne Tunnel

Ein Beitrag zur Förderung der fußgänger- und radfahrerfreundlichen Umgestaltung der Ost-West-Achse

Wenn diese RHEINSCHIENE erscheint, steht eine wegweisende verkehrspolitische Entscheidung unmittelbar bevor: Am 18. Dezember 2018 soll der Kölner Stadtrat nach dem Vorschlag der Stadtverwaltung die Planung einer „U-Bahn“ zwischen Heumarkt bis Moltkestraße/ Eisenbahnring mit unterirdischer Anbindung des Abzweiges der Linie 9 am Neumarkt beschließen.

Im Entscheidungsvorschlag wird auch ein nur oberirdischer Ausbau als Alternative genannt. Die RHEINSCHIENE hat in ihren letzten Ausgaben über die Diskussion zur Gestaltung der Ost-West-Achse aus vielen Blickwinkeln berichtet. Am 3. Dezember fand mit Unterstützung des VCD eine viel beachtete öffentliche Veranstaltung mit Experten und den verkehrspolitischen Sprechern der Kölner Ratsfraktionen statt.

Während für Stadtverwaltung und KVB die geringere Störungsanfälligkeit einer „U-Bahn“ im Vergleich zur „Straßenbahn“ im Vordergrund steht und zudem der

Platzgewinn an der Oberfläche ins Feld geführt wird, weisen die Befürworter einer oberirdischen Lösung insbesondere auf die hohen Risiken und Kosten der Tunnel-Lösung hin, welche die Finanzierbarkeit wichtiger anderer Verkehrsvorhaben in Frage stellt. Wie die Entscheidung auch ausfällt, sie wird wohl die Stadt- und Verkehrsentwicklung für viele Jahrzehnte prägen.

Die große Mehrheit in Vorstand und Arbeitskreisen des Regionalverbands befürwortet die oberirdische Variante. Oft wird

behauptet, nur eine unterirdische Führung würde eine gute Gestaltung des dortigen Straßenraums ermöglichen. Wir möchten daher mit zwei Bildern veranschaulichen, wie auch ohne eine U-Bahn die Ost-West-Querung der Innenstadt zu einer attraktiven Straßenachse gestaltet werden kann, wenn für das Auto nur eine Fahrspur pro Richtung verbleibt.

Text: Markus Meurer, VCD-Arbeitskreis ÖPNV; Fotos und Montagen: Eva Kniel, VCD-Arbeitskreis Radverkehr □

Hahnenstraße im Bereich Apostelkloster		Richard-Wagner-Straße im Bereich Brüsseler Straße	
Breite	Nutzung	Breite	Nutzung
4,5 m	Fußweg	3,0 m	Fußweg
7,5 m	ÖPNV (Bus, Stadtbahn)	2,5 m	Multifunktionsfläche
3,0 m	Radweg	2,7 m	Radweg
6,5 m	Kfz-Verkehr, eine Spur je Richtung	6,0 m	Kfz-Verkehr, eine Spur je Richtung
3,0 m	Radweg	2,7 m	Radweg
4,3 m	Multifunktionsfläche	2,5 m	Multifunktionsfläche
4,5 m	Fußweg	3,0 m	Fußweg
33,3 m	Gesamtquerschnitt	22,4 m	Gesamtquerschnitt

Die Tabelle zeigt die Breite der verschiedenen Spuren bei der vorgeschlagenen Neuaufteilung der Verkehrsflächen auf der Hahnenstraße und der Richard-Wagner-Straße.



Die Bilder zeigen die Hahnenstraße an dem stark befahrenen Abschnitt bei der Kreuzung mit der Straße Apostelkloster, vom Rudolfplatz kommend kurz vor dem Neumarkt (siehe auch Titelbild dieser Ausgabe). Stadtbahn und Bus fahren – wie bisher auf einer abgegrenzten Trasse – zukünftig nur auf der Nordseite (im Bild links). Bei nur einer Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr pro Richtung bleibt noch ausreichend Platz für zweimal 4,5 Meter breite Fußwege auf jeder Straßenseite und sogar je drei Meter breite Radwege.



Die Richard-Wagner-Straße wird in allen Planungsvarianten zukünftig keine Stadtbahntrasse mehr sein. Das linke Bild zeigt die Straße östlich der Kreuzung mit der Brüsseler Straße in Richtung Rudolphplatz heute. Das rechte Bild zeigt die gleiche Stelle, wie sie zukünftig einmal aussehen könnte: eine große Chance zur Gestaltung eines attraktiven Stadtlebens- und Verkehrsraums, auch ganz ohne U-Bahn auf der parallel verlaufenden Aachener Straße. Alleinige Voraussetzung ist, dass nur eine Fahrspur pro Richtung für den Autoverkehr verbleibt.

Ost-West-Achse

Tunnelträume vs. Folgekosten?

Bei der Entscheidung für eine Investition sollten immer auch die langfristigen Kosten berücksichtigt werden. Dies gilt auch für einen möglichen Tunnel auf der Ost-West-Achse.

In der Diskussion um die Varianten für den Ausbau der Ost-West-Achse stehen auf der Kostenseite bisher maßgeblich die für den Bau der Anlagen im Fokus. Durch die anstehende Entscheidung des Rates der Stadt Köln zur Weiterführung der Planungen soll der Blick auf ein weiteres Bewertungskriterium gelenkt werden, dass bisher wenig Beachtung fand: Es sind die Folgekosten, die sich zwischen den Tunnelvarianten und der oberirdischen Variante stark unterscheiden. Sie setzen sich, neben weiteren, aus den Betriebskosten, den Kosten für Wartung und Instandhaltung/Instandsetzung und aus den Reinvestitionskosten zusammen.

Der Betrieb einer Tunnelanlage für Stadtbahnen auf der Ost-West-Achse erfordert eine Vielzahl technischer Einrichtungen, die auf einer Oberflächenstrecke nicht erforderlich wären. Dies sind unter anderem:

- Fahrtreppen und Aufzüge für die Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs,
- Belüftungsanlagen,
- Beleuchtungsanlagen mit Sicherheitsüberwachung,
- Brandmelde- und Feuerlöschanlagen,

- Sicherheitseinrichtungen (zum Beispiel Videoüberwachung aller Zugänge und Bahnsteige),
- Zugsicherungsanlagen.

Für diese Einrichtungen fallen sowohl Kosten für den laufenden Betrieb an, etwa für Energie und Wartung oder Entstörung, als auch solche für die Instandsetzung nach dem Ablauf einer gewissen Betriebszeit. Nicht zuletzt muss schon während der Betriebsdauer eine Finanzierung für eine Erneuerung der Anlagen geplant werden, um am Ende der Nutzungsdauer unmittelbar einen Ersatz herstellen zu können. Ein Beispiel hierfür sind Fahrtreppen, die einem relativ hohen Verschleiß unterliegen.

Bau und Betrieb von Tunnelstrecken und die damit im Vergleich mit Oberflächenstrecken verbundenen höheren Folgekosten lassen sich rechtfertigen, wenn ausreichende Gründe hierfür vorliegen. Einer der Gründe wäre eine höhere Leistungsfähigkeit. Da aber alle Varianten für den Ausbau der Ost-West-Achse dieselbe Leistungsfähigkeit aufweisen, spricht für die Tunnelvarianten nur das Argument eines störungsfreien Betriebs ohne Beeinflussung durch andere Verkehrsteilnehmer.

Will man also höhere Folgekosten für einen Stadtbahntunnel hinnehmen, obwohl nicht mehr Fahrgäste befördert werden können als auf einer oberirdischen Strecke? Falls ja, bedeutet diese

Richtungsentscheidung auch, dass wir kommenden Generationen von Kölner Bürgern Verkehrsanlagen hinterlassen, für deren Erhalt sie später aufkommen müssen. Denn anders als beim Bau müssten Kosten für eine Sanierung vermutlich ohne eine 90-prozentige Förderung durch den Bund nur von KVB und Stadt finanziert werden.

Muss also der ÖPNV höhere Betriebskosten hinnehmen, um einen störungsfreien Betrieb zu erhalten? Hierzu wäre eine verkehrspolitische Diskussion darüber interessant, ob die höheren Kosten nicht dem Verkehrsträger auferlegt werden sollten, der die größten Behinderungen verursacht, also dem motorisierten Individualverkehr.

Den Entscheidungsträgern im Rat der Stadt sollte bewusst sein, dass mit einem Entscheid für eine Tunnelvariante gleichzeitig auch eine Entscheidung für dauerhaft höhere Betriebskosten gefällt wird. Konkret bedeutet dies, dass für eine Tunnelstrecke ein höherer Verlustausgleich für den laufenden Betrieb der Linien der Ost-West-Achse aus dem Haushalt der Stadt an die KVB zu zahlen ist, wenn diese höheren Kosten nicht durch höhere Tarife, also durch den Fahrgast, ausgeglichen werden sollen. Letzteres wäre im Hinblick auf die anstehende Verkehrswende kontraproduktiv.

Stephan Weber,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



S-Bahn in Köln

Wieder kein gutes Jahr

Im Vergleich zum Vorjahr gab es noch eine Steigerung bei Vorfällen zum Nachteil der Kunden.

Ausfälle von Zügen waren in den zurückliegenden zwölf Monaten alles andere als selten. Besonders bei einem 30/60-Minuten-Takt haben diese schwerwiegende Folgen. So fiel am Ostermontag in Düren-Merzenich um 21.07 Uhr die S-Bahn nach Köln aus. Die Wartezeit betrug eine Stunde. Besonders markant war der Ausfall der S-Bahn von Köln nach Buir am Sonntag, den 23. September 2018, als zahlreiche Fahrgäste zum Waldspaziergang in den Hambacher Wald fahren wollten. Auch hier war die nächste Fahrtmöglichkeit erst eine Stunde später!

Negativ ist auch der häufige Einsatz von Kurzzügen zu verbuchen, die besonders in Spitzenzeiten oder nach Ausfall einer S-Bahn zu drangvoller Enge führten.

Neben den üblichen Verspätungen durch sogenannte Verzögerungen im Betriebsablauf war Köln im Jahr 2018 nicht selten durch komplette Ausfälle

Abfahrt / Departure	14:19	Ziel / Destination	Minuten / Minutes
K. Nippes		Düren	
K. Nippes		Troisdorf	10
K. Nippes		K. Nippes	11
K. Nippes		Overath	10
K. Nippes		Bergisch Gladbach	10
K. Nippes		K. Ehrenfeld	11
K. Nippes		Schladern	10
K. Nippes		Düsseldorf	

Verspätungen und Ausfälle – Anzeigentafeln wie diese sind leider normal im hiesigen S-Bahn-Betrieb.

und Betriebsstillegungen bei besonderen Ereignissen betroffen: Winterstürme, der Böschungsbrand bei Siegburg, die Bombenentschärfung in Deutz und zuletzt die Sperrung des Hauptbahnhofs während der Geiselnahme. Grundsätzlich wurde in solchen Fällen der komplette S-Bahn-Betrieb eingestellt, auch wenn auf Teilstrecken gefahren werden könnte.

Die Erklärungen der Bahn für den mangelhaften S-Bahn-Betrieb sind hausgemacht: (a) komplexer Bahnbetrieb; (b) Ausfall von Fahrzeugen; (c) nicht genü-

gend Wartungspersonal und höherer Anfall von kaputten Fahrzeugen; (d) kurzfristige Krankmeldungen und fehlender Ersatz; (e) Großereignisse, auf die nicht angemessen reagiert werden kann.

Zudem leidet der Fahrgast unter unvollständigen und widersprüchlichen Informationen. Beispielsweise wurden am 11. Oktober 2018 zwei S-Bahn-Züge der Linie 13 mit 110 Minuten Verspätung angekündigt, obwohl der gesamte Bahnbetrieb eingestellt war.

Nach zehn Minuten wurde die Verspätung mit 120 Minuten angezeigt und so weiter und so fort. Oder das Laufband zeigt fünf Minuten Verspätung an und „Zug fällt aus“. Worauf kann sich der Fahrgast verlassen? Auch die Angaben in der Bahn-App stimmen nicht mit den realen Gegebenheiten überein.

Worauf sich der Fahrgast der S-Bahn hingegen verlassen kann, ist die jährliche Preiserhöhung auch für das Jahr 2019. Ob die Unzuverlässigkeit der S-Bahn sich damit auch erhöht?

Wolfgang Besser



Intercity-Verbindungen nach Hamburg

Verspätungen als Normalfall

Bahnreisende nach Hamburg brauchen oft viel Geduld.

Die wichtige Eisenbahnverbindung von Köln über das Ruhrgebiet nach Hamburg wird von der Deutschen Bahn straflässig vernachlässigt. Der dringend notwendige zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Dortmund und Münster liegt auf Eis. Die Folge ist ein miserables DB-Angebot zwischen Köln und Hamburg:

- Die Standardverspätung beträgt in beiden Richtungen meistens 20 bis 30 Minuten.
- Immer häufiger fahren Ersatzzüge anstelle der Regelzüge mit einem veralteten Wagenmaterial – Hauptsache es rollt, auch wenn die Reservierungen oder Fahrradwagen fehlen.
- Das Angebot an Fahrradstellplätzen ist für die Urlaubsregionen Nord- und

Ostseeküste auch bei störungsfreiem Betrieb viel zu gering, meistens sind sie frühzeitig ausgebucht.

In der gesamten Bundesrepublik haben die Fernverkehrsstrecken eine besondere Aufmerksamkeit der DB Fernverkehr, so die Strecken von Berlin und Stuttgart nach München oder die zwischen Frankfurt und Nürnberg. Die Wirtschaftsachse Köln – Ruhrgebiet – Münster – Bremen – Hamburg/Rostock sowie die Ferienregionsachse Köln – Ruhrgebiet – Nordsee/Ostsee/Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern/Rügen werden hingegen stiefmütterlich behandelt.

Seit Jahren haben die Intercity-Linien in den Norden und Nordosten erhebliche Qualitätsprobleme. Der gesamte Laufweg des Intercity von Stuttgart über Frankfurt bis Münster ist überlastet, die übermäßig frequentierten Knoten Köln

und Hamburg verschärfen die Situation. Der Zustand hat sich in diesem Jahr deutlich verschlechtert, sodass die Grünen im Landtag NRW eine Anfrage zum aktuellen Stand und zu möglichen Verbesserungen gestellt haben. Die Antwort ist ernüchternd: Es wird sich so gut wie nichts ändern. Beispielsweise wird es vorerst bei dem häufig eingesetzten veralteten Wagenmaterial bleiben, denn die Auslieferung neuer Fahrzeuge hat sich verzögert.

Für die Fahrradmitnahme wird sich die Situation sogar weiter verschärfen. Die DB hat mit ihrem neuen Winterfahrplan auf der Strecke nach Hamburg drei Intercity-Züge durch neue ICE ersetzt. Für den Fahrgast bedeutet das höhere Fahrpreise und noch weniger Möglichkeiten, Fahrräder in die nördlichen Ferienregionen mitzunehmen.

Roland Schüller



Bundesverkehrsministerium

Bahnknoten Köln jetzt im „Vordringlichen Bedarf“

Bundesverkehrswegeplanung mit positiven Signalen

Das Bundesverkehrsministerium hat am 6. November bundesweit zahlreiche neue Schienenprojekte vorgestellt, die in den kommenden Jahren vordringlich geplant und umgesetzt werden sollen.

Dabei handelt es sich um Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 bislang in die Kategorie „Potenzieller Bedarf“ eingestuft waren und jetzt in die höchste Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ aufgenommen wurden. Diese Projekte erhalten damit eine konkrete Umsetzungsperspektive und können nun geplant werden.

Mit dabei ist auch der Ausbau des Bahnknotens Köln. Für den Ausbau dieses für die Zukunft des Schienenverkehrs im Rheinland lebenswichtigen Eisenbahnknotens hat das Bundesverkehrsministerium rund 3,7 Mrd. Euro veranschlagt. Dabei geht es nicht um eine Großmaß-

nahme, sondern um ein Bündel von 14 Maßnahmen, von dessen Umsetzung die komplette Region profitieren wird. Unter anderem sind der Ausbau der sogenannten „Westspange“ zwischen Köln-Hansaring und Hürth-Kalscheuren und das Verknüpfungsbauwerk Köln-Mülheim (Gesamtkosten 1,611 Mrd. Euro) enthalten. Für diese Teilprojekte müssen noch die Finanzierungsbeiträge ermittelt werden, die sich aus dem Nutzen für den Nahverkehr (Finanzierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) einerseits sowie dem Fern- und Güterverkehr (Finanzierung nach dem Bundes-schienenwegeausbaugesetz – BSWAG) andererseits ergeben.

Köln – Aachen auch hochgestuft

Ebenfalls in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“ wurde die Ausbaustrecke Köln – Aachen eingestuft. 206 Mio. Euro sind für diese Infrastrukturmaßnahme vorge-

sehen, die im Rahmen des „Deutschlandtaktes“ gefördert wird. Dabei handelt es sich um einen kürzlich vom Bundesverkehrsministerium vorgestellten optimierten Fahrplan, mit dem die Fahrgäste öfter und schneller überall an ihr Ziel kommen sollen. Für dessen Umsetzung benötigt die Region zwischen Köln und Aachen ein hochleistungsfähiges Schienennetz für den Personen- und Güterverkehr.

Weiter in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen wurde die Ausbaustrecke Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen, die einen zweigleisigen Ausbau Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt – Rheydt-Odenkirchen sowie Verbindungskurven im Raum Viersen und Venlo umfasst. Die Planung erfolgt gemeinsam mit den Niederlanden und Belgien. Rausgefallen ist dagegen die sogenannte „Rheydter Kurve“, ein Verbindungsgleis zwischen Jüchen und Herrath, für die kein Bedarf mehr gesehen wird.

Friedhelm Bihn



Ihre grüne Druckerei im Rheinland

Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut

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

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

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

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

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

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

grün gedruckt.de®
eine Marke der schloemer-gruppe

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

www.grün-gedruckt.de

Aktuelle Informationen unter:

www.facebook.com/gruengedruckt

www.twitter.com/gruen_gedruckt

<http://gplus.to/GruenGedruckt>



S-Bahn-Ausbau

Auch Rhein-Erft braucht eine starke S-Bahn

Am 12. November startete in Bergheim der Dialogprozess zum linksrheinischen S-Bahn-Ausbau.

Seit über zehn Jahren kommt aus der Politik und von den Verbänden (VCD, Pro Bahn) die Forderung, die Erftbahn zwischen Horrem und Bedburg in eine moderne S-Bahn umzuwandeln. Heute fahren auf der teilweise eingleisigen Strecke nur stündlich Dieselfahrzeuge nach Köln – für die Stadt Bergheim und ihre Umgebung ein unzureichendes Angebot. Eine Folge davon sind die vielen Autos mit dem Kennzeichen „BM“ auf Kölner Straßen.

Einige Maßnahmen zur Veränderung dieser Situation wurden im Vorfeld umgesetzt. Der Linientausch von S 12 und S 13 gehört dazu, ebenso die Verkürzung der Regionalbahn 38 nur bis Bedburg. Bis Ende 2017 fuhr sie noch über Grevenbroich und Neuss bis Düsseldorf.

Damit sind im Wesentlichen bislang nur Nachteile für die Fahrgäste verbunden,

die Vorteile kommen mit dem weiteren S-Bahn-Ausbau. Mit tagsüber im 20-Minuten-Takt und abends halbstündlich verkehrenden Zügen und am Wochenende sogar einem Nachtverkehr wird es dann eine gute Alternative zum Auto geben. Die Fahrzeit wird trotz zusätzlicher Haltestellen nicht verlängert. Viel mehr Ziele im Kölner Westen werden erreicht, zum Beispiel das Müngersdorfer Stadion oder die Uni-Klinik. Mit Mobilitätsstationen an den Haltestellen wird auch die Fläche erschlossen.

Machbarkeit seit langem belegt

Bereits seit Dezember 2012 liegt eine Machbarkeitsstudie vor – mit positivem Ergebnis. Auch das Geld zur Finanzierung scheint derzeit kein Problem. Doch noch ist kein einziges Gleis verlegt, kein Strommast aufgestellt und keine S-Bahnhaltestelle barrierefrei gebaut oder umgestaltet worden. Die Planungen fangen jetzt

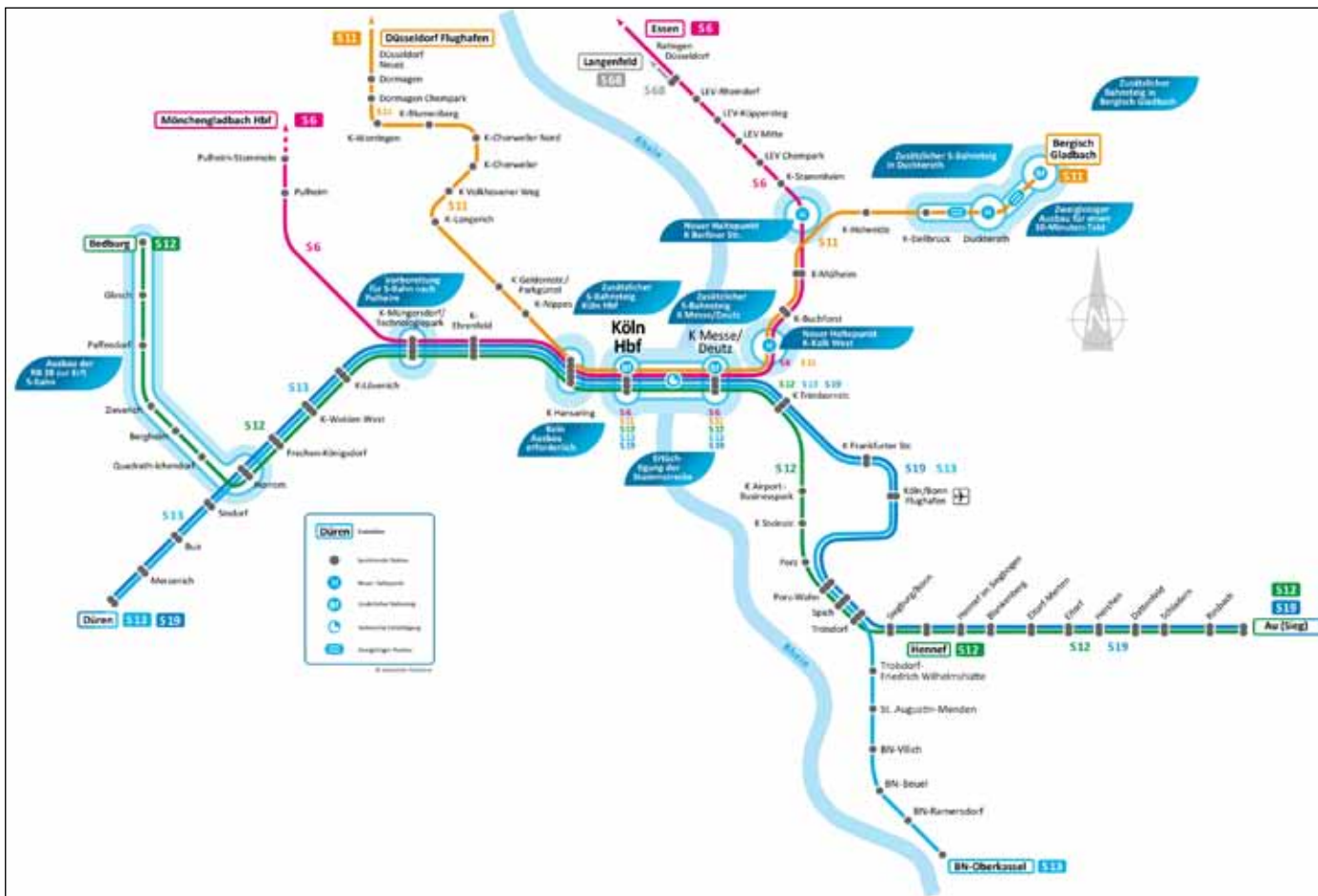
erst an. Damit nicht im luftleeren Raume geplant wird, werden verkehrspolitische Akteure und die Bürgerschaft in einen Dialogprozess einbezogen, der Auftakt fand am 12. November 2018 in Bergheim statt. Ab 2019 können auf einer Internetseite Anregungen, Ideen und Kritik eingebracht werden und es werden öffentliche Beteiligungsformate angeboten.

Umsetzungszeitraum noch offen

Leider haben weder der Verband Nahverkehr Rheinland noch die Deutsche Bahn einen Termin genannt, an dem die erste S-Bahn fahren soll. Auf der Veranstaltung wurde die Hoffnung von einem Teilnehmer geäußert, dass dies in acht Jahren der Fall sei.

Eigentlich gehört die S-Bahn in das Beschleunigungsprogramm, ähnlich wie die Leverkusener Autobahnbrücke.

Mehr auf www.sbahnkoeln.de
Wolfgang Besser



Geplante Einzelmaßnahmen im Zuge des S-Bahn-Ausbaus in der Kölner Region (Grafik: VRS/NVR)

Bahnverkehr zwischen Köln und Gummersbach

Ausbauplanungen für die oberbergische Bahn

Machbarkeitsstudie soll nun im Herbst 2019 vorliegen

Mit der Machbarkeitsstudie für die Elektrifizierung und Optimierung der Regionalbahn 25 zwischen Gummersbach und Köln Messe/Deutz, der sogenannten Oberbergischen Bahn, hat der Nahverkehr Rheinland im Oktober 2018 das Düsseldorfer Ingenieurbüro Spiekermann GmbH beauftragt.

Nachdem sich im September 2017 ein breites interkommunales Bündnis für ein „Mehr an Mobilität“ in der Region gebildet hatte (siehe RHEINSCHIENE Nr. 60), sollte die Machbarkeitsstudie eigentlich schon Ende 2017 in Auftrag gegeben werden. Beteiligt an der Studie ist inzwischen auch der Nahverkehr Westfalen-Lippe, nachdem zum Fahrplanwechsel Ende 2017 der Bahnhof Meinerzhagen

reaktiviert und mit dem Lückenschluss Meinerzhagen – Brügge die Strecke bis nach Lüdenscheid in Betrieb genommen wurde. Alle zwei Stunden können jetzt Reisende zwischen Köln und dem Sauerland pendeln.

In der Machbarkeitsstudie sollen zunächst die betriebliche und technische Machbarkeit untersucht und die ermittelten Maßnahmen auf ihre Umsetzbarkeit überprüft sowie die verkehrlichen Wirkungen untersucht werden. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten an und auf der Strecke wird hier neben der Elektrifizierung vor allem an den Ausbau von Streckenabschnitten und Taktverdichtungen gedacht. Heute kommt es hier immer wieder zu erheblichen Beeinträchtigungen, die größtenteils auf eine unzureichende Infrastruktur zurückzuführen sind. Die Strecke ist über eine Länge von

65 Kilometer nur eingleisig angelegt und verfügt nur über wenige Zugkreuzungsmöglichkeiten.

Als nächstes soll in Engelskirchen-Ehreshoven eine neue Kreuzungsstelle entstehen. Ein wichtiger Baustein des Ausbaus ist die Elektrifizierung der Strecke, sodass auf ihr künftig S-Bahn-Züge fahren können. Als S 15 soll sie dann nach den Planungen für den Knoten Köln über Hürth und Euskirchen bis nach Kall in der Eifel fahren – zwischen Euskirchen und Overath im 20-Minuten-Takt.

Mit der Studie soll in einer vereinfachten standardisierten Bewertung ein Nutzen-Kosten-Faktor errechnet werden, der bei mindestens 1,0 liegen muss, damit Fördergelder fließen können. Mit den Ergebnissen der Studie wird im Herbst 2019 gerechnet.

Friedhelm Bihn



Stau auf der Schiene

Zu volle Gleise, aber keine Doppelstockzüge

Gleich zwei Eisenbahnstrecken sind von DB Netz „offiziell“ als überlastet erklärt worden: Köln – Bonn – Remagen und Köln-Mülheim – Düsseldorf.

Das bedeutet: Mehr Züge als heute passen nicht auf die Gleise, egal ob Fern-, Nah- oder Güterzüge. Doch leider steigen die Fahrgastzahlen. Immer mehr Menschen pendeln zwischen Köln, Bonn und Düsseldorf. Weitere Züge sind damit dringend erforderlich.

Warum fährt trotzdem zwischen Köln und Bonn von drei Nahverkehrslinien nur

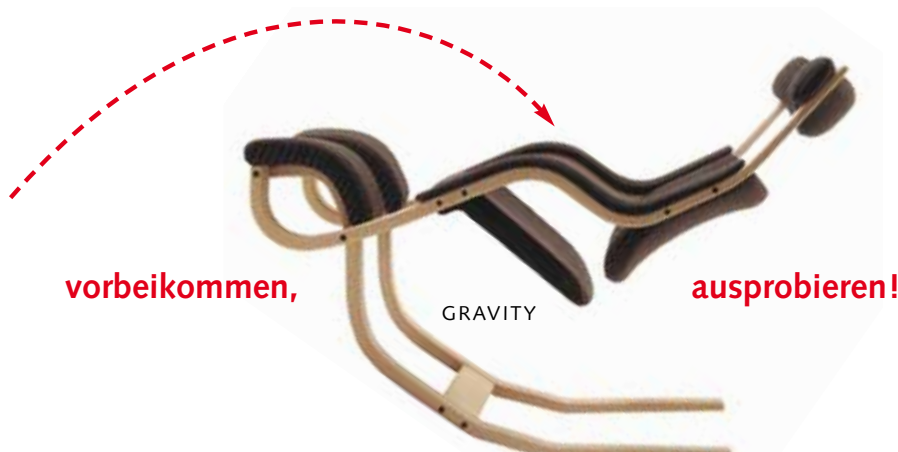
eine mit Doppelstockwagen? Vor wenigen Jahren wurde die Regionalbahnlinie 48 zwischen Wuppertal und Bonn neu ausgeschrieben. Hier hätte der Nahverkehr Rheinland (NVR) in der Ausschreibung auf Doppelstockwagen bestehen müssen. Der Gewinner, National Express, begnügte sich mit einfachen Wagen, auch bei den neu angeschafften Fahrzeugen. Eine große Chance wurde vertan.

Der NVR hätte aus der Erfahrung lernen können. So hatte der RE 9 Aachen – Köln – Siegen früher durchweg Doppelstockwagen. Die Ausschreibung setzte auf

einfache, eng bestuhlte Fahrzeuge, die bei der zwischenzeitlich gestiegenen Anzahl an Fahrgästen rasch überfüllt waren. Nach ersten Protesten kam beim NVR die Einsicht und seitdem fahren immer mehr Doppelstockzüge.

Genau dies braucht es auch auf der Strecke Wuppertal – Köln – Bonn: mehr Sitzplätze in Doppelstockwagen, um den Engpass durch die Überlastung zu umgehen. NVR und National Express sollten sich sehr schnell auf diese Lösung einigen.

Roland Schüler



daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Entlastungen im Stadtbahnnetz

Düsseldorfer MetroBusse ein Vorbild für Köln?

Mit Bussen kann das innenstädtische Stadtbahnnetz entlastet werden - ein Blick in die Landeshauptstadt zeigt ein Beispiel.

Seit Sommer 2018 verkehren in Düsseldorf drei neue Qualitätsbuslinien, genannt MetroBus. Ihre Aufgabe besteht in erster Linie darin, auf schnellem, direktem Weg die Außenäste der Stadt- und Straßenbahnen miteinander zu verknüpfen. Für Fahrten zwischen den Stadtteilen bietet das neue Angebot eine attraktive Alternative und somit die Chance, das Schienennetz im Stadtzentrum zu entlasten.

Bedient werden die drei Linien mit modernen, besonders komfortablen Bussen, in denen auch WLAN und USB-Anschlüsse zur Verfügung stehen.

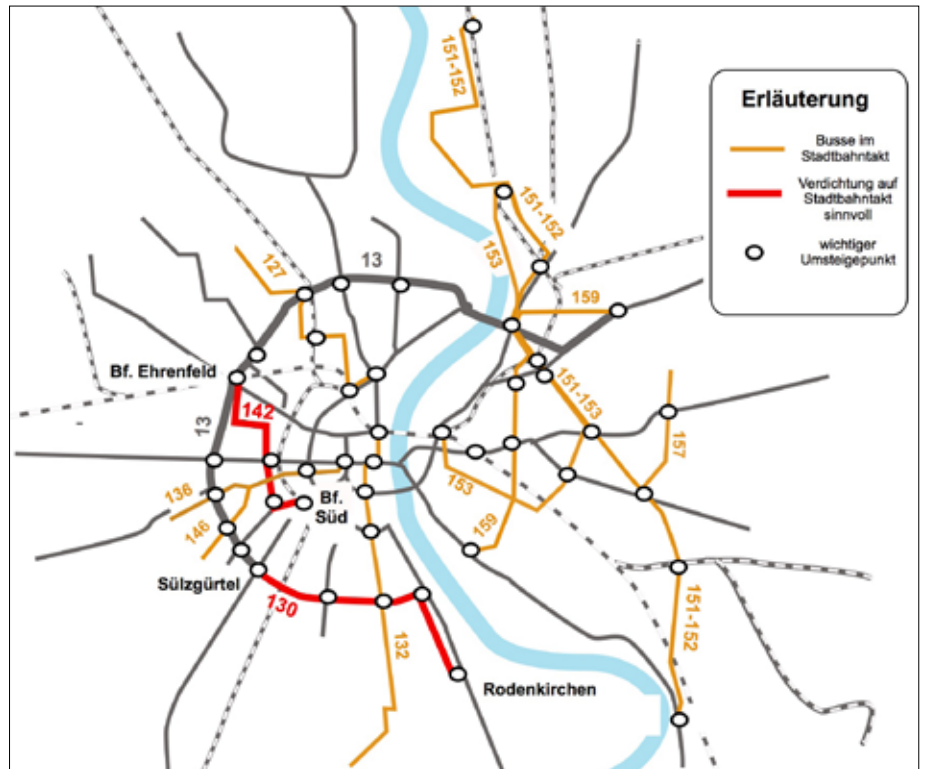
Zahlreiche Maßnahmen zur Beschleunigung umgesetzt

Um die Fahrzeit zu verkürzen, halten die neuen MetroBusse nur an wenigen ausgesuchten Haltestellen, meist an Übergängen zum Schienennetz. Ferner profitieren sie von zwanzig Beschleunigungsmaßnahmen. Dazu gehören eigene Busspuren, optimierte Ampelschaltungen und eine zusätzliche Tür am Ende der Busse für den schnelleren Fahrgastwechsel.

Taktung mit Verbesserungspotenzial

Die Streckenführungen der drei Linien M1, M2 und M3 sind nicht nur im Netzplan Bus, sondern – gemeinsam mit den schienengebundenen Angeboten – auch im Düsseldorfer Schnellnetz-Plan dargestellt.

Allerdings verkehren die Busse nur in einem 20-Minuten-Takt, nur an Werktagen und nur bis 21 Uhr. Wer von der Stadtbahn zum MetroBus umsteigen will, riskiert daher längere Wartezeiten oder muss auf parallele langsamere Buslinien ausweichen. Ferner führt das Auslassen von Haltestellen zu Verwirrung bei den Fahrgästen. Aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeiten ist ein Taktverkehr mit anderen parallelen Buslinien nicht möglich.



VCD-Vorschlag für Qualitätsbuslinien zur Entlastung des innerstädtischen Stadtbahnnetzes (vgl. RHEINSCHIENE 59). Erfreulicherweise fährt die Linie 142 zwischen Bahnhof Ehrenfeld und der Weißhausstraße ab Dezember 2018 im Zehn-Minuten-Takt. Grafik: Marc Schneiders

Lange Wartezeiten vermeiden

Der VCD hat bereits in der Vergangenheit für die Außenbezirke Kölns die Einrichtung von Qualitätsbuslinien zur Entlastung des innerstädtischen Stadtbahnnetzes angeregt (siehe RHEINSCHIENE 59). Neben den erforderlichen Beschleunigungsmaßnahmen und einem bequemen Umstieg an den Stadtbahnhaltepunkten ist uns allerdings ein – an die Stadtbahn angepasster – Zehn-Minuten-Takt wichtig. Denn zum einen ist die gefühlte durchgehende Verfügbarkeit ein wichtiges Kriterium für die Verkehrsmittelwahl. Zum anderen machen Wartezeiten – zum Beispiel beim Umstieg – mühsam erreichte Zeitvorteile wieder zunichte.

Taktverdichtung wie bei der Linie 142 ...

Erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass ab Dezember in Köln zumindest die Linie 142 (Unibus) als tangentielle Verbindung zwischen Ehrenfeld und dem nördli-

chen Sülz aufgewertet alle zehn Minuten verkehren wird. Allerdings passt die KVB hier ihre Leistung vor allem der schon seit längerem bestehenden starken Nachfrage an.

... erfordert offensichtlich politischen Druck

Der VCD hatte wiederholt auf die Notwendigkeit der Taktverdichtung hingewiesen, siehe die Ausgaben 54, 56 und 59 der RHEINSCHIENE. Angebotsorientierte Planungen sind hingegen in Köln rar und erfolgen in der Regel nur auf politischen Druck hin.

So fällt in Köln dem Stadtrat die Aufgabe zu, die Verwaltung mit der Ermittlung von Entlastungspotenzialen zu beauftragen, die hier stadtteilverbindende Qualitätsbuslinien bieten können. Es gilt letztlich, eine Chance zum schnellen und kostengünstigen Abbau von Kapazitätsengpässen nicht ungenutzt zu lassen. *Volker Kunstmann, VCD-Arbeitskreis ÖPNV* □

Verlängerung der Linie 3 in Bocklemünd/Mengenich Nach 51 Jahren (fast) bis ins Görlinger Zentrum

Jahrzehntelange Planungen werden endlich umgesetzt.

Seit dem 27. August fährt die Stadtbahnlinie 3 im Kölner Nordwesten 600 Meter weiter und hat eine neue Endhaltestelle bekommen: „Görlinger-Zentrum“. Damit erhalten zahlreiche Einwohner des Stadtviertels eine bessere Anbindung an den ÖPNV und vor allem an die Innenstadt. Sie ersparen sich das Umsteigen in die Buslinie 127, die zum Beispiel in den Abendstunden an der bisherigen Endhaltestelle Ollenhauerring nur jede zweite Bahn bedient und auf verspätete Bahnen selten wartet. Im Radius vom 300 Metern leben im direkten Umfeld der neuen Haltestelle 2.100 Einwohner, im Radius von 600 Metern sind es 5.800, die nun ohne Umsteigen in 22 Minuten den Neumarkt erreichen.

Die Bauzeit war recht kurz. Mit den wesentlichen Arbeiten an der Trasse und der Haltestelle wurde im Februar begonnen. Die Planungsgeschichte aber ist um so länger. Nämlich 51 Jahre. In den Jahren ab 1967 entstand hier im Kölner Nordwesten eine Trabantenstadt mit 3.000 Wohneinheiten für 12.000 Einwohner. Eine Bahnanbindung war zwar von vornherein vorgesehen. Und eine Trasse wurde entlang des Ollenhauerrings freigehalten. Sie hätte außer dem Neubaugebiet sogar die Bewohner der ursprünglichen Dörfer Bocklemünd und Mengenich angebunden. Auf dem Kartenausschnitt ist das



Der neue Trassenabschnitt der Linie 3 liegt am Siedlungsrand.

der Grünzug südlich und westlich des Ollenhauerrings.

Die Planung zog sich aber hin und die freigehaltene Trasse entwickelte sich zum Grünzug, sodass Politik und Bevölkerung von ihr abrückten, als nach 20 Jahren die Planungen konkret wurden. Nun wurde umgeplant: Das letzte Stück sollte als U-Bahn direkt in das Zentrum des neuen Stadtteils führen. Das aber war teuer und es gab Sicherheitsbedenken hinsichtlich der unterirdischen Endhaltestelle mitten in dem sozialen Brennpunkt. Da kurzfristig keine Klärung möglich erschien, entschied die Stadt Köln, zumindest den unstrittigen Teil der Trasse von der alten Endhaltestelle der Linien 3 und 4 an der Venloer Straße am Militärring entlang bis zum Ollenhauerring zu bauen. Dieses Teilstück mit den beiden Haltestellen Schaffrathgasse und Ollenhauerring wurde 2002 in Betrieb genommen, nach 35 Jahren. Es dauerte nun noch einmal 15 Jahre, um sich auf die Trasse für die letzten 600 Meter zu einigen und die Bahn nun endgültig fertigzustellen.

Es ist keine optimale Lösung geworden. Die Haltestelle liegt am östlichen Rand des Stadtviertels. Der Name der Haltestelle ist auch etwas mehr Wunsch als Wirklichkeit, denn das Görlinger-Zentrum ist noch zweihundert Meter entfernt. Dadurch sind viele Bewohner weiterhin auf das Umsteigen in die Buslinien 126 und 127 angewiesen. Um nicht ganz außerhalb des Stadtviertels zu landen, wurde die Haltestelle außerdem sehr eng zwischen Wohnhäuser und die Grundschule gequetscht. Für die Wohnungen sind erhebliche Schallschutzmaßnahmen zu leisten. Die Grundschüler wurden komplett ausquartiert und werden bis auf weiteres täglich mit Bussen nach Vogelsang gefahren. Die Schule soll nun auch noch zunächst saniert werden, und viele Eltern be-



Dichtgedrängt zwischen Wohn- und Schulgebäuden: die neue Endhaltestelle der Linie 3 in Bocklemünd/Mengenich

fürchten, dass die Fahrt nach Vogelsang zum Dauerzustand wird. Das sind die Folgen der jahrelangen Untätigkeit.

Das Ganze ist deshalb ein Lehrstück, wie man es nicht machen sollte. Es reicht bei neuen Stadtquartieren nicht aus, eine Schienenanbindung nur einzuplanen und eine Trasse freizuhalten. Wo eine Bahnanbindung sinnvoll ist, muss sie zeitgleich mit dem Stadtquartier erstellt werden. Die Straßen werden auch nicht erst später gebaut.

Leider hat die Stadt den Fehler in Widdersdorf bereits wiederholt. Die Bebauung begann dort 2007. Das war vor elf Jahren. Derzeit gibt es keine sichtbaren Aktivitäten der Stadt hinsichtlich einer Bahnanbindung. Und auch dort wird es umso mehr Hindernisse und Schwierigkeiten geben, je später es wird. Zu befürchten ist, dass es auch dort lange dauert oder vielleicht nie etwas wird.

Köln wächst. Bleibt zu hoffen, dass bei den vielen Neubaugebieten, die in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden nicht nur eingeplant und freigehalten, sondern auch direkt gebaut wird.

Wie man es richtig machen kann, haben KVB und die Unternehmen vor Ort bei der Verlängerung der Linie 5 zum Butzweilerhof gezeigt, die nach kurzer Planungs- und Bauzeit realisiert wurde. Und in Zukunft muss es heißen: kein neues Veedel ohne Stadtbahnanschluss! Beim neuen Stadtviertel „Mülheim Süd“ hat die Stadt nun die Chance, ihren entsprechenden Ankündigungen Taten folgen zu lassen.

Horst Samsel



Kapazität der Kölner Stadtbahn

Die „bessere 13“ kann mehr

Ideen für mehr Stadtbahn auf dem Gürtel rund um Köln

Wenn in Köln über die Tangentiallinie auf dem Gürtel gesprochen wird, dann wird immer wieder der versprochene Weiterbau über deren heutigen linksrheinischen Endpunkt am Sülzgülter hinaus bis ans Rheinufer genannt.

Auch im Rechtsrheinischen soll die „13“ über die Frankfurter Straße bis nach Porz weitergeführt werden.

Beides sind Projekte, mit deren mittelfristiger Umsetzung nicht zu rechnen ist – für die linksrheinische Gürtelverlängerung wird eine Bauausführung ab 2030 genannt, rechtsrheinisch soll die Planung erst 2024 beginnen (Vorlage 0606/2018 im Ratsinformationssystem der Stadt Köln).

Die hier vorgestellte „bessere 13“ baut deshalb auf der heute bestehenden Infrastruktur auf. Ziel ist die Entlastung aller Strecken in die Innenstadt, indem die „bessere 13“ für Umsteiger attraktiver wird. Hierzu – so der Vorschlag – wird der Fahrplankontakt der Linie 13 verdichtet, sodass die 13 rund um die Kölner Innenstadt auf ihrer gesamten Linienlänge immer im halben Fahrplankontakt des übrigen Netzes fahren soll – also zu den Zeiten des 10-Minuten-Taktes alle fünf Minuten und zu denen des 15-Minuten-Taktes alle 7,5 Minuten.



© Christoph Seelbach, Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Weil damit an den Umsteigepunkten häufiger Anschluss besteht, wird das Umsteigen attraktiver – der Widerstand des Umsteigens an sich wird reduziert.

Anlässlich eines Gesprächs bei der KVB wurde diese Überlegung angesprochen. Als Engpass wird dort der Bereich der derzeit nur dreigleisigen Haltestelle „Herler Straße“ benannt. Viergleisig, mit einem zweiten Gleis stadteinwärts und dem Umbau des heutigen Bahnsteigs von einem Außenbahnsteig zu einem Mittelbahnsteig kann hier punktuell eine leistungsfähigere Infrastruktur geschaffen werden.

Es wird eine Angebotsplanung auf Grundlage eines Verkehrsmodells für die „bessere 13“ erwartet. Der VCD regt beim Stadtrat an, Stadtverwaltung und KVB mit der Ermittlung von Verlagerungspotenzialen aus der Innenstadt auf die entlastenden Ringlinie zu beauftragen. Eine Umsetzung ist möglich, wenn neue Stadtbahnwagen für das Hochflurnetz beschafft worden sind. Und wenn die 13 häufiger fährt, kann ihre Strecke immer noch an beiden Enden baulich verlängert werden. Dann wird sie nochmals attraktiver.

Heiner Schwarz,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Rheinisch-Bergischer Kreis

Mehr Busse am Wochenende auf einzelnen Linien

Beschlüsse des Kreistags für eine Ausweitung des Busangebots

Der Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises hat bei seiner Sitzung am 4. Oktober beschlossen, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 das Fahrplanangebot am Wochenende auf verschiedenen Buslinien auszuweiten. Auf einzelnen Buslinien kommen auch an Werktagen zusätzliche Abendfahrten hinzu. Die Nachtbuslinien N 26 und N 41 bis N 46 werden jeweils freitags und samstags um eine zusätzliche Spätfahrt erweitert. Die Kosten

für dieses verbesserte Angebot belaufen sich auf rund 270.000 Euro pro Jahr.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 hatte der Kreistag eine umfangreiche Erweiterung des Angebots der Buslinien im Kreis beschlossen (Rheinschiene Nr. 60, S. 22). Diese neuen Angebote kosten den Kreis 1,5 Millionen Euro im Jahr.

Kein 20-Minuten-Takt an Samstagen

Nach den Beschlüssen des Kreistages hatte der Nahverkehr Rheinland (NVR) im

November 2017 bekannt gegeben, dass an Samstagen der Fahrplankontakt u.a. auf der S 11 von einem 30- auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet wird (Rheinschiene Nr. 60, S. 24). Dies kam damals zu spät, um darauf im Kreis zu reagieren. In den Beratungen im Frühjahr 2018 wurde dann aber der Plan, die innerstädtischen Linien 222, 227, 435 und 436 in Bergisch Gladbach auf einen 20-Minuten-Takt entsprechend dem der S 11 zu verdichten, als zu teuer und „weil das Risiko eines Überangebotes als zu groß risch“ verworfen.

Friedhelm Bihn



Stadt, Land, Strom.

Da simmer dabei.

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



Interview mit Ute Symanski

Aufbruch Fahrrad

Dr. Ute Symanski ist Vorsitzende des gemeinnützigen RADKOMM e.V. in Köln und eine der Initiatorinnen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ in NRW. In einem Interview schildert sie die Ziele und die bisherige Entwicklung der Initiative.

Frau Symanski, seit der RADKOMM #4 Mitte Juni 2018 werden in NRW Unterschriften für Aufbruch Fahrrad gesammelt. Wie zufrieden sind Sie mit dem bisherigen Stand?

Sehr zufrieden. Und zwar auf allen drei Ebenen, auf denen unsere Volksinitiative greift: Erstens wächst dieses bisher beispiellos breite Bündnis für die Mobilitätswende in NRW stetig. Mittlerweile sind gut 120 Vereine und Verbände Mitglied in unserem Aktionsbündnis. Von den großen Akteuren wie NABU, BUND oder ADFC und VCD bis zu Nachbarschaftsinitiativen und Radsportvereinen vor Ort. Und wir sind stolz darauf, dies auf den Weg gebracht zu haben. Zweitens: Wir haben mittlerweile rund 420 Sammelstellen im ganzen Land. Das sind Geschäfte oder Vereinsräume, in denen die Unterschriftenbogen ausliegen. Von Herford, Enger, Bad Oeynhausen über Solingen, Dortmund, Lünen, Herne, Bochum, Essen, Mülheim a.d. Ruhr, Haltern am See, bis Siegen, Kreuztal, Olpe, Schwerte, Wetter – die Liste der Orte mit Sammelstellen ist lang. Und drittens landen täglich viele Unterschriften in unserem Postfach. Genauso haben wir uns das gewünscht.

Die genaue Zahl der bisher gesammelten Unterschriften halten Sie geheim. Wieso eigentlich?

Ich erinnere mich sehr gut daran, dass es einer der ersten Tipps war, die wir von den Organisator*innen des Volksentscheids Fahrrad in Berlin bekommen haben: Gebt niemals im laufenden Verfahren die Zahl der Unterschriften preis. Dieser Tipp wird von allen Radentscheidern befolgt. Und auch wir halten uns streng daran. Tatsächlich gibt es nur sehr wenige Personen, die die aktuelle Zahl der Unterschriften kennen. Wir wollen zum



© 2018 Verena fotografiert.de

einen den Spannungsbogen halten: Wird die Initiative erfolgreich sein, also die 66.000 gültigen Unterschriften erreichen? Werden es vielleicht mehr Unterschriften? Diese Überraschung möchten wir bis zum Schluss bewahren. Zudem möchten wir nicht zu viel über die bloßen Zahlen sprechen, sondern über die neun Forderungen. Last but not least wissen wir nicht, wie unterschiedlich die Reaktionen auf Zahlenstände ausfallen. Wir wollen niemanden demotivieren, zu unterschreiben oder zu sammeln, weil wir noch nicht genug oder schon hinreichend Stimmen haben. Es soll spannend bleiben – bis Juni 2019.

Was ist der nächste Schritt im Verfahren der Volksinitiative, wenn Ihre Unterschriftenaktion erfolgreich verlaufen ist?

Wenn wir erfolgreich sind, wird der Landtag sich mit unserem Ziel der 25 Prozent Radverkehrsanteil in NRW und den neun Forderungen zur Förderung der Fahrradmobilität befassen. Konkret heißt das, dass ich als Vertrauensperson für die Volksinitiative und Vorsitzende von RADKOMM e.V. gemeinsam mit Thomas Semmelmann, ADFC NRW-Vorsitzender, in den Landtag eingeladen werde, damit

wir unsere Ziele und Forderungen dort vorstellen. Wir wollen natürlich, dass der Landtag dann unsere Forderungen aufgreift, sie umsetzt und in einem Fahrradgesetz verankert. Wenn wir erfolgreich sind, beweisen wir dem Landtag, wie viele Menschen in NRW sich eine andere Verkehrspolitik wünschen. Und ich hoffe, dass dies einen Schalter in den Köpfen der Verkehrspolitiker*innen und -planer*innen umlegen wird.

Und wie geht es danach weiter?

Wenn die Volksinitiative erfolgreich abgeschlossen ist, ist unser Mandat als Initiator*innen beendet. Eins meiner persönlichen Ziele ist deshalb, die Netzwerke vor Ort zu stärken, damit die auch nach Ende der Volksinitiative autark weiterarbeiten. Das tun wir, so gut wir das von Köln aus steuern können. Wir versuchen, in vielen Städten Ortsgruppen zu gründen. Dies finde ich wichtig mit Blick

auf die Kommunalwahlen in NRW im Jahr 2020. Wenn sich im Zuge von Aufbruch Fahrrad vor Ort neue Allianzen bilden und Menschen zusammenfinden und etwa einen eigenen Radentscheid für ihre Stadt starten. Das wäre für mich ein großartiger Erfolg. Letztlich wird es auch darauf ankommen, wie die Politik auf unsere Volksinitiative reagiert. Greift sie die Forderungen auf und arbeitet damit sichtbar weiter? Oder passiert nichts? Im zweiten Falle bin ich sicher, wird das Aktionsbündnis nicht die Hände in den Schoß legen.

Was können Menschen tun, die Aufbruch Fahrrad unterstützen möchten?

Das Beste, was alle machen können ist: für Aufbruch Fahrrad unterschreiben. Alle können auch Freund*innen, Familie oder Arbeitskolleg*innen bitten, zu unterschreiben. Die RHEINSCHIENE geht an 7.500 Haushalte. Wenn 7.500 Menschen unterschreiben und nur noch eine weitere Stimme gewinnen, sind das schon 15.000 Unterschriften! Alle können auch Geschäfte, Restaurants oder ihren Frisör oder Bäckerei ansprechen, ob die Sammelstelle werden möchten. Und alle können neue Mitglieder fürs Aktionsbündnis gewinnen. Wir freuen uns über

alle Vereine und Initiativen, die für das gute Miteinander und gemeinschaftliche Leben sind, ob Naturschutzvereine, urbane Gartenvereine, Jugendverbände oder Radsportvereine. Je mehr Mitglieder im Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad sind, desto besser.

Was halten Sie für die drängendsten Probleme der Fahrradmobilität in NRW?

Aktuell beschäftige ich mich viel mit einem aus meiner Sicht grundlegenden Problem: mangelnde Wertschätzung. Auf der Tagung rund ums Radfahren im Mai 2018 berichtete Frau Zuschke, Verkehrsplanerin aus Düsseldorf, von einer Exkursion nach Kopenhagen. Dort sei ihr die Wertschätzung ins Auge gesprungen, mit der die Stadt ihre Radler*innen behandle. Wenn mal jemand aus einem fortschrittlichen Radland so etwas über NRW sagen würde, wären wir einen gehörigen Schritt weiter. Dass Politiker*innen und Stadtplaner*innen den Nutzen des Rad-

und Fußverkehrs für die Stadtgesellschaft nicht anerkennen – und ihr Handeln entsprechend ausrichten. Das halte ich für den Kern des Problems.

Was sind die drei wichtigsten Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit für Radler auf Straßen zu erhöhen?

Für mich steht ganz oben eine drastische Geschwindigkeitsreduktion, vor allem in den Städten. Ich bin für maximal Tempo 30 in Ortschaften und für Schritt-Tempo in Wohngebieten. An Kreuzungen braucht es Vorrangschaltungen und Aufstellflächen und eine Planung, die Menschen auf dem Rad und Fußgänger*innen für Menschen in den Autos unübersehbar macht. Drittens bin ich der Meinung, dass wir eine gesetzliche Regelung brauchen, wie sie etwa die Niederlande haben: Bei einem Unfall haften grundsätzlich die motorisierten Unfallparteien. Verkehrssicherheit braucht mehr als ein Paket an planerischen Maßnahmen. Es braucht ein

Umdenken in der Verkehrsplanung, die menschliche Fehler und Fehlverhalten in die Planung einbeziehen muss.

Was sollte die Landesregierung beim Radverkehr schnellstmöglich besser machen?

Auch hier: den Schalter in den Köpfen umlegen. Wenn die Verantwortlichen in Politik, Planung und Verwaltung erkennen, dass das Rad als Verkehrsmittel die Antwort auf nahezu alle Mobilitätsprobleme in den Städten ist, dann wird alles schlagartig besser. Konkret könnte Herr Laschet sich beispielsweise dafür einsetzen, dass landesweit Radschnellwege für den überregionalen Pendler*innen-Verkehr gebaut werden, statt gegen Dieselfahrverbote zu kämpfen. Und statt in Autostraßen besser in Radinfrastruktur investieren – und mit dem Geld die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzen.

Das Gespräch führte Ralph Herbertz

Straßen.NRW und die Radwege Kann doch nicht so schwer sein ...

Straßen.NRW vernachlässigt den Radverkehr bei der Sanierung der Radwege und der Neuplanung von Straßen.

Selbst unser Landesverkehrsminister Hendrik Wüst stellt fest, dass bei den Radwegen die Infrastruktur genauso verrottet sei wie bei den Straßen und dass bundesweit viel Luft nach oben im Radverkehr sei – so stand es am 22. Oktober 2018 im Bocholt-Borkener Volksblatt. Was den geneigten Radfahrer auf „verrotteten“ Radwegen an dieser Aussage verwundert ist, dass der Minister doch gerade für die Einrichtung zuständig ist, die diesen Zustand zu verantworten hat. Es handelt sich um Straßen.NRW, den Eigenbetrieb des Landes, dem alle Landes- und in Auftragsverwaltung auch die Bundesstraßen in NRW obliegen, auch innerhalb von Städten.

Die Radwege entlang des Militärrings im Kölner Norden sind in einem unhaltbaren Zustand. Statt einer Reparatur begnügte sich Straßen.NRW damit, reflektierende Schilder mit dem Hinweis „Achtung Radwegschäden“ aufzustellen. Die Reaktion auf Proteste von VCD-Mitgliedern im Sommer 2018: „Es fehle an Personal und die Liste der schadhafte Radwege in und um Köln sei lang“. Zudem ergänzt die

Pressesprecherin Sabrina Kieback: „Der Sanierungsstau sei über Jahre entstanden, kein böser Wille gegenüber Radlern.“ Da fragt sich der gerüttelte und geschüttelte, durch Schlaglöcher fahrende Radfahrer, wer denn diesen Stau verursacht habe? Die Radfahrenden, die Jungfrau Maria oder vielleicht Straßen.NRW?

Dann lehnt sich Frau Kieback aus dem Fenster: „Wir machen aber bei Straßensanierungen normalerweise die Radwege mit.“

Was das bedeutet, ist an vielen Stellen in und um Köln zu besichtigen, etwa bei der Fahrbahnsanierung der B 265 zwischen Hürth und Brühl: Da der Radweg nach den Richtlinien zu schmal ist, wird er von Straßen.NRW in seinem maroden Zustand belassen und für 2,8 Millionen Euro nur die Fahrbahn saniert. Der Stellenwert, den Straßen.NRW dem Radverkehr beimisst, wird deutlich: Anstatt den Radweg zu verbreitern, wird nichts getan.

Auch bei der Sanierung der Fahrbahn der Landesstraße L 214 (Militärring) zwischen Friedrich-Schmidt-Straße und Dürener Straße in Köln-Lindenthal wird der dazu parallel verlaufende kaputte Radweg nicht saniert. Hier gibt es nicht einmal eine dumme Erklärung.

Bei Neuplanungen sieht es nicht viel besser aus, auch hier hat Straßen.NRW alles andere als den Radverkehr im Blick. So bedeuten die Planungen für den Ausbau der Kreuzung von Luxemburger Straße und Militärring mit freien Rechtsabbiegern eine Gefährdung für den Radverkehr, die vorgeschlagenen Ampeln zudem lange Wartezeiten. Bei der Neuplanung der Bonnstraße zwischen Frechen und Köln-Weiden werden heute vom Radverkehr genutzte autofreie Nebenwege in Kreuzungen mit Autoverkehr verwandelt. Und der Zweirichtungsradweg wird auf der falschen Seite geplant, nämlich auf der Seite, an der die Auffahrten zur A4 liegen. Für die Verbreiterung einer Autostraße schlägt Straßen.NRW allen Ernstes vor, einen Radweg an einer Landstraße bei Kerpen aufzuheben.

Statt beim Radverkehr nur „viel Luft nach oben“ zu konstatieren, könnte der Verkehrsminister auch direkt Verantwortung übernehmen und dafür sorgen, dass Straßen.NRW marode Radwege instandsetzt – und zwar zügig! – und dass bei Neubauten die Belange des Radverkehrs von Anfang an beachtet werden. Kann doch nicht so schwer sein ...

Roland Schüler

Haupttrouten im Radverkehr

VCD-Konzept nimmt Formen an

Ideen und Vorschläge für ein attraktives übergreifendes Radverkehrsnetz in Köln

Die Arbeitsgruppe Haupttroutennetz im VCD-Arbeitskreis Radverkehr arbeitet seit längerem an einem Diskussionsbeitrag für ein attraktives Radverkehrsnetz aus gesamtstädtischer Perspektive. Zu diesem Zweck wurde bereits eine qualitative Bedarfsanalyse vorgenommen und wurden bezirksübergreifende Routen definiert, die gerade auch über längere Strecken ein komfortables Radfahren ermöglichen sollen. Dabei wurden bestehende Planungen berücksichtigt, zum Beispiel die Radverkehrskonzepte für Sülz/Klettenberg und die Innenstadt.

Für den rechtsrheinischen Raum wird zurzeit im Auftrag der Städte Köln und Leverkusen sowie der Kreise Rhein-Berg und Rhein-Sieg von einem Planungsbüro ein Penderoutennetz erarbeitet. Dieses Netz sieht die Schaffung von Routen aus der rechtsrheinischen Kölner Innen-

stadt jeweils nach Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath und Troisdorf vor. Dabei wurde zunächst bewusst auf eine Definition der Wegführung in der Kölner Innenstadt verzichtet und stattdessen Übergabepunkte definiert, an denen die Pendler Routen auf das innerstädtische Radverkehrsnetz treffen sollen. Die AG Haupttroutennetz hat in Ergänzung zu diesen Überlegungen Haupttrouten von den Übergabepunkten zum bereits zuvor erarbeiteten linksrheinischen Hauptstreckennetz kreiert und in der letzten Ausgabe der RHEINSCHIENE vorgestellt. Zudem stand die mögliche Haupttroutenführung in den Stadtbezirken Rodenkirchen, Lindenthal und Chorweiler im Fokus der Arbeitsgruppe.

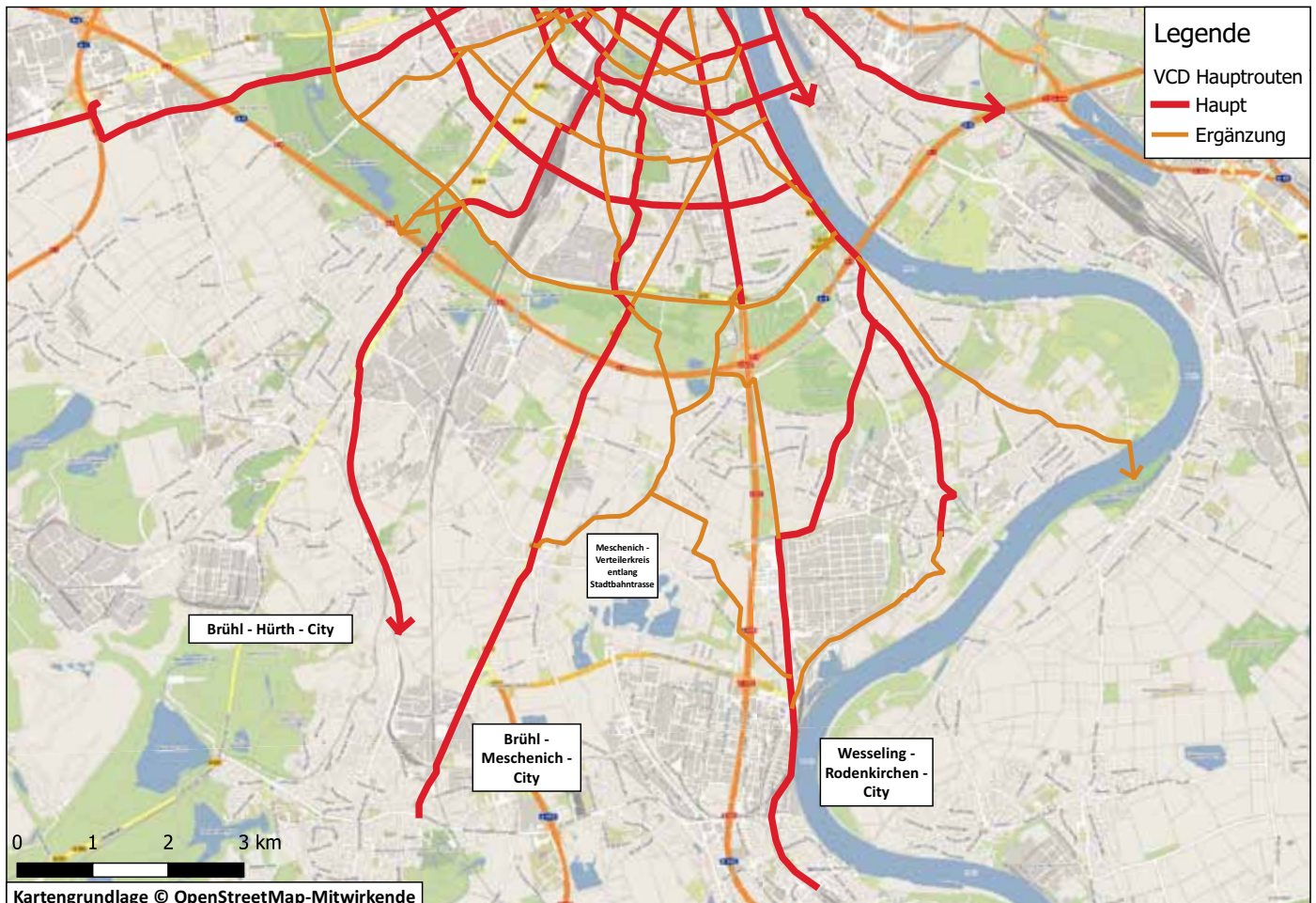
Neue Wohnsiedlungen frühzeitig an Haupttrouten anschließen

Aus Stadtentwicklungsperspektive ist es besonders wichtig, geplante Großwohn-

gebiete wie Rondorf-Nordwest in Rodenkirchen oder Kreuzfeld in Chorweiler vor der Errichtung neuer Wohnungen an das Haupttroutennetz anzuschließen. Den künftig hier lebenden Menschen sollte so eine attraktive Möglichkeit geboten werden, mit dem Rad in die Innenstadt oder in andere Stadtteile zu gelangen.

Vorhandene Ansätze zeigen wie Haupttrouten zu gestalten sind

Auch wenn die in der AG Haupttroutennetz gemachten Überlegungen bislang nur theoretischer Natur sind, gibt es auf Kölns Straßen schon praktische Beispiele zu bewundern, wie Haupttrouten gestaltet sein könnten. So wurden auf der nördlichen Seite der Cäcilienstraße und an verschiedenen Stellen der Ringe bereits breite Radverkehrsstreifen angelegt, die den möglichen Standards von Haupttrouten entsprechen. Für die Ringe hat die Stadtverwaltung nun sogar eine



Mitteilung vorgelegt, nach der neben den bereits eingerichteten und in den kommenden Monaten noch umzugestaltenden Abschnitten die Einführung von Radpiktogrammketten auf denjenigen Abschnitten vorsieht, auf denen keine kurzfristige Umwandlung einer Kfz-Fahrbahn in einen Radverkehrsstreifen vorgesehen ist. So wird zumindest optisch deutlich gemacht, dass die jeweils rechte Fahrbahn der Ringe auch von Radfahrenden genutzt werden darf. Als Vorgriff auf eine Umwandlung zu einem breiten Radverkehrsstreifen kann eine solche Maßnahme eine wichtige Signalwirkung erfüllen.

Sehr gut zum angedachten Hauptrouthenetz passt auch ein Antrag in der Bezirksvertretung Ehrenfeld, in dem die Umwandlung jeweils einer Fahrspur des

Gürtels in Ehrenfeld in einen Radverkehrsstreifen gefordert wird. Das Ziel dieser Beschlussvorlage, die von einer illustren Runde aus Deinen Freunden, den Grünen, der Linken und der CDU getragen wird, ist es, die in Nippes bestehenden Planungen zur Umgestaltung der Gürteltrasse in eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung auf Ehrenfelder Gebiet fortzuführen und letztendlich einen wesentlichen Beitrag dazu zu leisten, den Gürtel längerfristig unter der Bezeichnung KölnerFahrradGürtel als tangential Radhaupttroute zur Innenstadt zu etablieren (siehe auch den Beitrag auf Seite 24 dieser Ausgabe).

Der Erfolg aller Überlegungen für ein gesamtstädtisches Hauptrouthenetz ist aber nicht zuletzt von den Möglichkeiten der Umsetzung einzelner Maßnahmen ab-

hängig. Um zu einem attraktiven Hauptrouthenetz zu gelangen, reicht es nicht aus, Straßenabschnitte, die sowieso umgestaltet werden müssen, entsprechend zu ertüchtigen. Vielmehr sollte eine stufenweise Umsetzungsplanung erarbeitet werden, bei der das Netz zunächst aus der Innenstadt in die einzelnen Stadtbezirke und danach in die Umlandgemeinden baulich entwickelt wird. Denn bereits heute sind an vielen Stellen im innerstädtischen Straßennetz die Radverkehrsanlagen völlig überlastet. Für eine solche Umsetzung wäre zudem die Schaffung eines eigenen Haushaltstitels sinnvoll, damit das Hauptrouthenetz Jahr für Jahr beständig wachsen kann.

AG Hauptrouthenetz

im VCD-Arbeitskreis Radverkehr □

Radschnellweg Kölner Osten

Zügiges Radeln zwischen Bergisch Gladbach und Köln

Initiative kämpft für Radschnellweg zwischen zwei Ballungszentren

Ginge es nach den Plänen der vor einem Jahr gegründeten „Initiative Radschnellweg GL-K“, steht in absehbarer Zeit für eine der Hauptpendler Routen nach Köln ein Radschnellweg zur Verfügung. Nach Ansicht der Initiative bietet die vorgeschlagene Route zwischen Bergisch Gladbach mit seinen über 113.000 Einwohnern und der Großstadt Köln eine attraktive Radverbindung und eine gute Gelegenheit für Autobenutzer, auf das Fahrrad umzusteigen.

Gerade die vorgeschlagene Strecke als Fahrradstraße über die Gierather Straße in den Stadtteilen Gierath und Köln-Dellbrück ist Zeichen der überfälligen Verkehrswende, wird doch dieser Streckenabschnitt in letzter Zeit vermehrt als „Schleichweg“ nach Bergisch Gladbach zum Leidwesen der Anwohner benutzt. Nach der vorgeschlagenen Umwidmung zur Fahrradstraße dürfte die Vergangenheit sein.

Inzwischen hat die Initiative in einem Bürgerantrag nach § 24 der Gemeindeordnung an die zuständigen Gremien der Städte Köln und Bergisch Gladbach sowie des Rheinisch-Bergischen Kreises die Einrichtung des Radschnellweges vorgeschlagen. In der Begründung wird auf das Ziel verwiesen, aus Klimaschutzgrün-

den möglichst viele Pendler zum Umstieg auf das Rad zu bewegen und damit zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und der Schadstoff- und Lärmbelastung der Anwohner entlang der Hauptverkehrsstraßen beizutragen.

Bürgerversammlungen diskutieren Streckenführung

Die vorgeschlagene Strecke könne abschnittsweise und mit relativ geringem finanziellen Aufwand fertiggestellt werden. Sie sei aber nicht in allen Teilen deckungsgleich mit der von Ingenieurbüros entwickelten Wegeführung für sogenannte „RadPendlerRouten“. Diese führten durch Waldflächen in Landschaftsschutzgebieten und im Zickzackkurs abseits von Wohnbebauung. Im Bürgerantrag der Initiative wird dem Radschnellweg bei sämtlichen querenden Straßen Vorfahrt eingeräumt mit Ausnahme der Frankfurter Straße. Der Radschnellweg soll in Bergisch Gladbach auf der ehemaligen Straßenbahntrasse am Refrather Weg gegenüber dem Finanzamt beginnen und in Köln an der Hohenzollernbrücke enden.

Mitte November stellte die Initiative Radschnellweg GL-K ihren Vorschlag bei einer mit 130 Teilnehmern überfüllten Bürgerversammlung für die Stadtteile Gierath und Köln-Dellbrück erstmals öffentlich auf den Prüfstand. Es folgte eine sehr leb-

hafte Diskussion, die manche Kritik wie Wegfall von Parkflächen, zu wenig Platz für Bus- und Lieferverkehr, aber auch viel Zustimmung für den vorgeschlagenen Radschnellweg fand. Wesentlich dürfte es sein, den bisherigen Durchgangsverkehr auf der vorgesehenen Route stark zu verringern oder besser ganz zu vermeiden. Eine weitere Bürgerversammlung für diesen Stadtteil fand Anfang Dezember in Köln-Holweide statt.

Fahrradstraßen – ein geeignetes Instrument für Radschnellwege

Radschnellwege finden bisher noch keine Verwendung in der Straßenverkehrsordnung. Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) definiert sie als leistungsstarke direkte Verbindungen. Das neue Straßen- und Wegegesetz NRW setzt in § 3 Radschnellverbindungen des Landes gesetzlich den Landstraßen gleich. Je nach Führungsform erreichen Radschnellwege die größtmögliche Direktheit und ein schnelles Vorkommen auf unterschiedliche Weise. Fahrradstraßen mit Vorrang für Radfahrer sind vor allem im verdichteten Raum ein geeignetes Element.

Helmut Röscheisen □

Aufbruch Ebertplatz

Geradlinig über den Ebertplatz radeln

Der Ebertplatz erlebt zurzeit eine Renaissance, eine Reihe von Maßnahmen hat ihn wieder zu einem beliebten Ort zwischen den Veedeln gemacht. Eine weitergehende Umgestaltung ist geplant, wird aber nicht in den nächsten Jahren erfolgen. Daher haben die Arbeitskreise Fuß- und Radverkehr des VCD Regionalverbandes Köln einen Vorschlag für eine zeitnahe direkte Verbindung zwischen Eigelstein und Agnesviertel formuliert.

Lange Zeit gab es keine Möglichkeit, den Ebertplatz ebenerdig zu queren. Dann wurde in Höhe der Sparkasse ein Überweg eingerichtet, der heute aufgrund der Enge und der Mengen oft überlastet ist. Zudem stellt er einen Umweg dar und ist nur für einen Teil der Wegebeziehungen legal benutzbar. Danach wurde endlich ein Überweg in Verlängerung des Eigelsteins eingerichtet – die Öffnung dieses Wegs für Radfahrende brauchte dann weitere Jahre.

VCD-Vorschlag für eine komfortable direkte Querung

Eine direkte Verbindung zur Neusser Straße ist damit aber weiterhin nicht gegeben. Unser Vorschlag soll dies ändern. Eine einspurige Führung der Neusser Straße in südlicher Fahrtrichtung bis zum Ebertplatz schafft ausreichend Platz, ab der Schillingstraße Fahrradstreifen in beide Richtungen zu markieren und so direkte Verbindungen zwischen Neusser Straße und der Mitte des Ebertplatzes zu ermöglichen. Dazu erhält die bestehende Ampel an der Mittelinsel für den Ring ein zusätzliches Fußgänger- und Radfahrersignal.

Zu Fuß Gehende werden dann von der Platzmitte aus parallel zum Radstreifen auf die Mittelinsel geführt, um von dort auf beide Seiten der Neusser Straße wechseln zu können. Die Fläche neben der Lichtkuppel – heute wenig

anschauliches Straßenbegleitgrün – hat eine Engstelle, die aber immer noch deutlich breiter ist als viele Gehwege, insbesondere auch mehr als doppelt so breit wie die in Köln bei Falschparkern tolerierten 80 Zentimeter Restgehwegbreite.

Der Aufwand für diese deutliche Verbesserung ist überschaubar. Neben der Ergänzung der Ampel und etwas Farbe auf der Straße muss nur auf der Mittelinsel der Gehweg eingerichtet werden. Auf der Ebertplatzseite wurden die trennenden Pflanztröge bereits beseitigt, sodass nur noch wenige Meter Bordstein entfernt werden müssen. Mit einfachen Mitteln kann so zeitnah die direkte Verbindung zwischen Agnesviertel und Eigelstein wiederhergestellt werden.

Im Sommer haben wir diesen Vorschlag auf dem Tag des Guten Lebens zur Diskussion gestellt und große Zustimmung erhalten.

Auch die örtliche Presse berichtete intensiv und durchweg positiv. Neben Zustimmung haben wir aber auch kritische Rückfragen und Anhaltspunkte für weitere Verbesserungen erhalten.

Ist ausreichend Platz, sind die Schutzstreifen nicht zu eng?

Bei den Schutzstreifen haben wir die Breite von 1,50 Metern angenommen, wie sie an vielen Stellen im Kölner Stadtgebiet

anzutreffen ist. Möglicherweise könnte allerdings der Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos nicht ausreichend sein. Es ist deshalb eine weiterführende Diskussion notwendig, ob und wie der Parkraum an der betreffenden Stelle neu geordnet werden kann, um mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen.

Für eine kurzfristige Umsetzung einer direkten Querung zur Platzmitte müssten gegebenenfalls weitere Varianten für die Aufteilung des Straßenraums auf der Neusser Straße entwickelt werden.

Ist der mittige Radstreifen links von den Autos sicher genug?

Mittige Radstreifen sind vor Kreuzungen mit Ampelanlagen im Prinzip nichts Ungewöhnliches und funktionieren an anderen Stellen im Kölner Stadtgebiet bereits gut, beispielsweise an der Venloer Straße vor der Kreuzung Innere Kanalstraße und am Gottesweg vor der Kreuzung Luxemburger Straße.

Der mittige Radstreifen würde an der Mittelinsel an der Schillingstraße beginnen, sodass hier keine Autos unmittelbar von hinten auf den Radstreifen zufahren. Radfahrer können sich frühzeitig links einsortieren und sind dann auch auf der mittigen Spur im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs. Deshalb ist diese Führung nicht gefährlicher als andere Radstreifen auch.



Der VCD-Vorschlag als Fotomontage: neue Radfahrstreifen auf der Neusser Straße nördlich des Ebertplatzes (Bild oben); Anpassungen an der Ampelschaltung und kleinere Umgestaltungen am bestehenden Weg, die eine direkte Verbindung zu dem vorhandenen Übergang zum Eigelstein auf der Südseite des Platzes schaffen (Bild links).

Fotos: Pierre Beier, Anselm Weische; Bearbeitung: Eva Kniel

Wie wird der Ring gequert und was sollte sich an der Südseite des Platzes ändern?

Die Querung des Rings müsste durch eine zusätzliche Signalisierung geregelt werden. Diese könnte parallel zur vorhandenen Fußgängerampel am Metropolis-Kino geschaltet werden. Durch die allgemeine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf den Ringen auf 30 km/h und die damit verbundene Erneuerung der Signalisierung sollte die Einbindung in die vorhandenen Signalanlagen kein größeres Problem darstellen. Wie bereits in der Pressemitteilung beschrieben, sind kleinere bauliche Maßnahmen an den Hochbeeteinfassungen und Bordsteinen unvermeidbar, um genug Platz für die neue Verkehrsführung zu schaffen.

Auch an der Südseite sollten die Hochbeet-Einfassungen zurückversetzt werden, um den gemeinsamen Geh- und Radweg verbreitern zu können und damit Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern vorzubeugen. Die Ampelanlage sollte durch eine Aufpflasterung ergänzt werden, sodass eine ebenerdige Querung für Fußgänger und Radfahrer entsteht.

Täglich ereignen sich gefährliche Situationen bei dem Versuch von Radfahrern und Fußgängern, schnell auf die andere Seite der „Barriere“ Ebertplatz zu gelangen. Dies macht deutlich, wie dringend der Bedarf für eine bessere und sichere Querung für Radfahrer in diesem Bereich ist. Insgesamt erscheinen die Hindernisse zur kurzfristigen Umsetzung der Idee nicht unüberwindbar. Wir sind davon überzeugt, dass bei entsprechendem po-

litischem Willen und Unterstützung der Verwaltung der Ebertplatz auf diese Art und Weise schon bald noch mehr von seiner Trennwirkung verlieren wird.

Wie geht es weiter?

In der folgenden Zeit sollen die Anregungen, die uns nach dem Pressetermin erreicht haben, in unsere Planung einfließen. Danach möchten wir die Idee konkret in die Kölner Politik und Verwaltung einbringen und sind uns sicher hier eine genauso positive Unterstützung zu erhalten wie bei der Vorstellung auf dem Pressetermin im Sommer 2018, damit eine zeitnahe Realisierung möglich wird.

Michael Vehoff/Anselm Weische,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Cäcilienstraße Mehr Platz für den Radverkehr

Auf einem Teilabschnitt der Cäcilienstraße wurde eine Autospur in eine breite Spur für den Radverkehr umgewandelt – eine Verbesserung, die durch einen Vorschlag des VCD möglich wurde.

Die Überschriften der Tagespresse verheißen Revolutionäres: „300 Meter Luxus für Kölns Radfahrer: Auf der Cäcilienstraße hat die Stadt eine neue Fahrradspur freigegeben. Drei Meter ist sie breit, Autofahrer müssen sich nun mit zwei statt drei Fahrspuren begnügen.“ So titelt der Stadtanzeiger. Bei Report-K klingt es mehr nach Guerilla-Aktion unbekannter Radfahrer: „Radfahrer kapern auf der Cäcilienstraße eine von drei Autospuren.“

Der beschriebene Umsturz ist eine Strecke, die kurz nach der Nord-Süd-Fahrt bis zum Neumarkt komfortables Radfahren ermöglicht. Diese Lösung geht auf einen VCD-Vorschlag aus dem Jahre 2015 zurück. Damals wurde im Zuge der Baustelleneinrichtung zum Abriss des Parkhauses und Neubau des Hotels zunächst eine in höchstem Maße gefährdende Führung für den Radverkehr umgesetzt. Der VCD entwickelte daraufhin eine verkehrssichere Lösung, die während der Baustellenphase auch teilweise umgesetzt wurde.

Die jetzige Dauerlösung beginnt nach der Nord-Süd-Fahrt und führt dann ent-

lang des neuen Hotels bis zum Neumarkt. Nach der Rechtseinbiegung zum Neumarkt verschwenkt die Spur auf die vorhandene Infrastruktur. Dort auf der rechten Fahrbahn weist ein großes Fahrradpiktogramm auf die Radfahrer hin. An der Einfahrt zum Neumarkt wurde die Aufstellfläche für die Fußgänger durch den Wegfall des Radwegs vergrößert, die Konflikte mit den Radlern wurden somit verringert. Für die Querung der Cäcilienstraße in Richtung Stadtbibliothek wurde eine eigene Fahrrad-Aufstellfläche geschaffen

Der Ausbau ist gut gelungen. Die Spur ist breit genug zum komfortablen Überholen und weist eine ausreichende Weite zum Autoverkehr auf. So bildet sich ein gutes Sicherheitsgefühl aus.

Die Spur wird gut angenommen. Leider wird sie von vielen Pkw- oder Lkw-Fahrern noch als Parkplatz gesehen. Hier muss dringend durch Kontrollen dafür gesorgt werden, dass dies unterbleibt.

Ein noch größerer Wermutstropfen ist die fehlende Einbindung in ein Gesamtsystem. Zwar verheißen die aktuell umgesetzten Maßnahmen am Neumarkt auch für dessen Einbindung in das Fahrradnetz Positives, aber die Ost-West-Achse bleibt immer noch ein Flickenteppich aus einigen wenigen guten Lösungen, engen Schutzstreifen und teilweise auch völlig



Die neue Radspur auf der Cäcilienstraße in Richtung Neumarkt ist ein Vorbild für den weiteren Ausbau der Radinfrastruktur an vielen Stellen in Köln.

fehlender Infrastruktur. Wäre die Verbindung überall so wie an dem hier beschriebenen Teilabschnitt der Cäcilienstraße vor dem Neumarkt, wäre dies für den Radverkehr auf der Ost-West-Achse nicht nur ein Quantensprung, sondern die oben beschriebene Revolution.

Michael Vehoff,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Kölner Radverkehrsförderung

Neue Wege, mehr Flächen, wichtige Lückenschlüsse

In der Innenstadt, aber auch in den anderen Kölner Stadtbezirken konnte in den letzten Monaten eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt werden.

Im Jahr 2016 beschloss der Rat der Stadt Köln als Handlungsrahmen für künftige Planungen in der Kölner Innenstadt ein umfassendes Radverkehrskonzept. Die Umsetzung schreitet im zweiten Halbjahr 2018 mit großen Schritten voran.

Umgestaltung der Kölner Ringe

Ein Schwerpunkt der innerstädtischen Radverkehrsförderung sind die Kölner Ringe. Im Juni 2018 wurde am Theodor-Heuss-Ring zwischen Konrad-Adenauer-Ufer und Riehler Straße eine Kfz-Spur in einen Radfahrstreifen umgewandelt. In

Gegenrichtung wurde ein Fahrrad-schutzstreifen eingerichtet.

Im Oktober 2018 wurde dann zwischen Lindenstraße und Zülpicher Platz ein Radfahrstreifen freigegeben. Damit wurde erstmals im zentralen Bereich der Ringe eine Autospur in eine eigene Spur für den Radverkehr umgewandelt. Da es sich bei dieser Maßnahme um ein sogenanntes Pilotprojekt handelt, ist es derzeit noch erlaubt, sowohl den vorhandenen baulichen Radweges als auch den neuen Radfahrstreifen zu befahren.

Eine eigene Radfahrspur gibt es seit Herbst darüber hinaus auch im Bereich des Sachsenrings in der Kölner Südstadt.



Zwischen Kaiser-Wilhelm-Ring und Erftstraße darf auf der Gladbacher Straße nun gegen die Einbahnstraße geradelt werden. [Foto: verenaFOTOGRAFIERT]

Fußgängern und Radfahrern verringert, die zuvor oft auf die Gehwege auswichen oder dort ihre Räder abstellten. Die Höchstgeschwindigkeit wurde im gesamten Verlauf der Straße auf 30 Stundenkilometer reduziert.

Gladbacher Straße geöffnet

Im November wurde die Einbahnstraße Gladbacher Straße in der Kölner Neustadt-Nord für Radfahrende in Richtung Ehrenfeld geöffnet. Das Schließen dieser Netzlücke zwischen Innenstadt und Ehrenfeld war eines der wichtigsten Ziele („Big Five“) des Radverkehrskonzepts Innenstadt.

Der sehr begrenzte Straßenraum auf der Gladbacher Straße erforderte es, Abbiegespuren umzuwandeln und das Parken neu zu ordnen. In Richtung Innenstadt ist die Führung des Radverkehrs durch die Anlage eines Schutzstreifens verbessert worden, in Gegenrichtung wurde ein Radfahrstreifen markiert. Die neue Aufteilung der Verkehrsflächen gestaltet das Straßenbild klarer und macht das Vorankommen auch für Autofahrer angenehmer. Gehwege wurden frei geräumt und eine Vielzahl von Fahrradabstellanlagen ist hinzugekommen. Durch diese Maßnahmen wurde auch die Gefahr von Konflikten zwischen

Direkte Wege für den Radverkehr am Heumarkt

Im Sommer 2018 hatte die Stadt damit begonnen, die Verkehrsführung im Bereich vor der Brauerei Malzmühle und der Handwerkskammer am südlichen Heumarkt sowie im Tunnel unter dem Maritim-Hotel in Fahrtrichtung Altstadt neu zu ordnen. Auf den Fahrbahnen wurden Radfahrerschutzstreifen mit einer Gesamtlänge von rund 500 Metern angelegt. Mit der Umsetzung dieses Projektes aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt schafft die Stadt Köln den direkten Anschluss der Radverkehrsführung von den Bächen und der Pipinstraße zum Rheinufer. In



Fahrradfreundliche Umgestaltung der Kölner Ringe: neu aufgeteilter Straßenraum am Theodor-Heuss-Ring (oben), im Bereich des Pilotprojekts zwischen Zülpicher Platz und Lindenstraße (mitte) und am Sachsenring (unten)



Eine ausschließlich dem Radverkehr vorbehaltene neue Linksabbiegerspur südlich des Maritim-Hotels erleichtert diesem die Fahrt in die Altstadt und auf die Nordseite der Deutzer Brücke.

verschiedenen Abschnitten wurden hierzu Kfz-Spuren in Radspuren umgewandelt. Zudem wurden angrenzende Verkehrsinseln umgebaut, Ampelschaltungen angepasst und Markierungen erneuert. Um dem Radverkehr das direkte Linksabbiegen in den Maritim-Tunnel zu ermöglichen, wurde eine der beiden vorhandenen Linksabbiegespuren ausschließlich dem Radverkehr gewidmet. Auch eine Fahrspur innerhalb des Tunnels ist jetzt ein Radfahrstreifen. Die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn gibt zudem Fußgängerinnen und Fußgängern mehr Raum.

Neue Fahrradstraße auf Abschnitt der Zülpicher Straße

Bereits seit April 2016 ist die Zülpicher Straße im Bereich des Campus Centers der Universität zu Köln für den Autoverkehr gesperrt. Hierbei handelte es sich zunächst um einen Verkehrsversuch, der durch Untersuchungen begleitet wurde. Auf Grundlage dieser Untersuchungen



Piktogramme auf der Straße verdeutlichen es: Dieser Teilabschnitt der Zülpicher Straße ist jetzt eine reine Fahrradstraße. [Foto: verenaFOTOGRAFIERT]

haben die Bezirksvertretungen Lindenthal und Innenstadt sowie der Verkehrsausschuss beschlossen, die Sperrung für den Autoverkehr zunächst aufrechtzuerhalten und mittelfristig Pläne für die Umgestaltung der Zülpicher Straße zwischen Universitätsstraße und der Bahnunterführung Dasselstraße entwerfen zu lassen.

Um die Situation für den Radverkehr auf der Zülpicher Straße zu verbessern, ist nun in dem gesperrten Bereich zwischen Universitätsstraße und Paula-Kleinmann-Weg eine Fahrradstraße eingerichtet worden. Eine neue Asphaltdecke über dem bisherigen Kopfsteinpflaster ermöglicht in Richtung Innenstadt ein sicheres und komfortables Vorankommen.

Mittlerweile gibt es im gesamten Kölner Stadtgebiet fast 20 Fahrradstraßen. Bislang waren jedoch alle mit Zusatz-



Radfahrerinnen und Radfahrer können auf einem drei Meter breiten Schutzstreifen komfortabel zwischen Nord-Süd-Fahrt und Neumarkt radeln.

schildern wie „Anlieger frei“ oder „Für Kfz frei“ versehen, Fahrräder somit zwar das bevorrechtigte Verkehrsmittel sind, die Straßen aber trotzdem von Autofahrern genutzt werden dürfen. Der Abschnitt auf der Zülpicher Straße ist die erste Fahrradstraße ausschließlich für den Radverkehr.

Neue Radspur auf Cäcilienstraße

Erstmals hat die Stadt auf der Ost-West-Achse, einer Hauptverkehrsachse des Radverkehrs, eine komplette Fahrspur für Fahrradfahrende eingerichtet. Auf der Cäcilienstraße in Höhe der Nord-Süd-Fahrt können Radlerinnen und Radler nun auf einem drei Meter breiten Radfahrstreifen bis zum Neumarkt fahren. Der Radfahrstreifen ist durch große Fahrradpiktogramme gekennzeichnet und in Einmündungen rot eingefärbt. Dadurch wird verdeutlicht, dass dieser Verkehrsweg für Radfahrende reserviert ist.

Auch die Situation für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, die auf Höhe des Kunsthauses Lempertz die Cäcilienstraße in Richtung Fleischmengergasse queren wollen, wurde verbessert: Ein Teil des bisherigen Radweges dient nun dem Radverkehr als Aufstellfläche mit abgesenkten Bordsteinen. Eine konflikträchtige Situation zwischen Rad- und Fußverkehr konnte so entschärft werden.

Hinter der Kurve in den Neumarkt setzt sich der Radfahrstreifen bis vor die Taxistände fort.

Maßnahmen am Neumarkt

Am Neumarkt wurde im Bereich der Richmodstraße eine Fahrradampel installiert. Durch die um einige Sekunden vorgeschaltete Ampelphase können Radfahrer

nunmehr auf der Fahrbahn noch vor den Kraftfahrzeugen den Platz in südliche Richtung durch die Straße „Im Laach“ verlassen. Eine vorgezogene Aufstellfläche für Radfahrer und Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn veranschaulichen die neue Fahrmöglichkeit.

Aufgrund neuer Bordsteinabsenkungen können Radfahrer nun in der Kurve der Hahnenstraße in Richtung Rudolfplatz auf der Fahrbahn fahren und so die be-

engten Platzverhältnisse an den Arkaden im Kurvenbereich vermeiden. Von diesem zusätzlichen Angebot – der bauliche Radweg darf auch weiterhin genutzt werden – profitieren Fußgänger und Radfahrer in gleichem Maße.

Aufstellflächen an den Bächen

In Vorbereitung für die Einrichtung der Fahrradstraßenachse „Bildungslandschaft Nord – Eifelplatz“ wurde Ende September 2018 an den Zufahrten zur Kreuzung von Rothgerberbach und Am Weidenbach die Radverkehrsführung durch geänderte Ampelschaltungen und neu angelegte Markierungen optimiert. Die Straßen Am Weidenbach und Griechenpforte erhielten vorgezogene Aufstellflächen für den Radverkehr, die über Schutzstreifen bequem zu erreichen sind. Radfahrende stehen nun deutlich im Sichtfeld des Autoverkehrs und können die Kreuzung komfortabler überqueren.

Lückenschluss in Klettenberg

Im Rahmen der Generalsanierung des Klettenberggürtels in Köln-Klettenberg hat die Stadt Köln im Abschnitt zwischen Luxemburger Straße und Zollstockgürtel erstmals eine durchgängige Radverkehrs-



Fahrradampel und neue Markierungen an der Richmodstraße erleichtern die Querung des Neumarkts von Norden nach Süden.

führung geplant. Eine Besonderheit ist der auf einer Länge von 230 Metern rot eingefärbte 1,85 Meter breite Radfahrstreifen im Bereich des Eisenbahntunnels. Hierzu wurde die vorhandene Fahrbahn jeweils auf 3,15 Meter breite Fahrstreifen reduziert. Die 2,50 Meter breiten Gehwege dienen nun ausschließlich dem Fußverkehr.

Mit dem Abschluss der Gesamtmaßnahme auf dem Klettenberggürtel und der Einrichtung einer durchgängigen Radverkehrsführung zwischen Luxemburger Straße und Zollstockgürtel wurde eine bedeutende Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen.

Neue Maßnahmen in Lindenthal

In Verbindung mit dem Umbau der vielbefahrenen Kreuzung von Kitschburger und Friedrich-Schmidt-Straße zu einem Kreisverkehr wurde auf der Kitschburger Straße im Abschnitt zwischen Friedrich-Schmidt-Straße und Aachener Straße ein Fahrradschutzstreifen markiert. Dabei wurde auf einen ausreichenden Abstand zu senkrecht parkenden Fahrzeugen geachtet. Darüber hinaus wurden die Kreuzungsbereiche mit roten Furten markiert. Eine vorgezogene Aufstellfläche erleichtert Radfahrenden die Querung der Aachener Straße in Richtung des Maarwegs und entschärft zudem die Konflikte mit zu Fuß Gehenden.

Mit dem Fahrradschutzstreifen haben Radfahrende nun mehr Sicherheit und Fahrkomfort auf der wichtigen Verbindung zwischen dem Stadtwald und der Aachener Straße. Damit konnte ein Abschnitt einer wichtigen Achse aus dem Radverkehrskonzept Lindenthal umgesetzt werden.



Neue Radfahrstreifen bieten Radfahrenden mehr Sicherheit und Komfort im Eisenbahntunnel auf dem Klettenberggürtel.



Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung war am 8. Oktober 2018 Gastgeber für den Facharbeitskreis der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, der vier- bis sechsmal pro Jahr den Projektleitern und Fahrradbeauftragten der Mitgliedskommunen ein Forum für den fachlichen Austausch bietet. Im Anschluss an den Konferenzteil am Vormittag stellte der Fahrradbeauftragte Jürgen Möllers bei einer etwa neun Kilometer langen Radtour durch die Kölner Innenstadt, zu der auch Vertreter von Initiativen und Verbänden geladen waren, die aktuell umgesetzten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Köln vor.

Schutzstreifen auf der Vitalisstraße in Ehrenfeld

Im Rahmen der durchgeführten Fahrbahnsanierung wurde auf Teilabschnitten der Vitalisstraße ein Fahrradschutzstreifen eingerichtet. Der beengte Straßenraum verhinderte leider noch durchgängige Schutzstreifen. Daher wurde hier – als Zwischenlösung – die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer reduziert.

Es ist für die Zukunft geplant, die Verkehrsflächen auf der Vitalisstraße neu aufzuteilen und zwar in jeweils zwei 2,5 Meter breite Gehwege, 2,0 Meter breite Radfahrstreifen und 3,25 m breite Kfz-Fahrspuren. Der ruhende Verkehr soll ausschließlich Flächen auf den jeweiligen Gewerbearealen erhalten.

„Fahrradbeauftragter onTour“ – unterwegs in der ganzen Stadt

Sehr aktiv war das Team des Fahrradbeauftragten in den Kölner Veedeln unterwegs. Im Rahmen des neuen Konzepts „Fahrradbeauftragter on Tour“ haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gemeinsam mit der Polizei und dem Verkehrsdienst der Stadt Köln unterschiedliche Wochenmärkte in den Stadtbezirken besucht.

Im Gepäck hatten sie viele kleine Präsentate zum Thema „Sicher mit Abstand!“ wie Warnwesten, Turnbeutel, Aufkleber und Reflektoren. Hiermit sollen insbesondere Autofahrende darauf hingewiesen werden, beim Überholen von Radfahrenden einen Mindestabstand von 1,5 Metern einzuhalten.

Interessierte Bürgerinnen und Bürger konnten sich bei insgesamt zehn Einzelveranstaltungen vor Ort mit Stadt und Polizei austauschen. Teilweise wurden

die Termine durch einen Anbieter von Fahrradcodierungen sowie eine Fahrradwerkstatt unterstützt, die kostenlose Fahrradchecks anbot. Mit insgesamt rund 500 interessierten Bürgerinnen und Bürgern war das Format sehr erfolgreich, eine Fortsetzung in 2019 ist geplant.

Neue Kommunikationsstrategie: ZukunftsRadKöln

Der Radverkehr ist in der Kölner Stadtgesellschaft ein wesentliches und zukünftig noch wichtiger werdendes Thema. Ohne eine breite Radverkehrsförderung kann die Vorgabe des einhellig akzeptierten Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ nicht erfüllt werden, bis 2025/30 den Anteil des Umweltverbundes am städtischen Verkehr auf zwei Drittel zu steigern. Die Stadt ist bestrebt, das hierzu nötige Vorgehen und die anzustrebenden Ziele mit Hilfe der innovativen Kommunikationsstrategie „ZukunftsRadKöln“ auf eine breite Basis zu stellen.

Nach verwaltungsinternen Workshops, an denen etwa 30 verschiedene Ämter und Dienststellen teilgenommen haben, wurde daher Anfang Oktober ein Workshop mit Vertretern der maßgeblichen Initiativen und Verbände durchgeführt. Nach einführenden Statements der Vertreter zu aktuellen Themen wurden an Thementischen die aktuellen Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze diskutiert und überlegt, wie man sich in diesen Fragen gegenseitig unterstützen kann.

Den Abschluss des Verfahrens wird ein gemeinsamer Termin mit Vertretern der Kölner Stadtgesellschaft bilden.

Jeanette Coenen/Ursula Kann,
Team des Fahrradbeauftragten
der Stadt Köln



Verkehrssicherheit

Unfallgefahr freilaufende Rechtsabbieger!

Freilaufende Rechtsabbieger an Kreuzungen und Einmündungen bergen ein hohes Unfallrisiko für Fußgänger und Radfahrer. Ein fraktionsübergreifender Antrag im Verkehrsausschuss verspricht, Verbesserungen in solchen Gefahrenbereichen.

Schwere Radfahrunfälle an Kreuzungen mit freilaufenden Rechtsabbiegern sind leider keine Seltenheit. Bisweilen enden diese Unfälle tödlich. So wurde im Mai dieses Jahres an der Abbiegung von der Boltenssterstraße zur Mülheimer Brücke eine 56-jährige Radfahrerin von einem LKW überrollt, ein Jahr zuvor gab es solche tödlichen Unfälle an den Kreuzungen von Innerer Kanal- und Subbelratherstraße sowie Dürener Straße und Stadtwaldgürtel. Bei letztere wurde der freilaufende Rechtsabbieger, nach sieben Jahren der Planung endlich einige Monate später umgebaut.

Was sind freilaufende Rechtsabbieger?

Freilaufende Rechtsabbieger gibt es hauptsächlich an Kreuzungen, an denen der Verkehr über eine Ampelschaltung geregelt wird, es aber möglich ist, ohne Ampelsignal die querende Fahrbahn zu erreichen. Hauptmotiv dieser Verkehrsführung ist es, den Autoverkehr möglichst flüssig zu halten. An derartigen Abbiegemöglichkeiten, deren Gestaltung an Autobahnauffahrten erinnert, spielen aber die Bedürfnisse und Sicherheitsanforderungen des Rad- und Fußverkehrs nur eine nachrangige Rolle.

Nun kommt Bewegung in diese Problematik!

„Mehr Sicherheit im Kölner Stadtverkehr“ – unter diesem Titel wurde ein gemeinsamer Antrag der Fraktionen SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen und der GUT-Ratsgruppe im Verkehrsausschuss eingebracht, der mehrheitlich mit Gegenstimmen der FDP angenommen wurde. In diesem Antrag wurde die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit Vertretern der Polizei und des ADFC konflikträch-



An der Kreuzung Dürener Straße und Stadtwaldgürtel wurde – leider erst nach siebenjähriger Planungsphase – gezeigt, wie es geht: Der freie Rechtsabbieger wurde zurückgebaut und der Kreuzungsbereich radfahrgerechter umgestaltet.

tige Verkehrsknoten mit freilaufenden Rechtsabbiegern zu identifizieren sowie Maßnahmen festzulegen und unverzüglich umzusetzen, um die Sicherheit an diesen Stellen zu erhöhen. Zu diesen Maßnahmen sollen die folgenden Punkte gehören:

- Die Gewährleistung der Sichtbeziehungen unter anderem durch Abbau von Werbeträgern und konsequentem Vorgehen gegen falsch parkende Pkw,
- die Führung des Radverkehrs auf der Straße, um diesem mehr Sicherheit und Komfort an Kreuzungen zu bieten,
- Wechselblinkanlagen vor Fußgängerüberwegen und Fahrradfurten,
- eine Beschilderung, die auf kreuzenden Rad- und Fußverkehr hinweist, gegebenenfalls ergänzt durch Fahrradsymbole auf der Fahrbahn sowie
- der Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers oder aber eine geschwindigkeitsreduzierende Umgestaltung etwa durch „Kölner Teller“, falls er verkehrlich zum Erhalt der Leistungsfähigkeit weiterhin erforderlich sein sollte.

Darüber hinaus soll die Verwaltung gemeinsam mit Vertretern der Polizei darstellen, welche Unfallursachen in Köln als Schwerpunkte zu sehen sind und welche weiteren Maßnahmen erforderlich sind, das Unfallgeschehen in Köln wirksam zu reduzieren.

Befunde und erste Beschlüsse

Der erfolgreiche Antrag führte zu Treffen zwischen dem städtischen Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, der Polizei und den Verkehrsverbänden VCD, ADFC und ADAC. Bei der zweiten Zusammenkunft wurden erste Beschlüsse gefasst.

Nach Angabe der Verwaltung existieren in Köln rund 320 Ampelknotenpunkte mit mindestens einem freilaufenden Rechtsabbieger, nach Vorschlag der Verwaltung sollen im ersten Schritt davon 30 bis 40 besonders konflikträchte Knotenpunkte identifiziert werden. In einer Machbarkeitsstudie soll für diese dann geklärt werden, was zur Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs getan werden muss. Die Beteiligten des Treffens waren sich darüber einig, dass alleine der Abbau der freien Rechtsabbieger nicht ausreicht, um die Verkehrsknoten sicherer zu machen. Vielmehr muss die gesamte Infrastruktur entsprechend angepasst werden. Dies ist besonders wichtig wo bestehenden Haupttrouten des Radverkehrs kreuzen.

Folgende Knoten sollen zunächst analysiert werden:

- die Kreuzungen von Innere Kanalstraße mit Luxemburger, Aachener, Subbelrather und Amsterdamer Straße,
- die Kreuzung des Mauenheimer Gürtels mit der Geldernstraße sowie
- der Boltenssterstraße mit der Zufahrt Mülheimer Brücke.

Die Zielsetzung aus der Beschlussvorlage ist eine große und umfangreiche Aufgabe die nicht von heute auf morgen zu sichtbaren Ergebnissen führen wird. Wir hoffen nur, dass es nicht wie beim Umbau der Dürener Straße sieben Jahre dauert, bis die für die Sicherheit des Radverkehrs wichtigen und notwendigen Maßnahmen umgesetzt werden.

Wolfgang Kissenbeck



Umwandlung von Auto- in Radspuren

Kölner Fahrrad Gürtel für die Verkehrswende in Köln

Die Bezirksvertretung Ehrenfeld hat beschlossen, dass auf dem Melatengürtel, dem Ehrenfeldgürtel und dem Parkgürtel jeweils eine Fahrspur pro Richtung in eine Fahrradspur umgewandelt werden soll.

Damit wird ein attraktives und sicheres Stück Radschnellweg geschaffen. Der Antrag an den Verkehrsausschuss wurde von Deine Freunde, den Grünen, der CDU und der Linken eingebracht. Zum Antrag gehören weitere wichtige Maßnahmen:

- Rückbau der bisherigen Radwege auf den Gehwegen. Der freiwerdende Platz soll dem Fußverkehr zugeordnet werden.
- Einrichtung von Tempo 30
- Alle freilaufenden Rechtsabbieger entlang des „KölnerFahrradGürtel“ sollen zurückgebaut werden.
- Eine begleitende Kampagne „Kölner FahrradGürtel“ soll Pendler*innen zum Wechsel vom Pkw auf das Fahrrad animieren.

Der KölnerFahrradGürtel legt sich um ganz Köln (siehe Karte). Er folgt linksrheinisch dem Gürtel und rechtsrheinisch dem NRW-Radwegenetz (Knotenpunkt 44), Gremberger Wäldchen (Knotenpunkt 16),

Merheimer Heide (Knotenpunkt 38) Stadtgarten Mühlheim (Knotenpunkt 37).

Die für Ehrenfeld beantragten Fahrradspuren sind ein Streckenabschnitt dieses Fahrradgürtels. Die direkte Weiterführung der beschlossenen Planung der Rad-, Fußwege- und Grünverbindung „Niehler Gürtel“ zwischen der Merheimer Straße bis zur Mülheimer Brücke bis zum Melatengürtel nach Ehrenfeld stellt eine wichtige Säule des KölnerFahrradGürtels dar.

Mit dem KölnerFahrradGürtel würde eine überregional bedeutende Radinfrastruktur für Pendler*innen geschaffen, die ein schnelles Fortkommen auf bestehenden Trassen ermöglicht. Diese weithin sichtbare Infrastruktur lädt zum Umstieg aufs Fahrrad ein und ist eine effiziente Alternative für Berufspendler*innen. Der Gürtel ist die optimale Strecke für einen solchen Radschnellweg. Als Verkehrstangente ist er dafür optimal geeignet, weil er wichtige Zentren verbindet. Auch das Verkehrsgutachten der Fa. Brenner vom 30. Oktober 2015 zeigt, dass der Gürtel insbesondere von Pendler*innen genutzt wird. Untersuchungen aus anderen Städten legen nahe, dass bis zu 30 Prozent davon bei einer besseren und sicheren

Fahrradinfrastruktur vom PKW auf das Fahrrad umsteigen. Im Pedelec-Verkehr werden demnach Pendel-Strecken bis zu 20 Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt. Hinzukommt, dass Radfahrer*innen im fließenden Verkehr lediglich ein Siebtel der Fläche des MIV benötigen (nach movum, Umweltbundesamt, 2016). Vor dem Hintergrund des Wachstums der Stadt Köln ist die Umwidmung auch aus Kapazitäts- und aus ökonomischen Gründen eine sinnvolle Maßnahme.

In unmittelbarer Nähe des Gürtels zwischen den Bezirken Rodenkirchen und Mülheim liegen 27 Schulen. In einer Mitteilung an die Bezirksvertretung 4 schreibt die KVB: Die Linie 13 hat im Schülerverkehr die Leistungsfähigkeitsgrenze überschritten. Der KölnerFahrradGürtel ist DIE Lösung für den Schüler-Verkehr zu den angrenzenden Schulen.

Gleichzeitig gehört der Gürtel zu den Straßen in Köln mit einer hohen toxischen Belastung. Die RADKOMM hat im Mai 2017 eine mittlere NO_x-Belastung in Höhe von 52 µm an der Kreuzung Ehrenfeldgürtel/Vogelstraße gemessen. Diese Belastung kam zustande, obwohl an der Stelle keine geschlossene Randbebauung besteht, sondern eine freies Baufeld, Helios, liegt. Es ist davon auszugehen, dass die weitere Stickstoffdioxidbelastung am Gürtel noch höher ist. Der Grenzwert liegt bei 40 µm. Die Belastung liegt also über 25 Prozent über dem Grenzwert.

Auch Belastungen durch den Verkehrslärm sind am Gürtel sehr hoch. Für den Straßenabschnitt gilt eine sehr hohe Belastung mit durchgängig mehr als 80 Betroffenen bei LDEN > 70 dB(A) und L_{Night} > 60 dB(A) je Hektar. Laut Lärmaktionsplan der Stadt Köln besteht für den Straßenabschnitt Ehrenfeldgürtel von der Venloer Straße bis zur Froebelstraße daher Handlungsbedarf der Kategorie „1. Ordnung“.

Eine einspurige Führung ist ein wirksames Mittel, den Lärm deutlich zu reduzieren.

Wie geht es nun weiter? Als nächstes wird der Verkehrsausschuss der Stadt Köln sich mit dem Antrag befassen, da der KölnerFahrradGürtel eine überbezirkliche Angelegenheit ist.

Harald Schuster



Die Abbildung zeigt den Verlauf des KölnerFahrradGürtels (rot) in seiner finalen Führung.

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

Parkstadt Süd

„Autoarmes Quartier der kurzen Wege“ geplant

Für die geplante Siedlung liegt ein integriertes Mobilitätskonzept vor, das verschiedene Varianten für die verkehrsmäßige Erschließung des Neubaugebiets vorsieht.

Ein neues Stadtquartier mit 3.300 Wohneinheiten, zahlreichen Gewerbeeinheiten und einem ausgedehnten Grünzug entsteht südlich des linksrheinischen Eisenbahn rings zwischen Luxemburger Straße und dem Rheinufer. Die Ergebnisse des internationalen Kooperativen Verfahrens mündeten in die „Integrierte Planung“, die als Grundlage für die weitere Bauleitplanung dient und Ende 2018 der Politik und der interessierten Bürgerschaft vorgestellt wird. Wir haben uns insbesondere

mit dem von einem Fachplaner erarbeiteten integrierten Mobilitätskonzept für eine „autoarme Siedlung“ näher befasst.

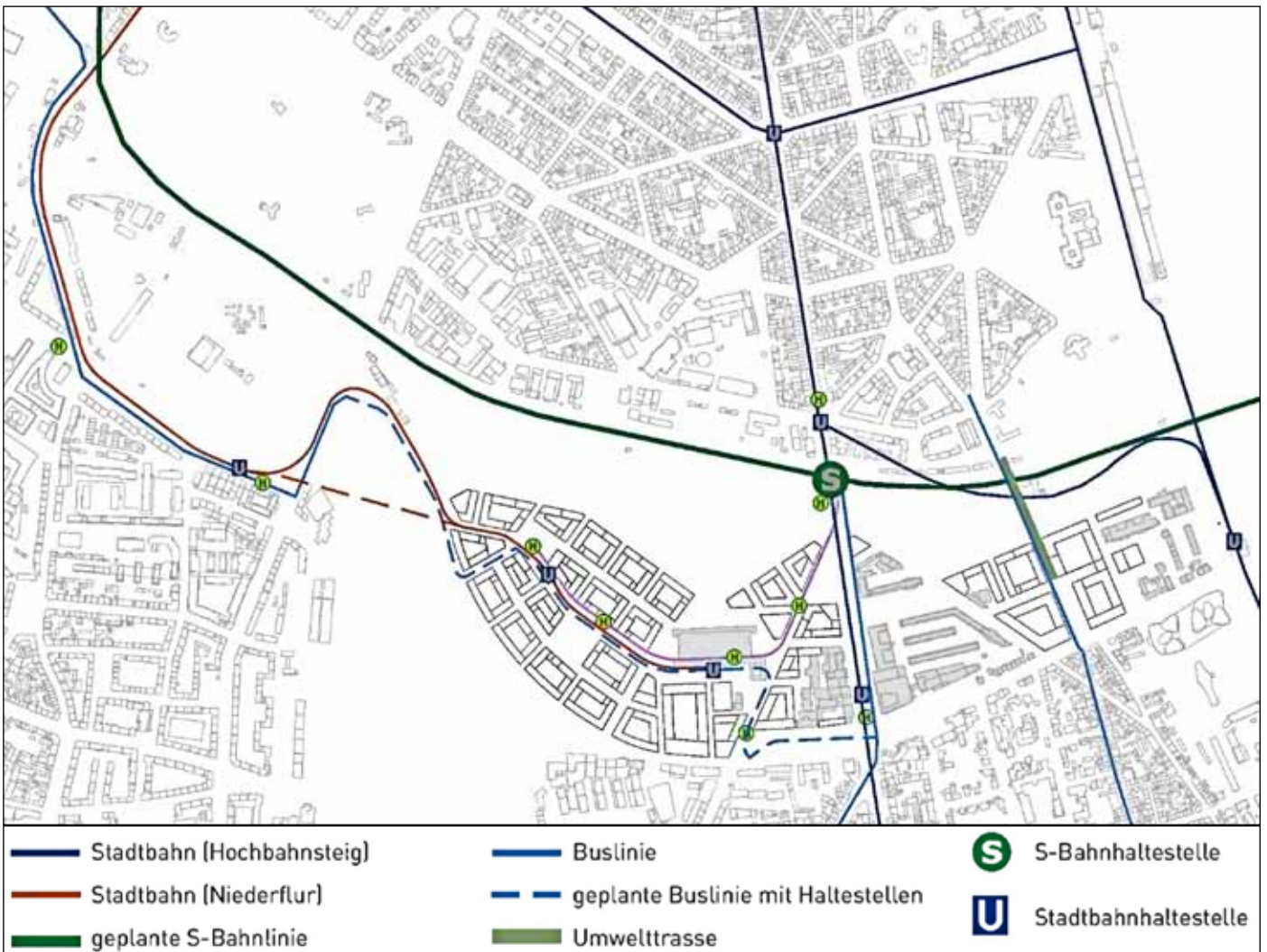
Seit der Präsentation der Ergebnisse aus dem Kooperativen Verfahren zur Parkstadt Süd im November 2015 ist noch nicht viel passiert. Die angekündigte Eröffnung eines Stadtteilbüros verzögert sich ebenso wie der geplante Umzug des Großmarktes. Dabei steigt der Wohnraumbedarf in Köln bekanntermaßen immer weiter. In den kommenden Jahren könnte dort Wohnraum für etwa 10.000 Menschen und mehr als 4.000 Arbeitsplätze entstehen.

Die lange erwartete Vorstellung der Integrierten Planung verbindet die Themen Städtebau, Architektur, Freiraumplanung,

Umwelt und Verkehr. Betrachtet wird der Teilbereich zwischen Bischofsweg, Markthalle und Bonner Straße bis zum Rheinufer. Erste konkrete Umsetzungsschritte können nun erfolgen.

Ruhender Verkehr

Für die Erstellung eines maßgeschneider ten integrierten Mobilitätskonzeptes wurde das Aachener Büro für Stadt und Verkehrsplanung (BSV) beauftragt. Vorgabe hierfür ist die Reduzierung des gesamten motorisierten Individualverkehrs. Wesentliche Punkte des Konzeptes sind diverse Variantenuntersuchungen hinsichtlich verschiedener Kfz-Stellplatzschlüssel und mehrere Optionen der ÖPNV-



Die Abbildung (© Stadt Köln) stellt die verschiedenen Varianten der ÖPNV-Erschließung dar. Die politischen Gremien haben noch zu entscheiden, welche Alternative realisiert werden soll. Alle Details zum Download im Rtsinformationssystem auf der Internetseite der Stadt Köln, Parkstadt Süd, Stand der Planungen, Integrierte Planung (ÖPNV ab Seite 62).

Erschließung. Hieraus resultieren erhebliche Differenzen bei der Berechnung des benötigten Kfz-Stellplatzbedarfs.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr wird mit drei verschiedenen Varianten der jeweilige Bedarf berechnet. Auch bei einem geringen Stellplatzschlüssel (0,3 pro Wohneinheit) werden noch über 1.500 Stellplätze für Kfz benötigt. Der gesamte (unterirdische) Parkraum am südlichen Rand der Bebauung wird bewirtschaftet. Um Platz zu sparen, denkt man auch über innovative Parklösungen nach: Beim „autonomen Parken“ sucht sich das Fahrzeug per Knopfdruck autonom einen Stellplatz, kann hier bei Bedarf auch seine Batterie aufladen und wird zu gegebener Zeit zur Abholung wieder bereitgestellt.

Mobilitätstrasse zur Feinerschließung

Auf einer „Mobilitätstrasse“ westlich der Bonner Straße soll neben Fuß- und Radverkehr die Buslinie 142 durch die Parkstadt über die Marktstraße zur Bonner Straße fahren. Später soll dann entweder ein Mini-E-Bus oder auch eine Niederflur-Stadtbahn die Feinerschließung übernehmen. Die Alteburger Straße wird zwischen

Bahnunterführung und Schönhauser Straße zur Umwelttrasse ohne Kfz-Verkehr.

Fahrradstellplätze und Mobilitätsstationen

Insgesamt sind mehr als 12.000 Fahrrad-Stellplätze (auch für Anhänger und Lastenräder) vorgesehen. Ein engmaschiges Fußwegenetz sorgt dafür, dass ein „Stadtteil der kurzen Wege“ entsteht. Fest eingeplant sind zudem ein Radschnellweg entlang der Bahntrasse, eine S-Bahn-Station „Bonner Wall“ und eine neue Bahndamm-Unterführung zwischen Vorgebirgstraße und Bonner Straße.

Die im Zielnetz 2030 vorgesehene S-Bahn-Trasse wird parallel zu den Güterzuggleisen und des Bonner Walls vom Bahnhof Köln-Süd über die zu erweiternde Südbrücke ins Rechtsrheinische führen. Diese „Südbahn“ wird dort den Deutzer Hafen und die Technische Hochschule anbinden und in die Strecken nach Gummersbach und zum Flughafen wie auch nach Troisdorf münden.

Geplant ist ferner ein dichtes Netz von verschiedenen Mobilitätsstationen (XL, L, M, S) und ein MobilitätsHaus im Zentrum des Marktquartiers mit Service-Einrich-

tungen und Aufenthaltsmöglichkeit beim Umstieg auf Bus, Tram oder Taxi.

ÖPNV

Ein besonderes Augenmerk gilt der geplanten ÖPNV-Anbindung – zu den Varianten siehe die Abbildung auf der gegenüberliegenden Seite. Eine Variante sieht eine neuen Schienenverbindung vom Höninger Weg (als Abzweig der Linie 12) entlang des Südstadions in die Parkstadt Süd vor. Eine andere Variante erschließt das Quartier von der neuen S- und U-Bahn-Station „Bonner Wall“ mit einem (autonom fahrenden) Kleinbus. Für die Erschließung des Quartiers östlich der Bonner Straße wäre es wünschenswert, wenn nicht nur die Stadtbahn entlang der Bonner Straße und die Bus-Linie 133 diese übernehmen, sondern auch die Buslinie 106 erhalten bliebe. Von der Südstadt kommend kann so die Parkstadt Süd auch mit Bayenthal und Marienburg enger verknüpft werden. Gerade für ältere BewohnerInnen muss es zukünftig Ergänzungen im ÖPNV-Angebot zu den großen Radien und daher zum Teil weit entfernten Haltestellen der Stadtbahn und der S-Bahn geben.

Sabine Müller



KVB-Räder

Leihradsystem wird ausgeweitet

Aktuelle Informationen zum Leihradsystem der KVB

Das Leihradangebot der KVB erzielte im Jahr 2018 mit über eine Millionen Entleihen einen neuen Spitzenwert, rund 105.000 Benutzer sind mittlerweile registriert, die durchschnittliche Fahrtstrecke beträgt 1,6 Kilometer.

Seit dem Start wurde das Angebot stetig ausgebaut und umfasst derzeit 84 Quadratkilometer. Seit einigen Wochen ist die Entleihe auch an Geißbockheim, RheinEnergie-Stadion sowie Sporthochschule möglich und damit auch außerhalb des Militärrings.

Die KVB und die Stadt Köln planen nun, den Service ab April 2020 auf das gesamte Stadtgebiet auszuweiten und hierfür die Anzahl der Räder von 1.450 auf 3.000 zu erhöhen, 2.000 davon sollen in der Innenstadt stehen, die übrigen in

den Außenbezirken. In der Innenstadt soll es wie bisher eine flexible Ausleihe und Rückgabe geben. Für die Außenbezirke ist ein stationsgebundenes System geplant, konzentriert auf KVB-Haltestellen und andere wichtige Orte. Die Rückgabe von an festen Stationen entliehenen Rädern in der flexiblen Zone wird ebenso zulässig sein wie das Gegenteil.

Auch zukünftig soll für Inhaber von VRS-Chipkarten etwa für ein Monats-, Job- oder SemesterTicket die erste halbe Stunde jeder Entleihe kostenfrei sein – in den meisten Fällen reicht diese Zeit für den Weg von oder zu den Bus- und Stadtbahnhaltestellen.

Seit dem Start im Mai 2015 kooperiert die KVB für ihr Leihradangebot mit der Leipziger nextbike GmbH. Vertraglich vereinbart ist eine Laufzeit von drei Jahren mit der Option von zwei zusätzlichen Jahren. Für den damit ab Mai 2020 notwendi-



Foto: Stephan Anemüller

gen Vertrag bereitet die KVB die nächste Ausschreibung vor, sobald die angestrebte städtische Beschlussfassung vorliegt.

Quelle: KVB



Kölner Luftreinhalteplanung

Die Behörden scheinen orientierungslos

Das Verwaltungsgericht verhilft dem Gesundheitsschutz zu einem Erfolg gegen eine weitgehend orientierungslose und nach wie vor uneinsichtige Bezirksregierung.

Seit nunmehr zehn Jahren werden regelmäßig die zulässigen Grenzwerte für Stickstoffdioxid am Clevischen Ring in Köln-Mülheim und etlichen anderen „Hotspots“ überschritten.

Laut Studien der Weltgesundheitsorganisation sinkt die Lebenserwartung an belasteten Straßen um mehr als zehn Monate. Entsprechend beschloss der Rat der Stadt Köln am 6. Februar 2018, den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung als höchste Priorität zu behandeln. Dieser Beschluss wurde jedoch noch in derselben Sitzung konterkariert, weil Diesel-Fahrverbote nicht weiter verfolgt werden sollen, obwohl ein von der Stadt Köln beauftragtes Gutachten besagt, dass die Grenzwerte ohne Fahrverbote nicht eingehalten werden können.

Bundesverwaltungsgericht erklärt Fahrverbote als zulässig

Ende Februar erklärte das Bundesverwaltungsgericht, dass Fahrverbote zur Luftreinhaltung zulässig sind, und erhöhte damit den Druck auf die Stadt, das Land und den Bund immens. Unter diesem Druck preschte der NRW-Ministerpräsident vor und erklärte kurzerhand Fahrverbote für Dieselfahrzeuge für rechtswidrig. Er ruderte allerdings wenige Tage später wieder zurück – die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hatte mit einer Klage gedroht.

Im August stellte die Düsseldorfer Bezirksregierung ihren neuen Entwurf des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt vor, welcher erwartungsgemäß, ebenso wie die im Oktober vorgestellten Luftreinhaltepläne für Bonn und Aachen, keine Fahrverbote enthielt – diese wurden von der Behörde kurzerhand als unverhältnismäßig eingestuft.

Anders sah das der BUND Nordrhein-Westfalen. Laut Sprecher Dirk Jansen führe kein Weg an Fahrverboten vorbei. Er kritisierte die vorgestellten Maßnahmen: „Hier wurde eindeutig nicht nach fachlichen Erwägungen vorgegangen. Die



Junge Demonstranten vor dem Sitz der Bezirksregierung

Bezirksregierung ist eingeknickt vor dem politischen Druck der Landesregierung.“

Ebenso kritisierte die DUH die Pläne der Düsseldorfer Bezirksregierung: „Der Grenzwert gilt seit 2010, und es ist nicht akzeptabel, dass wir diese Situation weitere Jahre hinnehmen sollen“, so Dorothee Saar von der DUH.

Bezirksregierung Köln auf Kollisionskurs

Zurück nach Köln. Am 14. September deuteten die Vertreter der Bezirksregierung auf einer Veranstaltung in der Zeughausstraße an, man werde wohl ohne Fahrverbote auskommen, und zwar, wenn alle geplanten Minderungsmaßnahmen eingerechnet würden. Dann werde man nämlich bereits in wenigen Jahren die Grenzwerte selbst an den so genannten Hotspots unterschreiten, sogar dort, wo der Grenzwert zurzeit mit bis zu 62 Mikrogramm ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) noch deutlich überschritten wird. Somit seien Fahrverbote in Köln unverhältnismäßig. Die Offenlage des Luftreinhalteplans sei für den 14. Oktober geplant.

Kurz danach traten jedoch Ereignisse ein, die diese Strategie über den Haufen warfen. Zum einen ordnete das Verwaltungsgericht Berlin Fahrverbote für Diesel-Pkw für etliche Strecken in der Hauptstadt an. Nach Hamburg, Stuttgart, Aachen und Frankfurt am Main ist Berlin somit eine weitere Stadt, in der Fahrverbote für Dieselfahrer ausgesprochen wurden. Zum anderen äußerte die Bundeskanzlerin am 20. Oktober auf einer Wahlkampf-

veranstaltung in Hessen, dass dort, wo der Grenzwert von $40 \mu\text{g}$ „geringfügig“ überschritten werde, Fahrverbote „nicht verhältnismäßig“ seien.

Die Bundeskanzlerin definierte „geringfügig“ mit bis zu $50 \mu\text{g}$. Das Gefährliche wurde einfach für ungefährlich erklärt. Nochmal zur Erinnerung: Die Weltgesundheitsorganisation hat $40 \mu\text{g}$ als den maximal akzeptablen Wert eingestuft und hält deutlich weniger für angemessen. In der Schweiz liegt der Grenzwert übrigens bei $30 \mu\text{g}$.

Bezirksregierung Köln wirkt orientierungslos

Vor allem der $50\text{-}\mu\text{g}$ -Vorstoß der Kanzlerin erwischte die Landesregierung und die Bezirksregierung Köln auf dem falschen Fuß. Dadurch, dass die Kanzlerin die Unverhältnismäßigkeitsgrenze bei $50 \mu\text{g}$ festlegte, wurde deutlich, dass sich die Bezirksregierung Köln mit der von ihr verfolgten Unverhältnismäßigkeitsgrenze von $62 \mu\text{g}$ zu weit aus dem Fenster gelehnt hatte, viel zu weit. Die geplante Strategie wurde mit einem Schlag gekippt, und die Bezirksregierung traute sich mit ihrem Plan nicht mehr an die Öffentlichkeit. Zuerst wurde die Veröffentlichung auf den 29. Oktober verschoben, am 29. Oktober dann schließlich auf unbestimmte Zeit.

Die Bezirksregierung hatte sich wohl verzockt und musste wohl oder übel die Luftreinhalteplanung dem Verwaltungsgericht überlassen, welches am 8. November tagte. Damit hatte sie das Heft des Handelns aus der Hand gegeben und den betroffenen Dieselfahrern und der Wirtschaft einen Bärendienst erwiesen, die mit Kritik nicht sparte „Die Verschiebung löst große Irritationen aus“, so Dr. Roman Suthold vom ADAC Nordrhein. IHK-Geschäftsführer Dr. Ulrich Soénius betonte: „Wir brauchen für unsere Mitglieder schnellstmöglich Klarheit und Informationen darüber, was sie erwartet.“

Gericht ordnet Fahrverbote an

Am 8. November tagte das Kölner Verwaltungsgericht. Erwartungsgemäß ordnete das Gericht Diesel-Fahrverbote in Köln und Bonn für das kommende Jahr an. Die

Regierungspräsidentin kündigte indes an, in Berufung zu gehen.

Bei der Verhandlung machte der Vorsitzende Richter klar, dass er den Grad der Luftverschmutzung für inakzeptabel hält. Schon seit 2010 gälten die EU-Grenzwerte und würden seither gerissen – „das Kind liegt seit neun Jahren im Brunnen“, sagte er. Und je länger es im Brunnen liege, desto härtere Maßnahmen müssten ergriffen werden. Zu den Ausführungen der Bezirksregierung und der Stadtverwaltung über die geplanten Maßnahmen und der

dadurch erwarteten Senkung der Schadstoffe bemerkte der Richter: „Sie haben sehr oft das Futur gebraucht: ‚werden‘, ‚wird‘, ‚ist zu erwarten‘.“ Es gehe aber um die Gegenwart und realistische, schnell wirksame Maßnahmen.

Fazit

Während das Verwaltungsgericht dem Gesundheitsschutz die oberste Priorität auch tatsächlich einräumt, gibt die Bezirksregierung zur Gesundheit nur Lippen-

bekennnisse ab und verfolgt stattdessen vermeintliche Wirtschaftsinteressen – und zwar auf Kosten der Gesundheit der Anwohner. Solange die Bezirksregierung ihre Prioritäten nicht ändert, wird sie sich wohl noch weitere Niederlagen vor Gericht einhandeln – zu Recht.

Schade, dass die Gesundheit der Bevölkerung nicht genügend Wertschätzung bei den Regierenden erfährt. Ein Glück, dass es die Deutsche Umwelthilfe und unabhängige Gerichte gibt.

Hans-Georg Kleinmann □

Autofreie Siedlung Als Projekt der KlimaExpo.NRW aufgenommen

Die Autofreie Siedlung Köln wurde qualifiziertes Projekt einer Initiative der Landesregierung zum Klimaschutz.

Am 1. September erfolgte die Urkundenübergabe im Rahmen des Klimastraßenfests auf der Neusser Straße in Köln-Nippes. Dr. Heinrich Dornbusch, Geschäftsführer der KlimaExpo.NRW würdigte das Projekt:

„Die autofreie Siedlung zeigt, dass man mitten in der Stadt ohne störenden Autoverkehr wunderbar wohnen kann. Wir haben hier eine hohe Lebensqualität durch gutes Mikroklima und wenig Lärm und freuen uns, das Konzept in diesem Rahmen offiziell zu würdigen.“

Mit dem Projekt zeigen Sie, wie Klimaschutz als Fortschrittmotor betrieben werden kann. So schont die autofreie Siedlung in Köln das Klima, indem sich die große Mehrheit der Bewohner vertraglich dazu verpflichtet vom Besitz eines eigenen Autos abzusehen und stattdessen alternative Mobilitätsoptionen zu nutzen. Da alle öffentlichen Straßen und Wege innerhalb der Siedlung als ‚Fußgängerzone‘ gewidmet sind, wurde zudem Wohnraum mit einer hohen Umfeld- und Lebensqualität geschaffen.

Wir freuen uns sehr darauf, gemeinsam mit Ihnen das Engagement für Klimaschutz und Klimafolgenanpassung in NRW sichtbar zu machen und andere zum Mitmachen anzuregen.“

Das von Dr. Dornbusch angesprochene Mobilitätsverhalten der Bewohner der Autofreien Siedlung weist einige Besonderheiten auf.

Die Bewohner der Siedlung benutzen sowohl das Fahrrad als auch Bus und Bahn ungefähr doppelt so häufig wie die Bewohner von Nippes oder von Gesamtköln – während das Auto nur halb so oft genutzt wird wie woanders.

Der Fußwegeanteil in der Autofreien Siedlung ist geringer als in Nippes: Offensichtlich werden also relativ viele Fußwege durch das Fahrrad ersetzt. Das liegt wohl daran, dass man in der Siedlung sehr bequem auf sein Fahrrad zugreifen kann und dass viele Nahziele wie Supermärkte rund 700 bis 1.000 Meter entfernt sind – eine ideale Entfernung für das Fahrrad.

Weitere Infos zum Projekt finden sich unter www.klimaexpo.nrw, Schritt Nr. 261. Hans-Georg Kleinmann □



Führung durch die Autofreie Siedlung

Der VCD Regionalverband Köln bietet am **Samstag, den 26. Januar 2019**, um 11 Uhr eine Führung durch die Siedlung an. Treffpunkt ist der Wartburgplatz.

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

Fahrgemeinschaften

Bessere Kfz-Ausnutzung schont die Umwelt

Fahrgemeinschaften können einen spürbaren Beitrag zur Reduzierung des Autoverkehrs und damit der Luftschadstoffe leisten. Eine stärkere Förderung wäre daher wünschenswert.

Im Rahmen der Luftreinhalteplanung hatte der VCD die Maßnahme „Erhöhung der Auslastung beim motorisierten Individualverkehr durch Bildung von Fahrgemeinschaften“ vorgeschlagen, die jedoch weder bei der Stadtverwaltung noch bei der Wirtschaft auf Gegenliebe stieß.

Dabei wäre diese Maßnahme durchaus geeignet, schnell und ökonomisch einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Schadstoffemissionen zu leisten. Im Berufsverkehr sind die Pkw zumeist nur von einer Person besetzt. Wenn es gelänge, dies zu ändern, wären weniger Autos auf den Straßen und würden somit weniger Stau und Schadstoffe produzieren.

Positive Effekte bereits bei geringfügig weniger Autos

Hierbei ist bemerkenswert, dass die Stauzeiten und Schadstoffemissionen bereits bei einer geringen Reduktion des Autoverkehrsaufkommens deutlich sinken. Hierzu äußert sich die Hofstra University New York: „Bereits eine fünfprozentige Reduktion des Verkehrsvolumens auf einer stark belasteten Straße (z. B. mit ca. 1.900 bis 2.000 Autos pro Stunde) kann eine zehn- bis dreißigprozentige Steige-



Typisch Rush-Hour: Stau, aber in jedem Auto sitzt nur eine Person.

rung der Durchschnittsgeschwindigkeit bewirken. Somit können schon relativ kleine Veränderungen beim Verkehrsvolumen eine relativ große Reduzierung von Staus bewirken.“

Beispiel Leipzig

Der Leipziger Norden entwickelt sich mit seinen Gewerbegebieten für die Automobil- und Logistikbranche immer mehr zu einem Beschäftigungsmagneten des Ballungsraums Leipzig/Halle. Mittlerweile sind hier über 20.000 neue Arbeitsplätze entstanden, die aus einem Umkreis von bis zu 50 Kilometern kommen.

Dabei stellt für viele Pendler aus dem ländlichen Raum, insbesondere zu den Schichtzeiten, häufig das Auto die einzige praktikable Möglichkeit dar.

Die Stadt Leipzig hat unter der Federführung des Amtes für Wirtschaftsförderung gemeinsam mit der Automobil- und Logistikbranche, die im Umfeld des Industrieparks Nord angesiedelt ist, ein innovatives Projekt aufgesetzt: Dreizehn Unternehmen haben sich mit dem Betreiber einer Plattform für Fahrgemeinschaften, zusammengetan und bieten allen Beschäftigten eine kostenfreie App, sodass sie sich miteinander vernetzen können.

Was ist in Köln zu tun?

Sowohl bei der Stadtverwaltung, bei den städtischen Beteiligungen wie dem Stadtwerke-Konzern, sowie bei den großen Arbeitgebern dürfte ein erhebliches Potential für Fahrgemeinschaften vorhanden sein. Durch die hohe Flexibilität dieser neuen Systeme werden auch unvorhergesehene Situationen wie längere Arbeitszeiten abgedeckt. Dabei können mit dem derzeitigen ÖPNV schlecht angebundene Gewerbegebiete wie Köln-Marsdorf oder Frechen-Europark sowie große P&R-Anlagen wie Weiden-West als Ziele für Fahrgemeinschaften mit eingebunden werden. Auch die umliegenden Landkreise sollten in ein solches System integriert werden.

In Köln könnte unter der Federführung des Amtes für Verkehrsmanagement und



Fahrgemeinschaftsapp

© 2018 Daimler AG

der Industrie- und Handelskammer eine solche Plattform zu Vermittlung von Fahrgemeinschaften aufgesetzt werden, nach Möglichkeit in Kooperation mit einem der bereits aktiven Plattformbetreiber, beispielsweise dem ADAC.

Als flankierende Maßnahme ist eine Integration der Plattform in die Fahrplanauskunft der KVB oder in den Web-Auftritt der IHK oder der einzelnen Unternehmen sinnvoll. Hilfreich und wirksam dürften auch privilegierte Firmenparkplätze für Fahrgemeinschaften sein.

Großes Potential zu überschaubaren Kosten

Fahrgemeinschaften haben ein großes Potential. Es sind keine hohen Investitionen nötig, allerdings gute Werbung, welche eine Sensibilisierung bei den Beschäftigten bewirken kann. Die Vorteile liegen auf der Hand: weniger Stau, weniger Schadstoffe, es wird preiswerter für die einzelnen Mitarbeiter.

Die Möglichkeiten von Fahrgemeinschaften sind bei vielen Unternehmen und Behörden noch nicht angekommen: Als die Düsseldorfer Bezirksregierung im August ihren neuen Entwurf des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt vorstellte, wies die Regierungspräsidentin auf die täglich 170.000 Pendler hin, die mit Dieselfahrzeugen unterwegs seien. Ein Umstieg so vieler Menschen auf Bahn und Bus sei nicht zu machen. In den Überlegungen der Regierungspräsidentin kamen PKW-Fahrgemeinschaften als Lösungsmöglichkeit (noch) nicht vor.

Hans-Georg Kleinmann



Rückbau von Hauptverkehrsstraßen

Wirksam, aber nicht gewollt

Der vom runden Tisch für Luftreinhaltung entwickelte Maßnahmenkatalog enthält auch die Maßnahme „Rückbau von Hauptverkehrsstraßen“.

Die Verkehrs- und Umweltverbände plädieren dafür, diese Maßnahme alsbald anzugehen: „Die Überschreitungen der Grenzwerte treten an vielspurigen, intensiv befahrenen Hauptverkehrsachsen besonders massiv auf, neben dem Clevischen Ring, der Aachener Straße sowie am Rothgerber- und Blaubach. Ein Rückbau der Hauptverkehrsstraßen könnte die MIV-Kapazität senken und einen Anreiz zur Änderung des Modalsplits bieten. Die frei werdenden Fahrspuren könnten alternativen Mobilitätsformen gewidmet werden und dort eine Kapazitätssteigerung bewirken.“

Relativ einfach umsetzbar

Die Bezeichnung „Rückbau von Hauptverkehrsstraßen“ ist allerdings etwas unglücklich gewählt: Das Wort „Rückbau“ suggeriert aufwändige, also teure und langdauernde Baumaßnahmen. Dabei können durchaus einfache Mittel wie Pylone oder Markierungen verwendet werden und schnell eine Wirkung entfalten.

Leider steht bei den wirtschaftsnahen Verbänden fast ausschließlich der Aspekt im Fokus, dass die MIV-Kapazität reduziert wird. Man befürchtet, dass sich dieselbe Anzahl Autos den knapper gewordenen Raum teilen muss – mit Umsteigern auf andere Verkehrsmittel wird anscheinend nicht gerechnet. Dabei bieten die frei werdenden Spuren bei einer Nutzung durch die Verkehrsmittel Bus und Fahrrad sehr viel mehr Kapazität als die durchschnittlich nur mit 1,2 Personen besetzten Autos.

Die Verkehrs- und Umweltverbände schlagen vor, die Maßnahme bei möglichst vielen mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen zu verwirklichen.

Wirkmächtig in Kombination mit Schnellbussen

Im Anschluss an die Umgestaltung sollten die mittlerweile auch von der KVB angedachten Schnellbusse auf den freien



Aachener Straße mit viel Platz für Autos

Spuren eingesetzt werden und so vielen Menschen eine Alternative zum Autoverkehr bieten. Die Stadtverwaltung hat die hohe Leistungsfähigkeit einer Busspur erkannt: „Schon eine Buslinie im 10-Minuten-Takt würde den Wegfall einer Spur mit dem Auto auffangen“, lautet die Antwort auf eine Anfrage der Linken vom November 2017.

Bereits kleinere Abschnitte auf einigen großen Einfallstraßen dürften so eine spürbare Wirkung entfalten. Somit wäre die Maßnahme sehr gut mit den Maßnahmen „Schnellbusse anschaffen“ und „Förderung des Busverkehrs“ kombinierbar.

30 km/h als flankierende Maßnahme

Auch die Maßnahme „Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen“ passt gut dazu. Dadurch wird nicht nur der NO₂-Ausstoß merklich verringert, sondern auch die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs deutlich an die Geschwindigkeit des Radfahrerinnen



Umweltspur in Bonn

nen und Radfahrer angepasst, was auch der Verkehrssicherheit zu Gute kommt.

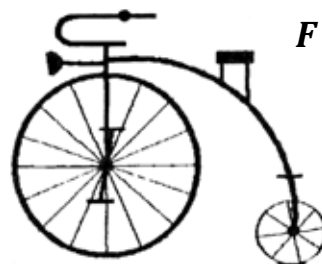
In empirischen Untersuchungen in Berlin drei Jahre vor und drei Jahre nach der Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h wurde gezeigt, dass die Konzentration von NO₂ um 5,7 bis 12,8 µg/m³ gesenkt werden konnte, was einer NO₂-Reduktion von bis zu 28 Prozent entspricht.

Leider folgte der Kölner Stadtrat den Vorschlägen der Verkehrs- und Umweltverbände nicht und lehnte sowohl den Rückbau von Autospuren zugunsten von ÖPNV und Radverkehr als auch ein durchgängiges Tempo 30 ab.

Hans-Georg Kleinmann □

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

Stephan Reinen



F A H R R Ä D E R

Zubehör

Ersatzteile

Tel.: 0221-388533

FAX: 0221-3762375

Bonner Str. 244 * 50968 Köln-Bayenthal

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

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.

29. Mai 2018: Im Rheinisch-Bergischen Kreis wird in Odenthal, Leichlingen, Bergisch Gladbach und Wermelskirchen das Thema Mobilität von vier zertifizierten Mobilitätsmanagern nach vorne gebracht. Deren Aufgabenpalette reicht vom verbesserten Radwegenetz bis hin zur Unterstützung von Fahrgemeinschaften.

Nicht nur die Mobilitätsmanager bringen Ideen ein. Kreativ war auch ein Bur-



Mitfahrerbank im Rheinisch-Bergischen Kreis
© Covestro – Fotograf Michael Rennertz

scheider Verein, auf dessen Initiative hin jüngst in Leichlingen die erste von insgesamt 30 Mitfahrerbänken eingeweiht wurde, mit tatkräftiger finanzieller Unterstützung des in Leverkusen ansässigen Werkstoffherstellers Covestro.

An verschiedenen Standorten im Stadtgebiet werden diese Bänke aufgestellt und mit Richtungs-Schildern versehen. Auf einer Mitfahrerbank kann jeder Platz nehmen, der von einem vorbeikommenden Autofahrer mitgenommen werden möchte. Wohin, das signalisiert man mit einem Richtungs-Schild, das an einem Pfosten nebenan hängt und das man auf- und umklappen kann. Eine Bank am Zielort soll die Möglichkeit bieten, auf die gleiche Weise den Heimweg anzutreten.

Mitfahrerbänke werden mittlerweile erfolgreich in der Eifel, im Siegerland und in Baden-Württemberg eingesetzt.

5. Juni 2018: Eine große Kölner Tageszeitung berichtet, dass KVB und Ford einen per App bestellbaren Shuttle-Dienst für Pendler in Köln planen.

Die Idee ist cool: Der Nutzer meldet seinen Fahrtwunsch per App auf dem Smartphone an, und der Kleinbus, der bis zu 14 Fahrgästen Platz bietet, hält genau dort, wo der Kunde wartet.

Seit Februar testet Ford diese Idee in London – nach den Vorstellungen von Ford-Chef Gunnar Herrmann soll Köln möglichst schnell folgen, als zweite europäische Stadt.

Laut KVB-Chef Jürgen Fenske soll es ein Pilotprojekt werden, welches das bestehende Bus- und Bahnangebot ergänzt und vor allem Stadtteile wie Widdersdorf, Esch/Auweiler, Pesch, Rondorf, Libur, Langel und die nördlichen Rheindorfer wie Rheinkassel im Blick hat, in denen es keine Schienenanbindung gibt. Die Routen sollen Lücken im öffentlichen Netz und zu den zentralen Verkehrsknotenpunkten schließen.

Ford betreibt derartige Shuttle-Dienste in den USA in San Francisco, New York, Seattle, Columbus, Austin und Los Angeles.

Weltweit betreibt das Unternehmen mehr als 100 Strecken.

20. Juni 2018: In Stuttgart hat das städtische Verkehrsunternehmen SSB (Stuttgarter Straßenbahnen) seit dem 1. Juni sein Angebot im ÖPNV um Ride-Sharing erweitert. Eine Flotte von zehn Sammeltaxis operiert in zwei Stadtbezirken. Über eine App können sich Fahrgäste für eine Fahrt anmelden. Entlang einer optimierten Route sammelt das Fahrzeug dann weitere Passagiere ein und versucht dabei, die einkalkulierten Umwege so kurz wie möglich zu halten.

Das Mobilitätsangebot beruht auf der Plattform der Daimler-Tochter Moovel, die auch eine App zur Kombination verschiedener Verkehrsmittel wie Bahn, Bus,



Unter dem Namen Ford Chariot planen die Kölner Ford-Werke gemeinsam mit der KVB einen ÖPNV-Zubringerdienst samt zugehöriger Smartphone-App.
© 2018 Chariot

Carsharing oder Taxi betreibt.

16. Juli 2018: „Mobilitätswende auch in Köln in vollem Gang“ so kommentierte die Stadt Köln ein wenig vollmundig die Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“, die das Markt- und Sozialforschungsinstitut Infas etwa alle fünf Jahre durchführt.

Laut Infas ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den letzten elf Jahren von 43 auf 35 Prozent gesunken und liegt damit nur noch zwei Prozentpunkte über dem Zielwert von 33 Prozent, den die Stadt in ihrem Strategiepapier „Köln mobil 2025“ ausgegeben hatte.

Während der Wert für den öffentlichen Verkehr in den letzten elf Jahren mit



In Stuttgart unterstützt eine Ridesharing-App die Benutzung von Sammeltaxis.

© Daimler



Shuttleservice IOKI, ein innovativer Zubringerdienst zu den ÖPNV-Haltestellen in zwei Hamburger Stadtteilen
© S-Bahn Hamburg, Lisa Knauer

den ersten fünf Wochen sind bereits 10.000 Menschen mitgefahren. Die E-Autos von IOKI können per App gebucht werden. Ein Algorithmus bildet automatisch Fahrgemeinschaften. Die durchschnittliche Wartezeit beträgt derzeit nur drei Minuten. Das Angebot ist in den Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes integriert.



Optisch viel besser als parkende Autos: Fahrrad-Entleihstation in Paris.
© Pline – Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, wikimedia

21 Prozent quasi unverändert blieb, ist der Anteil des Radverkehrs von 12 auf 19 Prozent deutlich gestiegen.

Kommentar: Die Untersuchung zeigt, dass man bereits mit wenigen Maßnahmen einiges bewirken kann. Und sie zeigt, dass die Kölner das Rad benutzen wollen, und zwar trotz der immer noch unzulänglichen Infrastruktur. Was könnte man alles erreichen, wenn die Stadtverwaltung die nach wie vor erhebliche Bevorzugung des Autoverkehrs wie bei den Ampelschaltungen und beim Parken auf Geh- und Radwegen abstellen und vor allem den Straßenraum gerechter aufteilen würde. Auch belegt die Untersuchung, dass der ÖPNV in Köln bislang sehr wenig zur Verkehrswende beiträgt und der für die Stadt preiswerte Radverkehr die Wende ganz alleine schultert.

16. Juli 2018: In den Hamburger Stadtteilen Lurup und Oldsorf bringt seit Mitte Juli der Ruf-Auto-Service IOKI, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, Fahrgäste von beliebigen Standorten zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. In

3. August 2018: Die geplante neue Rheinbrücke

zwischen Köln und Bonn darf unter keinen Umständen verzögert werden – so lautet das Mantra des NRW-Verkehrsministers. Und er erteilt damit den Wünschen nach einer Brücke, auf der sowohl Autos als auch Bahnen verkehren können, eine Absage. Der Minister räumt ein, dass Straßen- und Bahntrasse nicht gleichzeitig geplant werden können, weil sie unterschiedlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren unterliegen und weil unterschiedliche Behörden zuständig sind.

Kommentar: Ein Armutszeugnis, dass aufgrund bürokratischer Verfahren keine kombinierte Brücke gebaut werden kann. Ein weiteres Armutszeugnis, das belegt, dass der Verkehrsminister auch in Zeiten der viel beschworenen Verkehrswende einer Brücke für Autos und nicht einer Brücke für Bahnen den Vorzug gibt und dass er die alte Verkehrsweisheit „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ nicht zu kennen scheint, sonst würde er nämlich sich und vor allem uns diese Brücke ersparen.

22. Oktober 2018: Barbara Schock-Werner, ehemalige Dombaumeisterin, be-

klagt zu Recht die Art und Weise, wie in Köln häufig Fahrräder abgestellt werden.

Nicht zuletzt für das Abstellen der Leihräder auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs und auf dem Breslauer Platz findet sie kritische Worte.

Kommentar: Leider wird in Köln beim Abstellen der wachsenden Leihfahrradflotte eine typische „kölsche Lösung“ praktiziert. Im Gegensatz zu Städten wie Paris oder Barcelona greift man in der Domstadt nicht auf Auto-Stellplätze zurück – die sind im heiligen Köln sakrosankt.

23. Oktober 2018: Die Stadt Monheim plant eine Buslinie mit einem autonom fahrenden, elektrisch angetriebenen Fahrzeug ab 2019.

Die neue Buslinie stellt eine Erweiterung des ÖPNV-Angebots in der Monheimer Altstadt dar. Es sollen dazu mindestens vier Haltestellen eingerichtet und bedient werden. Auf diese Weise kann auch das „Piwipper Böötschen“ (Rheinfähre) besser erreicht werden.

Die nahezu auf der gesamten Strecke vorgeschriebenen 30 Stundenkilometer erlauben einen komfortablen Transport von Fahrgästen in der Altstadt, und zwar ohne Eingriff eines Fahrers, aber unter Aufsicht einer Begleitperson, die interessierten Fahrgästen zusätzlich noch die Sehenswürdigkeiten an der Strecke erläutern kann.

Die Stadt möchte mit diesem innovativen Vorhaben eine Vorreiterrolle hinsichtlich Digitalisierung im Bereich automatisiertes Fahren im ÖPNV einnehmen. Sobald die Fahrzeuge geliefert sind, sollen Erfahrungen zunächst auf geschlossenem Areal und danach auf öffentlichen Straßen gesammelt werden. Auf dieser Basis kann dann der Regelbetrieb aufgenommen werden.

Hans-Georg Kleinmann



In Monheim sollen autonome Busse die Altstadt und das Zentrum miteinander verbinden. Die Karte zeigt Linienführung und Haltepunkte
©Stadt Monheim

Mein Weg zur Arbeit (Teil 10)

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 haben wir zwei Berichte: Lina und Thomas wohnen beide in Köln und benutzen unterschiedliche Verkehrsmittel für ihren Arbeitsweg.

Lina: So rollt frau schnell zur Arbeit – wie Roller-Fahren ein Lächeln ins Gesicht zaubern kann

Da mein Arbeitsort von der Kölner Innenstadt in das Gewerbegebiet nach Köln-Marsdorf verlagert wurde und dort von der Stadtbahn-Haltestelle ein gutes Stück entfernt ist, hatte ich mich aus Zeitersparnis entschlossen, ein Fahrrad zu besorgen. Allerdings war die Enttäuschung groß, als ich feststellen musste, dass mein Fahrradreifen innerhalb weniger Tage platt war – man hat mir das Ventil entwendet. Klar, ein neues Ventil einbauen ist kein Thema, aber wer würde garantieren, dass mein Fahrrad nicht das gleiche Schicksal nochmal erleidet? So überlegte ich mir einen Plan B. Für mich war es wichtig, nach einem Transportmittel zu schauen, auf das ich mich verlassen konnte, und das mich gleichzeitig schnell von A nach B bringen würde.

Da ich schon seit längerem den Tretroller trend beobachte, und die Mehrheit der angebotenen Roller aus Hartgummi und nicht aus richtigen Luftreifen bestehen, war ich etwas unschlüssig darüber, ob sich die Investition lohnen würde. Doch dann, als ich das Angebot in einer bekannten Supermarktkette sah, überlegte ich nicht lange und schlug trotz meiner Bedenken zu. Lange war es her, seit ich mit einem Kinderroller gefahren bin, und nun sollte mich der Roller auf meiner Alltagsstrecke schnell zu meinem Arbeitsplatz bringen.

Die Kollegen staunten nicht schlecht über meine neue Errungenschaft und waren nicht minder fasziniert. Auch für sie war es ein kleines Erlebnis, eine Runde mit dem guten Stück zu fahren.



Lina mit ihrem Roller

Problematisch wird es, mit dem Roller mit seinen Hartgummireifen über Asphalt oder Platten zu fahren, die uneben sind. Besonders hoch ist die Sturzgefahr aber, wenn man über Flächen mit Schlaglöchern fährt. So musste ich das tatsächlich an einem späten Abend am eigenen Leibe erfahren, als ich in der Dunkelheit eine unbekannte Strecke fuhr: Mit einem vollbeladenem Roller flog ich wie ein Holzbrett auf den Bürgersteig – das vergisst man nicht so schnell. Zu den Nachteilen zähle ich auch die Verspannungen im Schulterbereich, weil ich den Roller auf dem Weg zur U-Bahn über Treppen tragen muss; an solchen Tagen wünsche ich mir einen leichteren Roller. Am liebsten ist es mir im Einkaufszentrum, Supermarkt oder auch im Hauptbahnhof zu fahren, da hier der Boden eben ist – natürlich nur, solange es keine nassen Stellen gibt und keine sonstige Rutschgefahr herrscht. Zudem musste mich auch daran gewöhnen, auf längeren Strecken mit beiden Beinen zu treten, um nicht das eine oder das andere Bein auf Dauer ungleichmäßig zu belasten.

Auch wenn der Roller klappbar ist, ist es mir lieber, den Roller aufgeklappt zu transportieren, denn manchmal führe ich auch schwere Sachen mit mir. Allerdings ist es eine Herausforderung, mit meinem

Roller einkaufen zu gehen, da er nicht von alleine gut steht und man so keine freie Hand fürs Einkaufen hat. Bisher habe ich meinen Roller auch nicht abgeschlossen und benötige dies auch nicht, obwohl es natürlich möglich ist.

Nun kommt die Winterzeit, und aufgerüstet habe ich ihn auch mit einem mobilen Licht, um in der Dunkelheit auf mich aufmerksam zu machen. Schließlich ist Rollerfahren selber etwas riskant und man sollte, wie auch bei anderen Transportmitteln, vorausschauend und aufmerksam fahren. Auf meinem Weg zur Arbeit gibt es zum Beispiel eine Stelle, an der ich vom Parkplatz eines Supermarktes auf die Straße fahre und Autofahrer hinter mir nur raten können, welche Richtung ich einschlagen werde. Tatsächlich kann ich kein Armzeichen geben, aus der Angst heraus, über ein Hindernis zu fahren, um dann wieder mit Bauchplatscher auf dem Boden zu landen. Man muss wirklich sehr konzentriert vorausschauend fahren.

Negatives einmal beiseite, man sollte nicht vergessen, dass der Roller Jung und Alt begeistert. An dieser Stelle erzähle ich gerne den Spruch eines kleinen Mädchens, welches mit dem ausgestreckten Zeigefinger auf mich zeigte und staunend zu ihrer Mutter sagte:

„Mama guck mal, die Oma fährt Roller!“

Oft genug habe ich auch schon ein Lächeln auf das Gesicht der Menschen gezaubert oder sie zum Schmunzeln gebracht. Ich denke es wird Zeit, nach nunmehr acht Monaten in einen neuen Roller zu investieren, der über Luftreifen und über ein geringeres Eigengewicht verfügt. Zu guter Letzt kann ich sagen, dass sich mein Zeitaufwand definitiv erheblich verkürzt hat und ich morgens schneller an der U-Bahn-Haltestelle und auf dem Arbeitsplatz bin. Mit ein bisschen Zuversicht und Vorsorge ist der Roller sein Geld wirklich wert – frau muss nur den Mut fassen!

Thomas: Mit Bahn, Bus, Rad und Taxi unterwegs im Rheinisch-Bergischen Kreis

Ich arbeite als Lokaljournalist im Rheinisch-Bergischen Kreis, überwiegend bin

ich in Bergisch Gladbach und Rösrath unterwegs.

Teile davon sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln ähnlich gut angebunden wie der Stadtrand von Köln, teilweise wird es auch schon recht ländlich. Da gilt das Auto immer noch als Nonplusultra. Daher betrachten mich einige als Exot, weil ich immer mit Bahn und Bus oder Fahrrad unterwegs bin. Oder mit dem Taxi, wenn es mal nicht anders geht. Jedenfalls ohne eigenes Auto.

Der tägliche Weg von meiner Wohnung in Köln-Nippes ins Redaktionsbüro in Bergisch Gladbach funktioniert per S-Bahn normalerweise gut – wenn es nicht wieder mal eine Störung auf der Strecke gibt. Da komme ich ohne Umsteigen ans Ziel und bin zu Fuß in drei Minuten im Büro. Bei Terminen in den zentralen Stadtteilen von Rösrath fahre ich von Köln-Hansaring mit der Regionalbahn 25, in Rösrath geht es meistens ebenfalls zu Fuß weiter – oder mit dem Bus.

Wenn ich in entlegene Ortsteile auf den Bergen muss, wo häufig kein Bus hinfährt oder nur selten, nehme ich auch mal das Fahrrad in der Bahn mit. Dann fahre vom Zielbahnhof aus per Rad. Das geht im Normalfall bequem, weil ich meist nicht in der morgendlichen Stoßzeit unterwegs bin und auch gegen den Strom der Pendler – also stadtauswärts. In überfüllten Zügen oder S-Bahnen wäre das Mitnehmen des Fahrrads dagegen kein Vergnügen.

Für Fahrten zwischen Bergisch Gladbach und Rösrath benutze ich den Bus. Oder ebenfalls das Fahrrad. Das sind etwa 15 Kilometer mit einigen Steigungen und Gefälle, da habe ich also auch mal etwas Bewegung bei der Arbeit. Voraussetzung ist allerdings, dass ich solche Fahrten von der Redaktion zu einem Außentermin planen kann – sonst habe ich mein Fahrrad nicht dabei, sondern zu Hause in Nippes.

Wenn ich spontan zu einem Termin an einem per ÖPNV schlecht erreichbaren Ziel muss, ist das Taxi die ideale Lösung. Je nach Zielort fahre ich auch ein Stück per Bus und mit dem Taxi weiter. Auf das Taxi greife ich auch dann zurück, wenn ich es besonders eilig habe: So kommt es vor, dass ich in der Redaktion dringend einen Artikel fertig schreiben muss und daher den Bus verpasse, den ich nehmen müsste, um zu einem Außentermin zu kommen. Wenn der nächste Bus dann erst in



Thomas benutzt bei Bedarf ab und an auch ein Taxi.

einer halben Stunde fährt, muss ein Taxifahrer, damit ich pünktlich bin.

Die Kosten meiner Art der Mobilität sind überschaubar. Über meinen Arbeitgeber habe ich ein Jobticket, Bahn und Bus kann ich also zu einem attraktiven Tarif nutzen. Wenn ich das Fahrrad im Zug mitnehme, kaufe ich eine Fahrrad-Tageskarte. Die kostet 5,50 Euro – wenn ich das alle ein oder zwei Wochen mache, ist das

tragbar. Und auch eine gelegentliche Taxifahrt, im Durchschnitt ein- oder zweimal monatlich, belastet mich nicht übermäßig. Von Bensberg nach Rösrath zu fahren, kostet per Taxi rund 20 Euro oder mehr – aber ich setze das immer ins Verhältnis zu den Kosten, die ich für einen eigenen Pkw hätte. Wenn ich daran denke, tun mir die 20 Euro nicht mehr weh.

Als Stadtkind aufgewachsen, habe ich das Autofahren für alltägliche Wege nie in Betracht gezogen. Bei meinem Job im Bergischen, wo ich seit 17 Jahren arbeite, habe ich mich nicht umgestellt und die Erfahrung gemacht, dass ich zurechtkomme. Ich genieße die Zeit zum Lesen in Bahn und Bus, bin aber auch dankbar für etwas Bewegung im Alltag. Und wenn es nur die schnelle Fahrradfahrt von Nippes zur Bahn-Haltestelle am Hansaring ist. Oder der kurze Sprint zum S-Bahnhof in Bergisch Gladbach, wenn ich wieder mal erst auf den letzten Drücker loskomme.

Lina K./Thomas R. □

FRIEDENSBILDUNGSWERK	
Bildungsurlaub Mediation Sprachen	
Info: www.friedensbildungswerk.de	Mediation - Sechsstufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)
	Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Polnisch Neugriechisch - Ungarisch
	Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik & Gesellschaft
	Zauberwort Mediation Unser Mediationsausbilder Roland Schüler vermittelt Ihnen an diesem Abend einen Einblick in diese Methode der konstruktiven Konfliktbearbeitung <u>Mo 18.02.2019 um 19.30 Uhr im Friedensbildungswerk</u>
Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945	

Fahrradparken und Befahren von Mischflächen

Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte beachten!

Immer mehr Fahrräder sind unterwegs, immer mehr müssen abgestellt werden. Welche Auswirkungen dies für zu Fuß gehende Menschen hat, besprechen Günter Bell (GB), Behindertenbeauftragter der Stadt Köln, und Roland Schüler (RS).

RS: Warum sind taktile Leitsysteme für Sehbehinderte so wichtig?

GB: Blinde Menschen brauchen in der Stadt Orientierung, dies sind meist Hauswände oder Bordsteine. In einer Einkaufsstraße mit Warenauslagen und Plakatständern sowie auf Plätzen fehlen solche „natürlichen“ Leitlinien. Daher legt die Stadt Köln – wie andere Städte auch – zunehmend taktile Leitsysteme an. Sie bestehen aus Noppen auf den Wegen, die Sehbehinderten eine Vielzahl an Informationen liefern.

Für stark Sehbehinderte ist auch der Hell-Dunkel-Kontrast hilfreich. So können sie sich orientieren und in der Stadt bewegen. Ein Stück Selbstständigkeit, das den Betroffenen genommen wird, wenn die Leitsysteme achtlos zugestellt werden, sei es durch Mülltonnen, Kundenstopper oder Fahrräder.

Für ein gefahrenfreies Gehen ist ein beidseitiger Abstand von 60 Zentimetern zu den Leitsystemen nötig. Daher erfordert ihre Anlage eine sorgfältige Planung. Auf der Severinstraße wurden an der Haltestelle Severinsbrücke beispielsweise die Leitsysteme zu nah am Geländer angebracht, sodass – mangels sicherer Alternativen – an diesen angekettete Fahrräder diesen Mindestabstand verletzen.

RS: Der Breslauer Platz wurde vor zwei Jahren neu gestaltet. Dabei erhielt der Platz ein taktiles Leitsystem. Was geschah dann?

GB: Auf dem Breslauer Platz wurden Fahrräder wild abgestellt, etwa neben den neuen Fahrradabstellanlagen unter den KVB-Dächern und auch auf dem für blinde und stark sehbehinderte Menschen wichtigen taktilem Leitsystem. Daraufhin haben Ordnungsamt, Team des Fahrradbeauftragten, Deutsche Bahn und der Behindertenbeauftragte gemeinsam und konsequent gehandelt: Die Fahrräder wurden entfernt, es wurde informiert und es wurden Alternativen für das Abstellen



Absperrmaßnahme und Hinweis auf Bodenindikatoren (Foto oben) als Reaktion auf gedankenlos abgestellte Fahrräder am Albertus-Magnus-Platz (unteres Foto).

von Fahrrädern geschaffen.

Heute gibt es hier kein Problem mehr. Informieren über die Bedeutung der taktilen Leitsysteme, störende Fahrräder konsequent wegräumen und Alternativen anbieten, dieser Dreiklang hilft.

RS: Auf unserem Foto vom Albertus-Magnus-Platz sind die taktilen Wege abgesperrt und eine Information wurde angebracht.

GB: Hier hat die Universitätsverwaltung gehandelt, weil die Wege für Blinde und Sehbehinderte voller Fahrräder waren. Es wurden zwar neue Abstellanlagen entlang des Hauptgebäudes errichtet, doch viele Studierende parken direkt auf dem Platz, wohl wegen der kurzen Wege. Hier wurde ein deutliches Zeichen gesetzt. Die Alternative einer Fahrradtiefgarage ist noch in Planung. Dann wird sich die Situation hoffentlich deutlich entspannen und der Albertus-Magnus Platz von parkenden Rädern frei sein.

RS: Neben dem Parken ist das Radfahren auf den Mischflächen eine Gefährdung für die Menschen mit Behinderung?

GB: Für Blinde und Seh-, aber auch Hörbehinderte ist eine deutliche Trennung hilfreich. Bei Radverkehr auf der Straße

ist durch den Bordstein eine klare Trennung vorhanden. Dies ist konfliktfreier.

Auf der Deutzer Brücke zum Beispiel ist das Radfahren in beiden Richtungen erlaubt und die Wege werden als Mischfläche mit den zu Fuß Gehenden geteilt. Wer orientiert sich wohin, wer wird gesehen, wer wird gehört? An solchen Stellen ist ein achtsames Miteinander wichtig.

Da aber die Deutzer Brücke wichtig ist für einen schnellen Radverkehr ist eine Mischfläche keine gute planerische Lösung, sondern aus der Not geboren. Für ein zügiges Radfahren ist eine eigene Spur auf der Brücke nötig, wer langsamer unterwegs ist, nutzt achtsam die Mischfläche.

RS: Das gilt auch für Geschäftsstraßen?

GB: Die Severinstraße ist ein gutes Beispiel. Es handelt sich um eine Mischfläche, die achtsamen und rücksichtsvollen Umgang miteinander erfordert, damit sie auch von Blinden und Sehbehinderten sicher und selbstständig benutzt werden kann. Deshalb sollten auch Radfahrende hier Tempo 20 einhalten. Für diejenigen, die schneller fahren möchten, sieht das Radverkehrskonzept Alternativen vor.

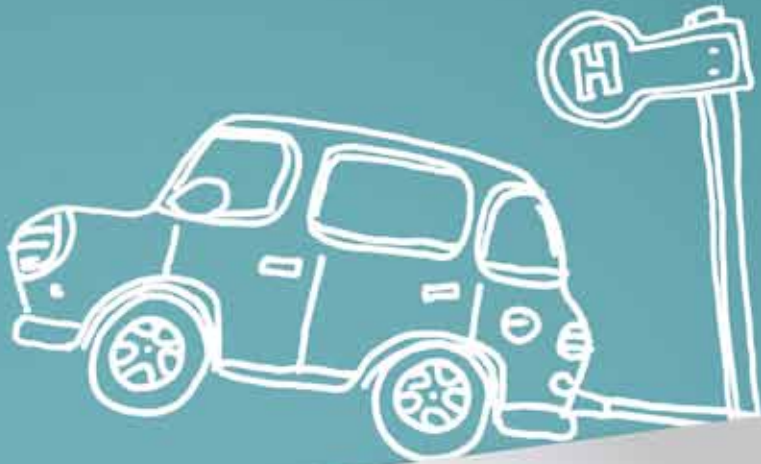
RS: Auch hier wieder Information, Konsequenz und Alternativen?

GB: Ja, wichtig sind die Maßnahmen zur Aufklärung. Der Radfahrende will den Behinderten ja nicht ärgern. Er muss nur seine Bedürfnisse kennen und achten. Es wäre gut, wenn die Radfahrerverbände zusammen mit dem Fahrrad- und dem Behindertenbeauftragten Öffentlichkeitsarbeit machen würden. Und es braucht mehr Angebote und Alternativen für den Radverkehr.

RS: Ein guter Vorsatz für 2019. Und der Autoverkehr?

GB: Falsch parkende Autos sorgen für noch größere Gefährdungen. An Überwegen verhindern sie beispielsweise, dass Menschen mit Behinderung die Straße sicher überqueren können. Schlimm ist vor allem, dass Betroffene nicht von der Fahrbahn kommen, da ein Hindernis im Weg steht. □

IHR ABO WIRD ZUM MULTITICKET.



**Carsharing & Leihräder.
Jetzt mit Ihrem VRS-eTicket.**



VRS

...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

www.abo-multiticket.de

Das Ordnungsamt und der ruhende Verkehr

Was tun gegen rücksichtslose Falschparker?

Überall im Kölner Stadtgebiet wehren sich Menschen gegen das Zustellen von Gehwegen, Fahrradspuren und Überwegen durch illegal abgestellte Autos – in Mülheim wurde das Problem exemplarisch diskutiert.

In Mülheim wollte die Initiative „Nachbarschaft Mülheim-Nord“ nicht mehr nur zu sehen, sondern handeln. Sie lud zu einer Veranstaltung ein. 35 Personen fanden sich im Kulturbunker Mülheim zu einem lebendigen Austausch zwischen den eingeladenen Gästen und dem Publikum ein.

Das alltägliche Erleben rücksichtslos parkender Autos bei gleichzeitig ausbleibender Ahndung durch die Behörden rief heftige Emotionen hervor. Besonders in den Vororten wird zuwenig kontrolliert, das zuständige Personal zudem immer wieder für Großereignisse abgezogen – ein Freibrief für alle wilden Autoparker.

Ordnungsamt toleriert Fehlverhalten

Gehwegparken von Autos ist grundsätzlich nur in den gekennzeichneten Bereichen erlaubt. Doch das Kölner Ordnungsamt ist da grundsätzlich anderer Auffassung als die Straßenverkehrsordnung: Wenn auf dem Gehweg noch 1,20 Meter Platz bleibt, werden falsch abgestellte Autos toleriert. Dass öffentlicher Raum behördlich akzeptiert als kostenloser Parkraum zu Lasten von Fußgängern und Radfahrern missbraucht werden darf, sorgte für Empörung im Saal.

Der Behindertenbeauftragte der Stadt Köln Günter Bell verwies auf einen deutlichen Beschluss der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik, der eine freie Breite von 2,00 Metern auf Gehwegen fordert. Nur dann kommen auch Menschen im Rollstuhl, mit Rollator, mit Kinderwagen problemlos aneinander vorbei. Doch das Ordnungsamt wendet diesen Beschluss nicht an und bleibt bei seinem Ermessensspielraum.

Günter Bell berichtete von der alltäglichen Gefährdung durch zugestellte Straßenübergänge, wo Autos auf dem Leitsystem für Sehbehinderte parken. Er kennt die Probleme an der Berliner Straße wie in der ganzen Stadt. Ein Leitsystem für Seh-

behinderte mit abgesenktem Bürgersteig auch ohne Zebrastreifen muss frei gehalten werden. Er forderte auch die Radfahrer dazu auf, beim Abstellen ihrer Räder auf einen ausreichenden Abstand zu den taktilen Leitsystemen zu achten.

Zunehmende Aggressivität der Falschparker

Frau Jeuschede von der Polizeiwache Clevischer Ring wurde sehr eindringlich nach den Zuständigkeiten der Polizei bei Parkverstößen befragt. Es wurde sehr deutlich, dass viele Anwohner in Mülheim wie auch in der gesamten Stadt erleben, dass immer häufiger rücksichtslos auf Fuß- und Radwegen geparkt wird. Die Anwesenden berichteten über zunehmend aggressive Reaktionen von Autofahrern bei Ansprache und der Aufforderung, ihr Fahrzeug umzusetzen. Meist bleibt es bei Beleidigungen, aber auch körperliche Bedrohungen sind keine Seltenheit. Die Vertreterin der Polizei bat, in solchen Fällen immer eine Anzeige zu stellen, da nur so die Situation vor Ort transparent wird. Bei einer Gefährdungslage rät sie, direkt die Polizei zu rufen.

Falschparken gefährdet schwächere Verkehrsteilnehmer

Jedes abgestellte Auto auf einem Radweg oder einem Radfahrstreifen zwingt Radfahrende zum Ausweichen auf die Fahrbahn, denn Gehwege dürfen nur von maximal achtjährigen Kindern befahren werden, kommen für Erwachsene als Alternative also nicht infrage. Ebenso sind parkende Autos an Einmündungen, Kreuzungen, auf Überwegen oder den Leitsystemen für Sehbehinderte eine Gefährdung. Bei Gefährdungen ist nicht nur das für den ruhenden Verkehr zuständige Ordnungsamt, sondern auch die Polizei zuständig. Letztere ist allerdings angesichts der seit vielen Jahren dünnen Personaldecke und anderer Aufgaben oftmals überfordert.

Günter Hotes als Vertreter von VCD und agora Köln sowie Wolfgang Rothe



Podiumsdiskussion zum wilden Parken in Köln-Mülheim. Von links nach rechts: Engelbert Becker, Wolfgang Rothe, Roland Schüler, Günter Bell, Günter Hotes, Ursula Jeuschede.
Foto: Uwe Schäfer

von der Nachbarschaft Riehl bestätigten die Schilderungen und ermunterten zu Gegenmaßnahmen. Beispielsweise können rücksichtslose Falschparker beim Ordnungsamt angezeigt werden, unterstützt durch Fotos des betreffenden Fahrzeugs, nicht aber der Insassen. Ein Formular ist unter www.stadt-koeln.de zu finden, mit wegeheld.de gibt es auch eine App für diesen Zweck. Zusammen mit Nachbarn können Bürgereingaben gemacht werden, Luftballons an falsch parkenden Autos Aufmerksamkeit erzeugen („Hier steht ein Falschparker“), manchmal helfen auch Blumenkübel.

Stadtteilübergreifend gegen Falschparken angehen

Engelbert Becker von der Nachbarschaft Mülheim-Nord wies als Fazit des Abends noch einmal auf die weitgehende Untätigkeit des Ordnungsamts hin: „Unser Erleben ist, dass die Mitarbeitenden des Ordnungsamtes die Verstöße gegen die StVO nicht konsequent ahnden. Bei Gefährdung an Kreuzungen, Überwegen und auf Radwegen wird nicht abgeschleppt. Bei Ansprache verweisen sie auf Sinnlosigkeit und fehlendes Personal.“

Bei der Veranstaltung, die nach drei Stunden mit offenen Gesprächen endete, wurden sehr schöne Ideen entwickelt, wie das Thema Falschparken künftig stadtteilübergreifend angegangen werden kann, zum Beispiel durch Themenwochen und gemeinsame Aktionen.

Roland Schüler



Zukunft der Mobilität

Lösungsansätze für den Rhein-Erft-Kreis

Mit geeigneten Maßnahmen lässt sich auch im Kölner Umland der motorisierte Individualverkehr begrenzen.

Die Mobilität im Rhein-Erftkreis ist stark autoorientiert. Die Pendlerströme sind deutlich auf das Oberzentrum Köln ausgerichtet. Die Pkw der Pendler sind zumeist nur von einer Person besetzt – diese schlechte Auslastung ist eine wesentliche Ursache für die Verkehrsprobleme auf den großen Einfallstraßen nach Köln, den häufigen Stau während der Hauptverkehrszeit und die zum Teil deutliche Überschreitung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid etwa auf der Aachener und der Luxemburger Straße. Hier drohen seit dem Verwaltungsgerichtsurteil vom 8. November Fahrverbote, wovon vor allem die Pendler betroffen wären. Kurzum, zumindest beim Autoverkehr nach Köln muss sich zukünftig etwas ändern, und zwar möglichst schnell.

Zwar gibt es leistungsfähige Schienenverbindungen in das Oberzentrum Köln, in der Rush-Hour haben diese ihre Kapazitätsgrenzen jedoch erreicht. Die Radwegeverbindungen liegen häufig unmittelbar an verkehrsreichen Hauptstraßen, leistungsfähige Radschnellwege fehlen.

Lösungsansätze am Beispiel Pulheims

Mit geringem zeitlichen Vorlauf könnte das Thema „PKW-Fahrgemeinschaften von Pulheim nach Köln“ angegangen und unter der Federführung der Pulheimer Stadtverwaltung und möglichst in Abstimmung mit der Stadt Köln eine gemeinsame Plattform für Pendler beworben werden. Diese Maßnahme kann den

Pkw-Verkehr nach Köln und damit den Stau und die Schadstoffemissionen auf der Venloer Straße reduzieren. Eine Win-Win-Situation für die Städte Pulheim und Köln und auch für viele Pendler.

Möglichst parallel dazu könnten die Zufahrtsstraßen nach Köln weiter entlastet werden und zwar durch Verstärker- und Expressbusse als Ergänzung zum überlasteten Schienenverkehr in der Hauptverkehrszeit. Denkbar wären Verbindungen über die Venloer Straße nach Köln-Bocklemünd oder Ehrenfeld, aber auch nach Weiden-West. Die Taktfolge sollte hoch sein, um Autofahrer durch ein attraktives Angebot zum Umstieg zu motivieren. Flankierend wären Busvorrangschaltungen und Busspuren wünschenswert.

Radverkehr – großes Potential bei überschaubaren Kosten

Das Fahrrad, zunehmend auch als Pedelec oder S-Bike, ist eine weitere Alternative zum Auto. Zum einen kann damit der nächste leistungsfähige ÖPNV-Knoten erreicht werden – möglichst unterstützt durch sichere und ausgebaute Radwegeverbindungen und leistungsfähige Abstellanlagen. Zum anderen können gute Zuwege nach Köln hinein oder auch nach Weiden-West nicht nur Autofahrer, sondern auch manchen ÖPNV-Nutzer zum Umstieg auf ein Fahrrad animieren. Das dürfte auch für Pendler aus den Pulheimer Stadtteilen Brauweiler und Sinnersdorf sehr interessant sein, da diese Orte über keine Schienenverbindung nach Köln verfügen.

Nicht zuletzt sollte das bereits im Rhein-Erftkreis etablierte Anruf-Sammel-Taxi hin zu Rufbussen weiter entwickelt



Die Karte von Pulheim und Umgebung zeigt schematisch die möglichen Verstärkerbuslinien sowie die Aktionsradien von Fahrrad und Pedelec oder S-Bike.

werden. Hiermit können Fahrgäste in den Wohngebieten eingesammelt und zum nächsten leistungsfähigen ÖPNV-Knoten gebracht werden. Dabei sind moderne Kommunikationsmittel wie Smartphones unverzichtbar, die Pendler müssen an der Haustüre abgeholt werden oder zumindest in der Nähe, und die Wartezeiten sollten nicht länger als wenige Minuten betragen, damit das System entsprechend gut genutzt wird.

Die beschriebenen Maßnahmen sind dazu geeignet, Pendler bequem und preiswert und mit weniger Stau und weniger Emissionen nach Köln zu befördern.

Hans-Georg Kleinmann



Sattel um und entdecke den neuen Grünen Lifestyle!



kiss the inuit
ETHICAL FASHION FOR WOMEN & MEN

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

Weltweiter Aktionstag Park(ing) Day in Köln

Auch im letzten Halbjahr beteiligte sich der VCD Regionalverband Köln an zahlreichen Initiativen, Veranstaltungen und Aktionen für eine nachhaltige Mobilität – so auch am weltweit praktizierten Parking Day.

Am 21. September haben wir in Köln dafür geworben, das Fussgänger und Radfahrer mehr Platz in unserer Stadt erhalten.

Unter dem Motto „Erobern wir unsere Straße zurück“ wurden im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche in Zusammenarbeit mit ADFC, Radkomm, Agora und Nachbarschaft Köln-Mülheim exem-

plarisch Parkplätze an der Cäcilienstraße besetzt.

In persönlichen Kontakten mit Passanten wurde über die Notwendigkeit einer Verkehrswende gesprochen, über die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ informiert und über die Ursachen der schlechten Luft in Köln mit einem möglichen Dieselfahrverbotes lebhaft diskutiert. Die Aktion wurde durch frisch gebackene belgische Waffeln kulinarisch und mit einer Geigenspielerin musikalisch unterstützt.

Die Aktion hat uns Spaß gemacht und stieß durchweg auf positive Resonanz. *Wolfgang Kissenbeck* □



VCD-Infostand anlässlich des weltweiten Aktionstags Parking Day am 21. September

Mitgliederversammlung 2018 Ein Neuer im erweiterten Vorstand

Mit Pierre Beier freut sich der VCD Regionalverband Köln über ein engagiertes neues Vorstandsmitglied. Nachfolgend stellt er sich kurz vor.

Ich bin 35 Jahre alt und in Zündorf, am Kölner Stadtrand aufgewachsen. Von Kind an fahrradbegeistert, bin ich nach beruflichen Aufenthalten in Bonn, Mainz und Orléans (Frankreich) nun seit zwei Jahren wieder in Köln. Beruflich beschäftige ich mich als Elektroingenieur seit einiger Zeit mit erneuerbaren Energien. Im VCD Köln bin ich hauptsächlich im Arbeitskreis Radverkehr aktiv, auch die Themen ÖPNV und Fußverkehr liegen mir sehr am Herzen. Seit diesem Sommer bin ich Mitglied des erweiterten Vorstands. Beim VCD habe ich nicht nur Gleichge-



Pierre Beier

sinnete gefunden, sondern auch ein tolles Team, mit dem wir schon Einiges auf die Beine gestellt haben. Ich freue mich auf viele weitere erfolgreiche Aktivitäten. □

Neujahrstreffen 2019

Wir laden ein!

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

**Neujahrstreffen
am Freitag, den 18. Januar 2019, ab 19:00 Uhr**

Achtung neuer Ort:

Scheld's em Oellig, Neusser Straße 87, Köln
(An der Agneskirche, Ecke Krefelder Wall).

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten sind herzlich willkommen!

Impressum

Herausgeber:

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

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

Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Lissy Sürth

Mitgegründet von Josiane Peters

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

IBAN: DE55 3702 0500 0008 2455 00

BIC: BFSWDE33XXX

Bank für Sozialwirtschaft Köln

Spendenkonto:

IBAN: DE98 3702 0500 0008 2455 02

BIC: BFSWDE33XXX

Bank für Sozialwirtschaft Köln

Auflage: 7.500 Exemplare

Satz/Druck: grüingedruckt.de

Schloemer Gruppe GmbH

Fritz-Erler-Straße 40

52349 Düren

Die RHEINSCHIENE ist das Publikationsorgan des VCD Regionalverbands Köln e. V. und wird kostenlos verteilt.

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

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

E-Mails an die Redaktion:
rheinschiene@vcd-koeln.de

Teile dieser Auflage enthalten Beilagen der VCD Service GmbH. Wir bitten um freundliche Beachtung.



Mobilität für Menschen.

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

Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

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

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

Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

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

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

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

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

Jetzt zum VCD

wechseln!



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

- Einzelmitgliedschaft** (min. 60 Euro)
- Haushaltsmitgliedschaft** (min. 75 Euro)
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

DE38ZZZ0000030519

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

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

Anschrift

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

Bürozeiten

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

Vorstandssitzungen

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

Arbeitskreise

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

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

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

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



Spendenaufruf

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



JEDERZEIT STARTKLAR.



Die KVB-Tickets - auch als HandyTicket.

Infos unter
www.kvb.koeln/handyticket

 **KVB** 
Menschen bewegen