

RHEINSCHIELE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln Nr. 63, Sommer 2019



Auch außerhalb der Großstädte

**Umweltfreundlich
unterwegs**



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!

„RHEINSCHIENE goes touristic“, könnte man angesichts unseres **Titelbilds** sagen. Doch ist dies vielmehr der Tatsache geschuldet, dass umweltfreundliche Mobilität nicht nur ein Thema der Metropolen, sondern auch des Umlands ist, nicht nur ein Thema des Berufs-, sondern auch des Freizeitverkehrs. Und nicht zuletzt schließt unser Regionalverband ja auch (unter anderem) den Rheinisch-Bergischen Kreis ein, was auch einmal im Titel deutlich werden sollte.

Neben vielen bekannten gibt es in dieser Ausgabe auch ein neues Thema: die **Elektro-Kleinstfahrzeuge**. Bei Drucklegung dieser Ausgabe entscheidet der Bundestag über die Zulassung dieser Fahrzeuge auf unseren Straßen und Bürgersteigen. Die Erfahrungen aus anderen europäischen Städten werden sicherlich in dieser Entscheidung berücksichtigt, ebenso wie der diskussionswürdige mögliche Beitrag dieser „E-Roller“ zur Lösung von Mobilitätsproblemen. Dass „e-mobility“ derzeit doch recht „hochgejazzt“ wird, ändert nichts an der Tatsache, dass der (verbrennungs)motorisierte Individualverkehr – sprich: der Massenerverkehr von Autos – mehr Platz zugunsten alternativer Mobilität abgeben muss, um unsere Stadt lebenswert zu erhalten!

Zum Schluss wie immer in unserer Sommerausgabe noch der Hinweis auf die **Jahreshauptversammlung** des VCD Regionalverbands Köln **am 9. Juli 2019** – für die Einladung siehe Seite 40.

Viel Spaß beim Lesen wünscht die

Redaktion der RHEINSCHIENE



PS. Im August 1989 erschien die erste Ausgabe der RHEINSCHIENE, mit dem vorliegenden Heft feiern wir damit unser **drei-Bigjähriges Bestehen**. Ein Rückblick auf die über 60 Ausgaben in diesem Zeitraum (siehe Foto unten) zeigt gleichermaßen Kontinuität wie auch Wandel der Verkehrspolitik in unserer Region. Er macht zudem deutlich, dass für unser Ziel einer umweltgerechten Mobilität ein langer Atem nötig ist. Wir freuen uns, dass der VCD-Bundesverband unseren langen Atem bei der Herausgabe der RHEINSCHIENE beim letztjährigen Aktivenwettbewerb des VCD mit einem **Sonderpreis** gewürdigt hat.



Titelfoto: © Dominik Ketz

Inhalt

Freizeitverkehr

Bergischer Fahrradbus	4
Bergischer Wanderbus	5

Radverkehr

12. Kölner Fahrradsternfahrt	6
Radkomm #5: Fahr Rad Jetzt	7
Radverkehr: Wie sieht die Infrastruktur der Zukunft aus?	8
Radroute Bergisch-Gladbach – Köln I: Radschnellweg contra RadPendlerRoute	10
Radroute Bergisch-Gladbach – Köln II: Viel Potenzial für Pendelnde aus Bergisch Gladbach	11
Haupttrouten für den Radverkehr: Gesamtstädtisches Netz in Planung	11
Aktuelles zum Radverkehr in Köln	12
Sichere Schulwege	14

Luftreinhalteplanung

Kein Aufatmen bei den Bewohnern absehbar	16
Gesundheit als Worthülse	17
Glosse: „Bahnfahren gefährdet Ihre Gesundheit“	18
Aachener Straße I: Autospur oder Busspur?	18
Aachener Straße II: Aktionismus oder schneller Entlastungseffekt?	19

Öffentlicher Nahverkehr

Nahverkehr in Köln: VCD-Konzept für flächendeckende Verbesserungen	20
Bustaktverdichtungen im Bergischen: Erste positive Ergebnisse	22
S 11 wird durchgehend zweigleisig und barrierefrei geplant	24
Wochenendverkehr: Nächster Quantensprung absehbar	26
Zehn Jahre KVB-Vorstand Fenske	27

Güterverkehr

Werksbahnen im Braunkohlerevier für die Zukunft nutzen ...	28
------------------------------------------------------------	----

Verkehr allgemein

Rheinisch-Bergischer Kreis: Mobilitätskonzept auf der Zielgeraden	30
Der verkehrspolitische Blog	32
Denkanstoß: Verkehrswende	34
Deutzer Freiheit autofrei?	35
Elektrische Kleinfahrzeuge	36
E-Scooter: „Macht Spaß – trotz der Kölner Radwege“	38
Der Eifel-Lückenschluss Lommersdorf	39
SUV und Fahrrad im Vergleich	39

VCD

VCD beim Geisterzug	40
Einladung zur Mitgliederversammlung 2019	40
Impressum	40
Der VCD stellt sich vor	41
Beitrittsformular	41
Kontakte	42
Spendenaufruf	42

Bergischer FahrradBus geht in dritte Saison Tour kann jetzt in Bergisch Gladbach starten

In seiner jetzt dritten Saison fährt der Bergische FahrradBus jetzt wieder samstags, sonntags und an Feiertagen vom 16. März bis zum 3. November 2019 zwischen Leverkusen-Opladen und Marienheide entlang des Panorama-Radwegs Balkantrasse und des Bergischen Panorama-Radwegs. Erstmals wird die bereits bestehende Buslinie 430 das Angebot des Bergischen FahrradBusses erweitern.

Die Fahrradbusse sind mit einem Fahrradanhänger unterwegs. Dieser bietet Platz für insgesamt 16 Räder, wobei auch die Mitnahme von E-Bikes ohne Weiteres möglich ist. Durch die ausschließliche Möglichkeit der Beladung des Hängers von der rechten Seite ist sichergestellt, dass die Fahrgäste nicht den Gefahren des fließenden Verkehrs ausgesetzt sind. Darüber hinaus können auch noch bis zu vier Fahrräder im Bus abgestellt werden.

Der Bergische FahrradBus kann auch von Fahrgästen ohne Fahrrad genutzt werden. Er bietet zum Beispiel Anschlüsse an die Wanderwege des Bergischen Landes, so dass der Bus auch für eine Wanderung genutzt werden kann. Eine Reservierung für die Fahrt mit dem Bus ist nicht möglich.

Betrieben wird die FahrradBus-Linie im Rheinisch-Bergischen und im Oberbergi-

schen Kreis von den Verkehrsunternehmen RVK, wupsi und OVAG, die jeweils einen Bus mit Fahrradanhänger auf der Strecke einsetzen. Die RVK hatte bereits im Jahr 2016 einen Antrag auf Förderung der für die Busausrüstung erforderlichen Investitionen gestellt. Gefördert wurde der FahrradBus (für die Anschaffung der Fahrrad-Anhänger) mit über 70.000 Euro aus Mitteln des LEADER-Programms zur Stärkung der ländlichen Region. Das Projekt ist eine interkommunale Zusammenarbeit entlang der Bergischen Bahntrasse.

Nach dem Start am 1. Juli 2017 wurde der FahrradBus in seiner ersten ‚halben‘ Saison von insgesamt 2.106 Fahrgästen in beiden Fahrtrichtungen genutzt. 2018 waren dann in beiden Fahrtrichtungen insgesamt 4.577 Fahrgäste mit dem FahrradBus unterwegs.

Buslinie 430

Neu ist in diesem Jahr, dass die Buslinie 430 analog zum Bergischen FahrradBus im 120-Minuten-Takt mit Fahrradanhänger vom Bergisch Gladbacher S-Bahnhof über Odenthal nach Burscheid und zurück fährt. Die Kurse haben in beiden Richtungen Anschluss an die S 11.

Fahrplan Richtung Burscheid:

Bergisch Gladbach Bahnhof
9:20 11:20 13:20 15:20 17:20

Odenthal, Kirche
9:35 11:35 13:35 15:35 17:35
Burscheid Bahnhof

9:53 11:53 13:53 15:53 17:53

Fahrplan Richtung Bergisch Gladbach:

Burscheid Bahnhof

10:07 12:07 14:07 16:07 18:07

Odenthal, Kirche

10:26 12:26 14:26 16:26 18:26

Bergisch Gladbach Bahnhof

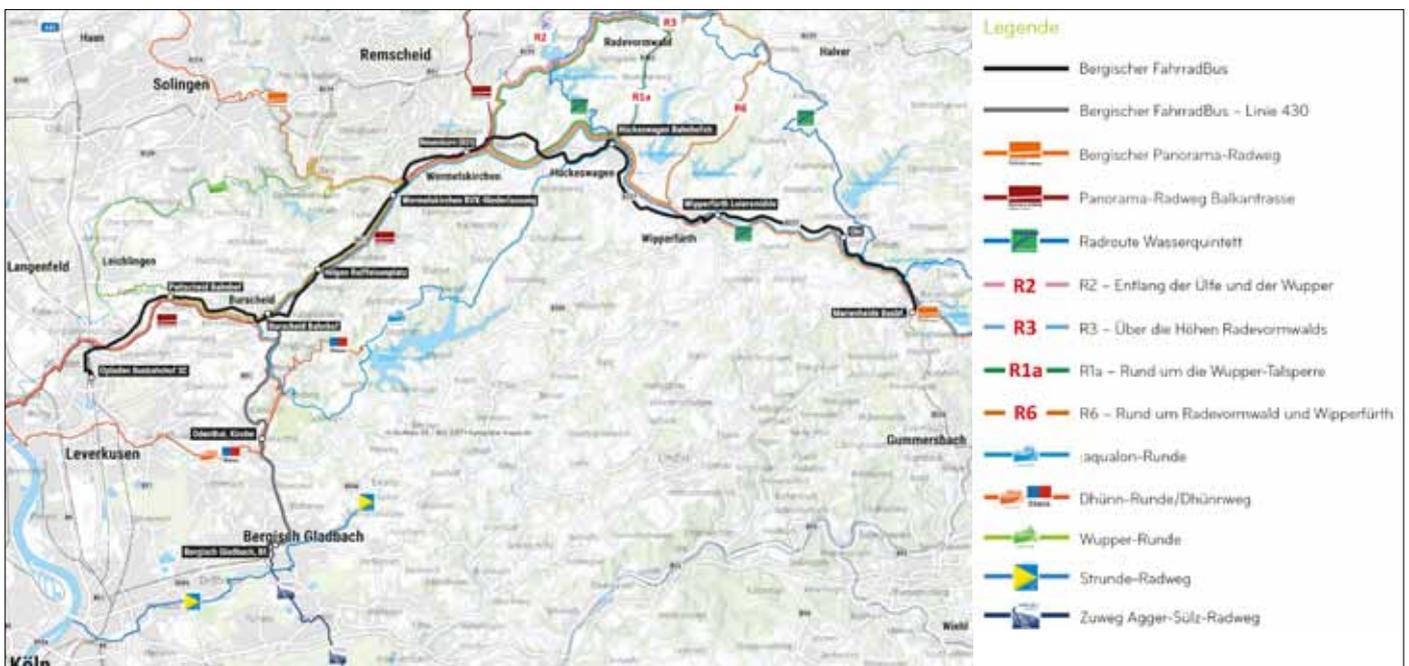
10:41 12:41 14:41 16:41 18:41

Dies sind die für die Fahrradverladung empfohlenen Haltestellen auf der Linie 430; es gibt weitere Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten entlang der Strecke. In Burscheid besteht mit einem Aufenthalt die Umsteigemöglichkeit auf den Bergischen FahrradBus.

Der Fahrpreis richtet sich nach dem Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS). Ergänzend muss ein FahrradTicket erworben werden, zum Beispiel das FahrradTagesTicket NRW für beliebig viele Fahrten zu 5,00 Euro.

Routenempfehlungen, Tipps zu Einkehrmöglichkeiten und weitere Sehenswürdigkeiten an den Routen sind unter www.bergischer-fahrradbus.de zu finden. Die Touren sind auch in der unter anderem bei Stadtverwaltungen kostenlos erhältlichen Karte „Trassen-Treffen – mit dem Fahrrad durch 11 Städte“ beschrieben.

Friedhelm Bihn



Bergischer Wanderbus fährt seine zehnte Saison Erfolgsangebot ist bis zum Vesuv bekannt

Der Bergische WanderBus fährt im Rheinisch-Bergischen Kreis inzwischen in seiner zehnten Saison – vom 16. März bis zum 3. November 2019 an Wochenenden und Feiertagen. Bewährt hat es sich zudem, den WanderBus auch an Brückentagen auf die Reise zu schicken. So rollt der Bus in diesem Jahr auch am 31. Mai (Christi Himmelfahrt), 21. Juni (Fronleichnam) und 4. Oktober (Tag der Deutschen Einheit) durch die Region an Dhünn und Eifgen.

Seit seiner Jungfernfahrt im Jahr 2010 lockt der WanderBus auf der Linie 267 fast jedes Jahr mehr Fahrgäste an; nach rund 1.000 Fahrgästen im ersten Jahr haben sich die Zahlen mittlerweile vervierfacht und auf diesem Niveau eingependelt. 2016 wurden 4.000 und 2017 dann 4.046 Fahrgäste gezählt. Im Jahr 2018 erbrachten die Zählungen 3.820 Fahrgäste, wobei an fünf von 77 Betriebstagen aus technischen Gründen keine Fahrgäste gezählt werden konnten.

Fahrtzeiten

Auf der Linie 267 fährt morgens der erste Bus um 9:27 Uhr ab Rösrath Bf (mit Anschluss der RB 25 von Köln), um 9:42 Uhr ab Bensberg (mit Anschluss der Linie 1 von Köln) und 9:52 Uhr ab Bergisch Gladbach (mit Anschluss der S 11) und weiter über Odenthal nach Wermelskirchen Reisegarten Eifgen an 10:47 Uhr. Zwischen Odenthal und Eifgen fährt der Bus danach im Zwei-Stundentakt bis 18:15 Uhr (Anschluss aus Bergisch Gladbach mit der Buslinie 434). Bei den Bussen zurück fährt der letzte Kurs auch wieder über Bergisch Gladbach (an: 20:05), Bensberg (an: 20:15) und Rösrath (an: 20:30 – jeweils mit Anschluss an den Schienenverkehr nach Köln). Es gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS). Fahrräder werden im WanderBus nicht befördert.

Zum Entdecken des Bergischen Wanderlandes und des Wegenetzes der Dhünnhochfläche ist der Bergisch WanderBus ideal. Für die Wanderfans bieten zahlreiche Gastronomen an der Wegstrecke der Linie 267 Möglichkeiten zur Einnahme und eine gute Küche.

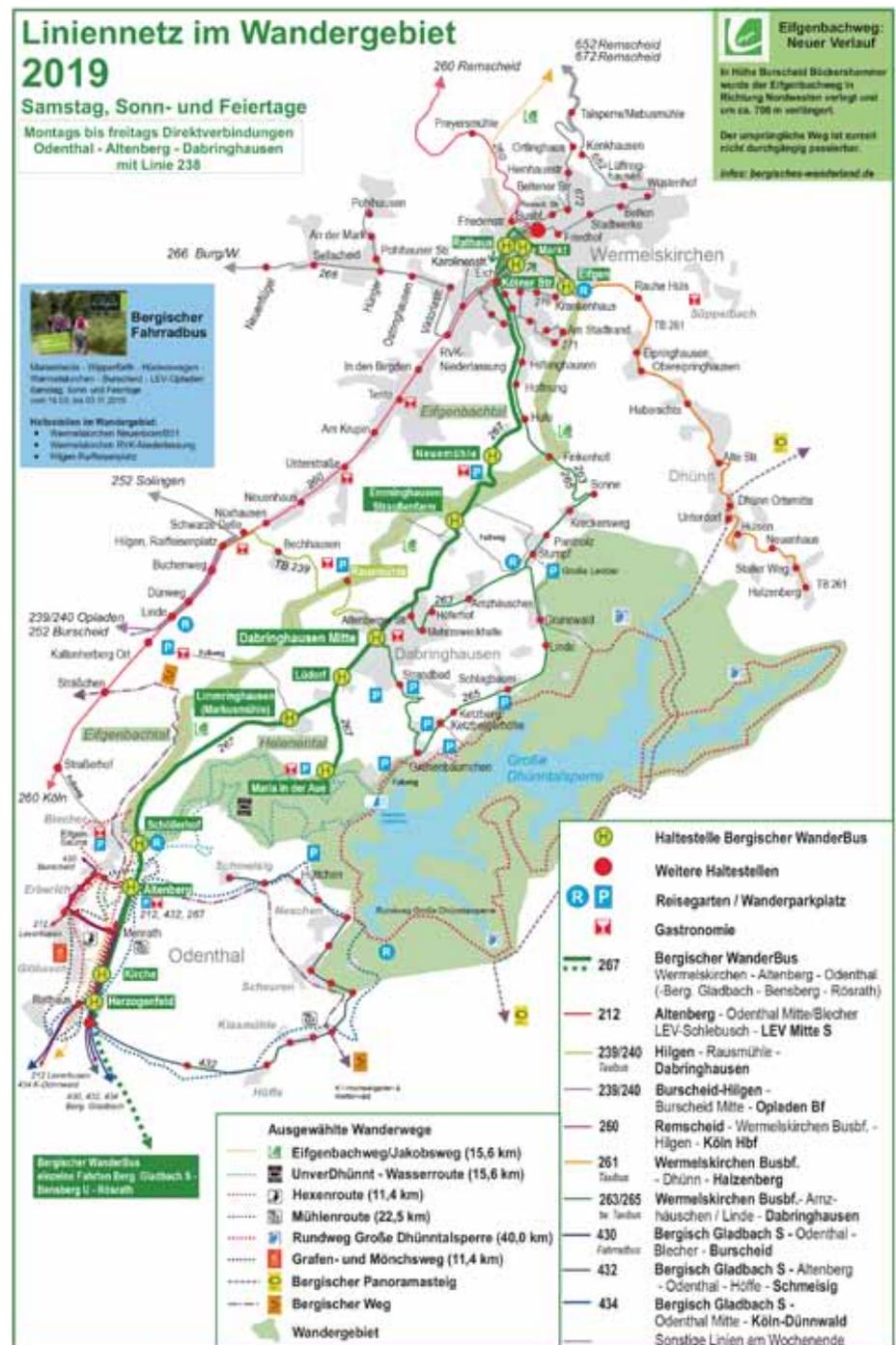
Angebot wird immer bekannter

Der Kleinbus mit maximal 24 Fahrgastplätzen wird von dem Busunternehmer Sascha Meurer aus Rösrath oder seinen Mitarbeitern im Auftrag der RVK Regionalverkehr Köln gefahren.

Meurer konnte berichten, dass er sogar schon am Vesuv WanderBus-Fahrpläne an Fans verteilt habe, die den Bus selbst im Süden Italiens erkannt hatten. Auch

am Bodensee und in anderen Regionen Deutschlands sei er bereits auf den Bus angesprochen worden. So bietet der WanderBus den Partnern Stadt Wermelskirchen, Gemeinde Odenthal, der Naturarena Bergisches Land, der RVK und dem Rheinisch-Bergischen Kreis ein mittlerweile international immer bekannter werdendes Marketing-Produkt.

Friedhelm Bihn



Sonntag, 16. Juni 2019

12. Kölner Fahrradsternfahrt

Am Sonntag, den 16. Juni 2019 findet die 12. Kölner Fahrradsternfahrt statt.

Verunglückte und getötete Radfahrer*innen auf Kölns Straßen, die Innenstadt wie auch die Veedel mit Autos zugestellt, und eine Klimakatastrophe, deren Folgen auch Köln spüren wird. All das ist Anlass genug, um für eine nachhaltige Mobilität zu demonstrieren. Genau das tut die Kölner Fahrradsternfahrt.

Bisher verspricht die Stadt viel, setzt aber zu wenig um, zum Beispiel beim Kampf gegen Rad- und Gehwegparken. Die Flächenverteilung muss gerechter werden, sichere Radinfrastruktur muss her und der motorisierte Individualverkehr – egal ob fahrend oder parkend – auf das wirklich notwendige Minimum reduziert werden.

Im jetzt vorgelegten Luftreinhalteplan hält die Stadt Köln an der Verhinderung von Dieseleinfahrverboten fest. Zur Reduktion der Autoabgase schlägt die Stadtverwaltung vor, mit einer Ampelschaltung eine „Grüne Welle“ für den Autoverkehr einzurichten. Es ist zu befürchten, dass damit Radverkehrsunfälle weiter steigen und der Weg in die kommunale Klimakrise leider fortgesetzt wird. Die Unzufriedenheit mit dieser Verkehrsplanung schlägt sich auch im aktuellen ADFC-Fahrradklimatest nieder, bei dem Köln einen letzten Platz für Städte ab 500.000 Einwohner*innen belegt.

Höchste Zeit, mit der Fahrradsternfahrt daran zu erinnern, dass das Fahrrad nicht nur das umweltverträglichste, sondern auch das platzschonendste, schnellste und gerechteste Verkehrsmittel in der Stadt ist.

Mit Zubringerrouten aus den Stadtteilen Brück, Chorweiler, Ehrenfeld, Meschenich, Nippes, Porz, Sülz, Sürth und aus Leverkusen geht es in bewährter Weise zum Rudolfplatz, dort auf die gemeinsame Innenstadtroute und zur Abschlusskundgebung auf den Heumarkt. Auch aus dem Umland werden Routen zu Kölner Fahrradsternfahrt geführt.

Die Kölner Fahrradsternfahrt ist eine angemeldete Demonstration. Alle Routen werden von Routenleitern*innen geführt und von freundlichen Polizisten*innen begleitet.

Wir laden dazu ein, sich am 16. Juni 2019 in den Sattel zu schwingen, Kinder, Eltern und Großeltern mitzubringen. Wer mag, bastelt Plakate mit den eigenen Wünschen und Forderungen als Fahrradsternfahrt, die an den Startpunkten verteilt werden, an's Rad.

Unterstützung erwünscht!

Der RADKOMM e.V. hat die Organisation der Sternfahrten 2018 und 2019 übernom-

men. Wie es ab 2020 weitergeht, möchte RADKOMM gemeinsam mit den anderen Kölner Akteuren planen.

Kontakt

RADKOMM e.V., Wolfgang Rothe – Koordinator Kölner Fahrrad-Sternfahrt: sternfahrt@radkomm.de, 0157/78278838

Die Fahrradsternfahrt Köln wird von der Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW und der Stadt Köln unterstützt.

RADKOMM e.V.

**16. JUNI 2019
FAHR RAD JETZT**

FAHR MIT!
Aktuelle Treffpunkte, Strecken, Startzeiten
sternfahrt-koeln.de

Gefördert durch die Teilnahme auf eigene Verantwortung

RADKOMM #5

Fahr Rad Jetzt

Am 1. Juni 2019 findet der Kongress RADKOMM – Kölner Forum Radverkehr zum fünften Mal statt.

Die RADKOMM – Kölner Forum Radverkehr ist seit ihrem Debüt in 2015 zum bedeutendsten Kongress und politischen think tank für nachhaltige Mobilität in Deutschland geworden. Die RADKOMM lädt Bürger*innen, Expert*innen, Wissenschaftler*innen und Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung ein, gemeinsam die Mobilitätswende zu denken. Die ist in Zeiten des Klimawandels dringlicher denn je.

Die RADKOMM lädt einen ganzen Tag lang ein zu spannenden Workshops, Impulsvorträgen und Diskussionsrunden. Die Eröffnungssprecher in diesem Jahr: **Jürgen Resch**, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, **Mikael Colville-Andersen**, Stadtplaner und Mobilitätsexperte aus Kopenhagen. Die RADKOMM wird erneut moderiert von **Michael Adler**, FAIRkehr und tippingpoints.

Zu den weiteren Gästen gehören 2019: **Andrea Blome**, Beigeordnete für Verkehr, Köln, die ein Grußwort sprechen und das Stadtradeln 2019 eröffnen wird, der Beigeordnete für Umwelt und Soziales, **Prof. Dr. Harald Rau**, Vertreterinnen von **Fridays for Future**, Köln, **Heinrich Strößenreuther**, Fahrradaktivist aus Berlin und viele weitere tolle Referent*innen.

Wir wollen auf der RADKOMM #5 mit **Extinction Rebellion** neue Aktions- und Protestformate kreieren und fragen uns mit **Kathrin Henneberger** (Ende Gelände), wie wir die Klima- und die Fahrrad-



Eindrücke von der letztjährigen Radkomm #4

© verena fotografiert.de



bewegung einen können. Zusammen mit **Changing Cities** stellen wir die drängende Frage: Wie kriegen wir Köln (und andere Städte) autofrei? Wir sprechen mit **Christof Simons** (Polizei Köln) über die Kampagne „1,5 Meter Abstand“ und mit **Dr. Simone Becker** über Chauvinismus im Verkehr – und vieles mehr.

Aufbruch Fahrrad

Auf der RADKOMM #5 am 1. Juni 2019 werden wir die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad offiziell beenden und die Zahl der gesammelten Unterschriften feierlich bekanntgeben.

Wie geht es nun weiter? Wir hoffen, dass die zahlreichen Aktivist*innen, die sich in vielen Städten in NRW über Aufbruch Fahrrad zusammengefunden haben, in ihren Städten eigene Radentscheide starten. Mit Blick auf die Kom-

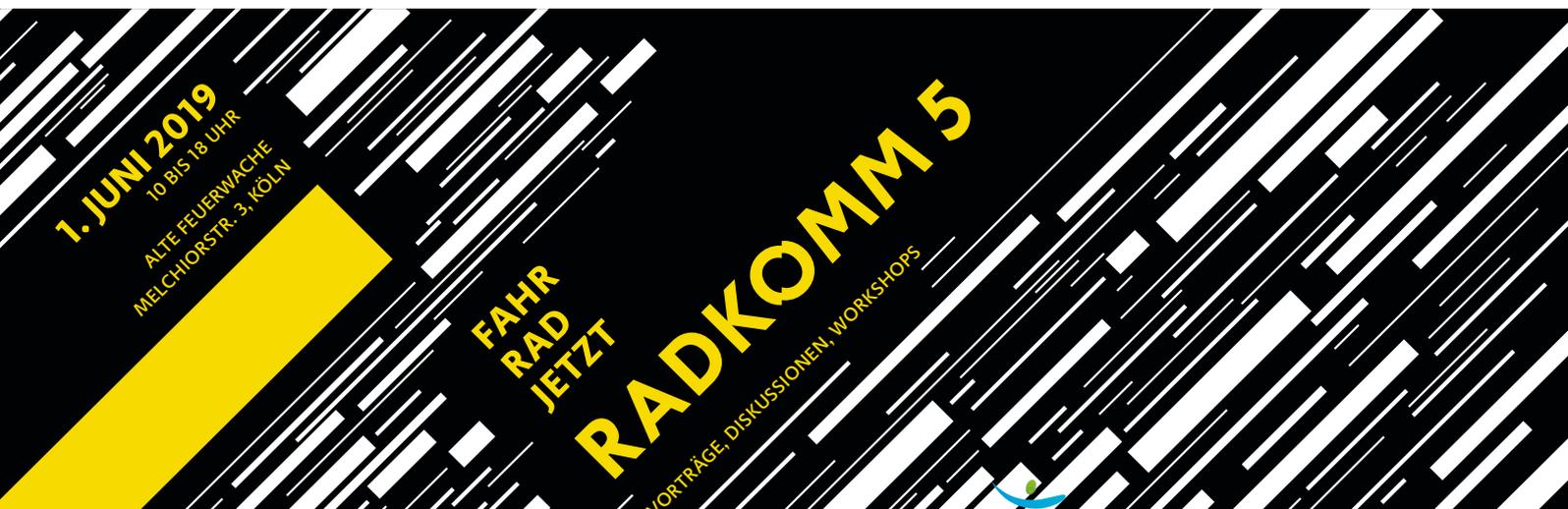
munalwahl im Oktober 2020 ist dafür jetzt genau der richtige Zeitpunkt. Wer jetzt den eigenen Radentscheid startet, kann die Politiker*innen in seiner Stadt dazu bringen, die Mobilitätswende in die Wahlprogramme aufzunehmen. Wie geht das, ein eigener Radentscheid? Und wie können wir uns gegenseitig unterstützen? Wie können wir die Netzwerke, die durch Aufbruch Fahrrad entstanden sind, weiter nutzen?

Anmeldung und weitere Infos

Wir bitten um eine Anmeldung unter www.radkomm.de.

Die RADKOMM #5 findet am 1. Juni 2019 ab 9:00 Uhr in der Alten Feuerwache, Melchiorstraße 3, Köln, statt.

Am 2. Juni 2019 findet die Aufbruch Fahrrad Sternfahrt NRW, Düsseldorf statt. *Harald Schuster, RADKOMM* □



Gefördert durch die



UND AM 16. JUNI ZUR

Treffpunkte, Strecken & Startzeiten



KÖLNER FAHRRAD-STERNFART

unter sternfahrt-koeln.de

Ziele für den Radverkehr

Wie sieht die Infrastruktur der Zukunft aus?

Wer die Entwicklung der letzten Monate verfolgt hat, wird festgestellt haben, dass sich in Köln, wie auch im Rest der Republik merklich etwas tut, was den Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur angeht. Dort, wo man sich jahrelang nahe am Stillstand bewegt hat, ist nun etwas Tempo in die Entwicklung gekommen.

Zugelegt hat jedoch nicht allein die Geschwindigkeit der Planer, die Anzahl der Radfahrenden ist in dieser Zeit ebenfalls stark in die Höhe geschneilt. Dieser enorme Zuwachs stellt die kleinen Verbesserungen an der Infrastruktur vielerorts deutlich in den Schatten. Wo man sich bisher über Schutzstreifen oder schmale Radwege gefreut hatte, sind heute eigene Spuren erforderlich, um sicher Rad fahren zu können.

Angesichts dieser Situation stellt sich die Frage, wie es mit der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren weitergehen kann. Im Folgenden sollen einige Gedanken diesbezüglich formuliert werden.

Wegeführung

Die Zahl der Radfahrenden ist in Köln deutlich angestiegen. Dies belegen nicht zuletzt die Daten der städtischen Dauerzählstellen. Damit muss auch eine entsprechende Verbesserung der Wegeführung einhergehen.

Der Radverkehr der Zukunft findet nicht auf Nebenstraßen statt. Eine geradlinige Wegeführung ist erforderlich. Die



Die begonnene Strategie, Autospuren in Radspuren umzuwandeln, sollte an den Hauptachsen konsequent fortgeführt werden.

Infrastruktur der Zukunft ist selbsterklärend und intuitiv nutzbar. Vorrangrouten müssen durchgehend Vorfahrt haben und eine wiedererkennbare Gestaltung aufweisen. Unterbrechungen durch Straßen- oder Gleisüberquerungen bleiben aus.

Sollten die Hauptachsen hierfür zu unruhig sein, müssen dort entsprechende Maßnahmen getroffen werden, um dem Radverkehr den nötigen Raum zugeben. Radfahrende sollten im Mittelpunkt der Verkehrsplanung stehen räumlich und geistig. Dabei sollen alle Typen von Radfahrenden gleichermaßen berücksichtigt werden. Gelegenheitsradler*innen wie Berufspendler*innen, jung und alt.

Die in Köln begonnene 3/2 Strategie – Umwandlung einer Fahrspur in eine Fahrradspur bei drei Spuren pro Fahrrichtung – muss konsequent weitergeführt werden. Analog dazu muss es eine 2/1 Strategie geben, also die Umwandlung einer Fahrspur in eine Fahrradspur auf allen Straßen im Stadtgebiet, auf denen zwei Fahrspuren pro Fahrrichtung existieren.

Insbesondere zwischen den Stadtteilen und in das Zentrum hinein, sind durchgängige Achsen erforderlich, die auch für Kinder und unsichere Fahrende problemlos nutzbar sind. Zu schaffende radiale Verbindungen ermöglichen es, auch längere Strecken ohne Unterbrechungen zu befahren. Innerhalb von Wohngebieten muss konsequent auf Tempo 30 und Fahrradstraßen gesetzt werden. Ohne den motorisierten Anliegerverkehr auszuschließen, muss dieser durch geeignete Maßnahmen klar zurückgedrängt werden.

Die Rheinuferstraße muss samt Tunnel um- und ausgebaut werden, so dass Radfahrende sich entlang der natürlichen Achse des Rheins angemessen fortbewegen können. Dies gilt auch für die Nord-Süd-Fahrt, nur so kann eine angemessene leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr hergestellt werden

Brücken

Praktikable und gut erreichbare Rheinquerungen sind ein wichtiger



Für leicht zugängliche und eine ausreichende Kapazität bietende Wege über den Rhein – ein Kernelement einer guten Radverkehrsinfrastruktur in Köln – ist noch viel zu tun. Das Foto zeigt den zu engen und gefährlichen Bereich an den Pylonen auf der Mülheimer Brücke.

Schlüsselfaktor zur Förderung des Radverkehrs. Die Möglichkeiten zur Querung des Rheins müssen insgesamt deutlich verbessert und ausgebaut werden. Dabei müssen nicht allein die Verkehrsführungen auf den Brücken selbst neu gedacht werden, sondern auch die Wegebeziehungen an den Brückenköpfen, an denen direkte Verbindungen zu den jeweiligen Hauptachsen herzustellen sind.

Die im Masterplan angedachten Brücken für den Rad- und Fußverkehr zwischen Bastei und Rheinpark sowie Ubierring und Deutzer Hafen sind schnell zu errichten.

Abstellanlagen

Wer einen Weg zurücklegt, ist nicht nur auf eine gute Streckenführung angewiesen, sondern muss auch am Start- und am Zielort das verwendete Fahrzeug sicher und bequem abstellen können. Was für den motorisierten Individualverkehr längst eine Selbstverständlichkeit ist, wird bis heute in Bezug auf das Fahrrad kaum wahrgenommen. Insbesondere für Pedelecs, die vielen Radfahrer*innen erst ermöglichen, mühelos weitere Strecken zurückzulegen, sind sichere Abstellplätze unabdingbar.

Abstellanlagen müssen im gesamten Stadtgebiet vorhanden sein. Um sowohl gesicherte Abstellplätze in Wohnvierteln als auch Fahrradparken an Zielorten bieten zu können, ist öffentlicher Raum entsprechend umzuwidmen. Ge-

rade angesichts der stark zunehmenden Zahl an Lastenrädern, können Fahrräder nicht auf Gehwegen abgestellt werden. Fußgänger*innen dürfen durch den zunehmenden Radverkehr keine Flächen verlieren. Doch auch bei diesem Punkt gilt wie bei den Fahrbahnbreiten, dass auf gleicher Fläche deutlich mehr Zweiräder als Kraftfahrzeuge abgestellt werden können.

An allen Einkaufsmöglichkeiten, größeren Zielen wie Stadtteilzentren, Bildungs- und Arbeitsstätten müssen sichere Abstellanlagen entstehen. Dabei muss das Angebot so zugänglich und intuitiv sein, dass sich gar nicht erst die Frage stellt, wo das Rad sicher abgestellt werden kann. In neu geplanten Wohngebieten, wie Mülheim Süd, Parkstadt Süd oder dem Deutzer Hafen müssen zentrale Abstellanlagen von vorneherein mitgedacht werden.

Umsetzung

Die Kölner Stadtverwaltung führt nach neuesten Meldungen ein internes Projektmanagement ein. Das ist angesichts der Fülle der anstehenden Vorhaben sehr zu begrüßen. Um die vorhandene Infrastruk-

tur in den kommenden Jahren so anzupassen, wie es in unserer stark wachsenden Metropole nötig ist, wird es ohne ein geregeltes und kontrolliertes Vorgehen nicht gehen.

Radverkehrsprojekte sind keine Themen, die Zeit haben bis zum turnusmäßigen Austausch von Ampelanlagen oder der künftigen Fahrbahnsanierungen. Sie müssen vielmehr räumlich wie organisatorisch eigenständig behandelt werden. Die anstehenden Maßnahmen sind im Vergleich zu klassischen Straßenbauprojekten sehr kostengünstig. Erst recht, wenn man Auswirkungen wie Steigerung der Nutzung, soziale- und Umweltaspekte berücksichtigt.

Zu einem wirksamen Projektmanagement gehört, dass die Umsetzung geplanter und beschlossener Vorhaben konsequent verfolgt wird. Prioritäten bei der Planung dürfen nicht zu Lasten des Radverkehrs getroffen werden. Zieltermine sind dabei klar zu kommunizieren. Erst wenn sämtliche Vorhaben nach entsprechenden Methoden bewertet und katalogisiert werden, können sachliche Entscheidungen darüber getroffen werden, welche Maßnahmen priorisiert umgesetzt werden müssen. Dabei dürfen

Teilabschnitte nicht zum Politikum werden. Hauptachsen müssen einheitlich und zusammenhängend geplant und realisiert werden. Es sind Benchmarks durchzuführen. Zeit- und Qualitätsziele sind bei allen Projekten festzulegen. Diese Ziele müssen sich eindeutig messen lassen.

All diese Punkte werden sich nur durchsetzen lassen, wenn Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zeitgleich durch Informationskampagnen begleitet werden. Bürger müssen sachlich informiert werden, um Veränderungen in der Mobilitätskultur positiv wahrzunehmen. Geänderte Situationen wie Fahrradstraßen müssen intensiv begleitet werden, um alle Verkehrsteilnehmer mitzunehmen. Denn wenn Radfahrende nur auf dem Papier bevorrechtigt werden, steigert das den Nutzen nicht und es entsteht Frust bei allen am Verkehr beteiligten gleichermaßen. Dazu müssen gute Kampagnen entwickelt werden, die langfristig greifen. Mobilitätsbildung, Information für Firmen, Beratung von Bauherren, Prüfung von Bauvorhaben auf Fahrradfreundlichkeit müssen konsequent vorangetrieben werden.

In diesem Sinne: Die Richtung stimmt, es gibt einiges zu tun, packen wir es an!

Pierre Beier



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>



Radfahren zwischen Bergisch Gladbach und Köln

Radschnellweg contra RadPendlerRoute

Ein Beitrag der Initiative „Radschnellweg Bergisch Gladbach – Köln“ zur Begründung ihres Trassenvorschlags

Die Verwaltungen der Städte Köln und Bergisch Gladbach sowie des Rheinisch-Bergischen Kreises haben in einer Machbarkeitsstudie ihren Vorschlag für eine RadPendlerRoute von Bergisch Gladbach nach Köln vorgestellt. Die Unterschiede zu dem von uns vorgeschlagenen Radschnellweg für diese Verbindung fallen sofort ins Auge.

Die engagierten Mitglieder der Initiative „Radschnellweg Bergisch Gladbach – Köln (GL-K)“, darunter auch Vertreter von ADFC, BUND und VCD sowie Arbeitskreise von Parteien und Bürgervereinen, sehen ihren Vorschlag als Teil der überfälligen Verkehrswende. Sie wollen einen hohen Qualitätsstandard und orientieren sich an den Anforderungen des diesbezüglichen Arbeitskreises der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW“ (AGFS) für Radschnellwege. Nach Ansicht der AGSF bieten Radschnellwege den größten Mehrwert sowohl in der Radverkehrsplanung als auch für die Gesamtmobilität. In verdichteten, urbanen

Räumen übernehmen sie die Führung, Bündelung, Beschleunigung und Attraktivierung von massenhaftem Radverkehr. Dies stellt eine neue Herausforderung für die kommunale Verkehrsplanung dar. Kennzeichnend für die Qualität von Radschnellwegen sind die Bevorrechtigung an Knotenpunkten, die Trennung von Rad- und Fußverkehr und bei einem Zweirichtungsradweg eine Mindestbreite von vier Metern, so dass sich auch zwei Lastenfahräder begegnen können. Mit hohen Standards sollen Berufspendler für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad gewonnen werden.

Die Verantwortlichen für die Machbarkeitsstudie wollen die RadPendlerRoute von Bergisch Gladbach kommend in Dellbrück mitten durch den Thielenbrucher Wald führen in einem geschützten Landschaftsbestandteil und direkt an ein Landschaftsschutzgebiet angrenzend. Der dort bestehende Weg wird tagsüber häufig von Fußgängern benutzt und kann weder asphaltiert noch beleuchtet werden. Im weiteren Verlauf ist die Strecke der RadPendlerRoute auch durch Grünanlagen vorgesehen, wo es ebenfalls zu einer gemischten Nutzung von Fußgängern und Radfahrern kommt, falls

die Infrastruktur nicht auf Kosten eines zusätzlichen Flächenverbrauchs erweitert wird. Von einer Bevorrechtigung an Knotenpunkten ist keine Rede.

Die Initiative Radschnellweg GL-K will dagegen die Strecke über die Gierather Straße führen, die derzeit noch von etlichen Bergisch Gladbacher Autofahrern als Schleichweg genutzt wird. Bei der vorgeschlagenen Umwidmung in eine Fahrradstraße sind dann nur noch Anwohner-, Liefer- und Busverkehr neben den Radfahrern möglich. Zu der sich anschließenden Strecke durch die Strundener Straße haben Anwohner auf einer der beiden von der Initiative durchgeführten gut besuchten Bürgerinformationsveranstaltungen das Parkplatzproblem hervorgehoben. Es könnte dadurch gelöst werden, dass beiderseitiges Parken auf einem Teil der Straße aufgehoben und stattdessen auf einem weiteren Teil mit teilweiser Benutzung der hier besonders breiten Gehwege ermöglicht wird.

Besonders reizvoll am Vorschlag der Initiative ist, dass er sofort und abschnittsweise bei überschaubaren Kosten realisiert werden kann!

Dr. Helmut Röscheisen

Initiative Radschnellweg GL-K



Die Karte zeigt die angedachte schnelle Radverkehrsverbindung zwischen Bergisch Gladbach und Köln. Der Trassenvorschlag der Initiative ist blau dargestellt und enthält Kilometerangaben, Abweichungen in der Machbarkeitsstudie der Verwaltungen sind rot markiert.

Rechtsrheinische RadPendlerRouten:

Viel Potenzial für Pendelnde aus Bergisch Gladbach

Alle sind sich einig, dass die Route kommen muss, der Verlauf der Radroute zwischen der Rheinisch-Bergischen Kreisstadt und Köln ist noch in der Diskussion.

Die Diskussion um den Aufbau eines Haupttroutennetzes in Köln nimmt weiter an Fahrt auf: In den zuständigen Gremien der Städte Köln und Leverkusen sowie des Rheinisch-Bergischen und des Rhein-Sieg Kreises wurde kürzlich eine Beschlussvorlage zur Weiterplanung der rechtsrheinischen RadPendlerRouten beraten. Alle Gremien befürworteten die Konkretisierung der vorgelegten Routenplanungen.

Im Vorfeld der Beschlüsse hatte sich zur Route zwischen Köln und Bergisch Gladbach eine Bürgerinitiative in die Diskussion eingeschaltet. Die von dem Planungsbüro vorgeschlagene und von den Verwaltungen unterstützte Trasse erscheint der Initiative verbesserungswürdig: Führt die offizielle Planung in einigen Teilen durch Grünzüge, wie den Thielenbruch, fordert die Initiative eine Route durch bestehende und für den Radverkehr zu ertüchtigende Straßenräume. Die Initiative argumentiert,

dass die von ihr vorgeschlagene Strecke schneller und kostengünstiger umzusetzen sei. Zudem werde das Naturschutzgebiet Thielenbruch bei Umsetzung der städtischen Planung unnötig durch den Radverkehr belastet. Demgegenüber dürften bei dem von dem Planungsbüro vorgelegten Vorschlag vor allem die Attraktivität der Streckenführung durch die Grünzüge eine Rolle spielen. Beide Standpunkte haben ihre Berechtigung. Deshalb empfahl der Kölner Verkehrsausschuss sowie der Umweltausschuss des Rheinisch-Bergischen-Kreises bezüglich der von dem Planungsbüro vorgelegten Korridore (nicht nur nach Bergisch Gladbach) aus Umweltsicht verträglichere Alternativen in der weiteren Betrachtung mit einzubeziehen.

Potenzial für zwei Routen – nicht nur für Bergisch Gladbach

Aus Sicht des VCD erscheint es sogar sinnvoll, beide Varianten weiterzuvorführen: die Variante der Initiative als kurzfristig umzusetzende Route, um den Korridor möglichst rasch für den Radver-

kehr zu ertüchtigen. Mittel- bis langfristig könnte aber auch die aufwendigere und eher abseits der bestehenden Straßen verlaufende Trasse für den Radpendelverkehr ausgebaut werden.

Eine ähnliche Situation besteht auch auf dem Korridor von der Kölner Innenstadt Richtung Südosten. Dort wird der vorhandene Rheinuferweg nach Porz bereits rege als Pendlerroute genutzt. Kurzfristig sollte diese Strecke attraktiviert werden. Mittel- bis langfristig wird diese Trasse aber nicht ausreichen, da bereits heute Nutzungskonflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden am Rheinufer bestehen. Deshalb ist die im rechtsrheinischen RadPendlerRouten-Konzept vorgeschlagene Trasse durch das Gremberger Wäldchen und entlang des Rangierbahnhofs Gremberghoven, für deren Realisierung mehrere Brückenbauwerke errichtet werden müssten und die damit bestimmt nicht die kostengünstigste Wegführung sein wird, alles andere als übertrieben. Allerdings erfordert diese Route auch eine längere Planungs- und Realisierungszeit.

Projektgruppe Haupttroutennetz im VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Haupttrouten für den Radverkehr

Gesamtstädtisches Netz in Planung

VCD nimmt am Expertenworkshop teil

Neben den gerade in der politischen Diskussion befindlichen rechtsrheinischen RadPendlerRouten lässt die Kölner Verwaltung ein gesamtstädtisches Haupttroutenkonzept – insbesondere mit Fokus auf dem linksrheinischen Stadtgebiet – von einem Planungsbüro erarbeiten. Jüngst fand hierzu ein Expertenworkshop statt, bei dem der VCD-Arbeitskreis Rad seine in den letzten Ausgaben vorgestellten Überlegungen eingebracht hat.

Ein wichtiger Aspekt bei der gesamtstädtischen Planung besteht in der Frage, ob die Radhaupttrouten an den heutigen, vor allem für den Kfz-Verkehr ausgelegten Achsen liegen oder ob sie eher über vom Kfz-Verkehr wenig frequentierte Straßen und Wege führen sollten. Ange-

sichts der Tatsache, dass heute schon viele Radwege entlang nachfragestarker Relationen überlastet sind, zum Beispiel von Ehrenfeld in die Innenstadt oder zur Uni, und eine adäquate Verbesserung nur in Straßenräumen mit ausreichender Breite möglich ist, plädiert der VCD-Arbeitskreis Radverkehr eindeutig für eine Führung entlang heutiger Hauptverkehrsstraßen.

Eine attraktive Radverkehrsführung entlang der Hauptverkehrsstraßen ist, wie sie nun auf den „Ring“ geplant ist, nur bei Umwandlung heute hauptsächlich vom Kfz-Verkehr genutzter Fahrspuren möglich. Gleichzeitig müssen die Ampeln entlang der Haupttrouten radverkehrsfreundlich geschaltet werden. Eine solche Umgestaltung des Hauptstraßennetzes würde der Zielsetzung der Kölner Verkehrs-

politik, die Verkehrsnachfrage zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu beeinflussen, entscheidend befördern.

Projektgruppe Haupttroutennetz im VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Beispiel Cäcilienstraße: Radverkehrsführungen an Hauptverkehrsstraßen sind nur bei Umwandlung von Autospuen attraktiv.

Kölner Radverkehrsförderung

Radspuren auf den Ringen und neue Hauptrouten

Aktuelle Maßnahmen und Konzepte im Überblick

Im Kernbereich der Ringe – auf dem Abschnitt zwischen Hohenstaufen- und Hansaring sowie ab dem Barbarossaplatz in Fahrtrichtung Norden – soll ab Frühjahr 2020 die jeweils rechte Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen umgewandelt werden. Noch im Jahr 2019 soll im Vorgriff auf diese Maßnahme auf den Ringen eine „Piktogrammreihe“ aufgetragen werden.

Oberbürgermeisterin Henriette Reker macht mit Blick auf die Umgestaltung der Ringstrecke deutlich: „Der stetig wachsenden Anzahl von Radfahrenden werden wir nur gerecht, wenn wir den Straßenraum neu gestalten und dem Rad-



Die Kreuzung an der Ulrepforte wurde fahrradfreundlich umgestaltet.

verkehr mehr Raum auf Kölns Straßen geben. Dies bedeutet auch eine Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs. Diesen Raum schaffen wir mit der konsequenten Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt.“

Zum Hintergrund: Im Juni 2016 hat der Verkehrsausschuss das Radverkehrskonzept Innenstadt beschlossen und dabei auch die Ergebnisse des Workshops „RingFrei“ einbezogen. In einer ersten Umsetzungsstufe wurde ab Ende 2016 mit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf den Ringen begonnen. Hierfür wurden die Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen zwischen Ritterstraße und Maastrichter Straße erneuert.

Für die zweite Umsetzungsstufe hat der Verkehrsausschuss im Dezember 2017 fünf Punkte beschlossen, die bereits umgesetzt wurden oder deren Umsetzung vorbereitet wird. Hierzu zählen

die Pilotstrecke am Hohenstaufenring sowie die neuen Radverkehrsanlagen am Theodor-Heuss-Ring und am Sachsenring.

Mit der aktuellen Vorlage wird die dritte Umsetzungsstufe vorgelegt. Ziel für das Jahr 2020 ist, durch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen den Radverkehr auf den Ringen nahezu durchgängig im Bereich der Fahrbahnen zu führen.

Neue Radverkehrsinfrastruktur in der südlichen Innenstadt

Nach rund siebenmonatiger Bauzeit sind die Arbeiten zur Neugestaltung des Verkehrsknotenpunkts rund um Sachsenring, Ulrichgasse und Vorgebirgstraße abgeschlossen. Damit wurde ein Meilenstein der Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt erreicht.

In der Nord-Süd-Verbindung hat die Stadt Köln auf der südlichen Vorgebirgstraße im Jahr 2016 und ein Jahr später auf dem nördlichen Teil der Ulrichgasse erste Teile einer neuen Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Dadurch wurde die circa 1,1 Kilometer lange Lücke im Radverkehrsnetz zwischen Bonner Wall im Süden und Karl-Berger-Platz im Norden geschlossen.

Im Bereich der Kreuzung mit dem Sachsenring wurde hierfür eine Autospur in eine 2,50 Meter breite Radspur umgewandelt, südlich der Lothringer Straße wurden auf der Vorgebirgstraße neue Schutzstreifen markiert. Gleichzeitig hat die Stadt Köln auf dem Sachsenring ebenfalls 2,50 Meter breite Radfahrstreifen angelegt und damit eine Autospur dem Radverkehr übergeben. Perspektivisch ist geplant, die Radverkehrsführung im weiteren Verlauf der Ulrichgasse in Richtung Cäcilienstraße zu verlängern.

Eine Vielzahl weiterer Maßnahmen erhöht die Verkehrssicherheit. Hierzu zählen die Erneuerung der Ampelanlage, die zukünftig eine Stadtbahnbevorrechtigung vorsieht, die barrierefreie Ausstattung der Fußgängerquerungen, eine neu angelegte Querung zur Haltestelle Ulrepforte und der Rückbau eines freien Rechtsabbiegers von der Ulrichgasse in den Sachsenring.



Mobilstation in der Südstadt

Zwei neue Mobilstationen im Severinsviertel

In der Josephstraße und im Severinswall steht nunmehr mit Carsharing, Leihrädern, Lastenleihrädern und Fahrradabstellplätzen ein gebündeltes Angebot zur Verfügung. Damit soll wohnortnah der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln vereinfacht und sollen Alternativen zur Nutzung des eigenen Kraftfahrzeugs gefördert werden. Bereits heute leben im Severinsviertel 60 Prozent der Haushalte autofrei. Das Angebot richtet sich vornehmlich an die direkte Nachbarschaft.

Die Mobilstationen sind Teil eines Modellvorhabens des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung zur Förderung aktiver Mobilitätsformen.

Fahrradabstellanlage entlang der Cäcilienstraße

Auf der Cäcilienstraße hat die Stadt Köln in Fahrtrichtung Neumarkt insgesamt acht Parkplätze umgewandelt und somit den Komfort sowie die Verkehrssicherheit für Radfahrende verbessert. Mit dieser Maßnahme wurde auch ein zusätzliches Angebot für den Lieferverkehr geschaffen. Künftig stehen insgesamt vier Kurz-



Neue Aufstellfläche an der Vorgebirgsstraße



Fahrradabstellanlagen anstelle der bisherigen Autoparkplätze an der Cäcilienstraße

zeitparkplätze als zeitlich befristete Ladezone zur Verfügung. In den Abendstunden ist diese Fläche ausschließlich für das Anwohnerparken reserviert. Weitere vier Kfz-Stellplätze wurden in 40 Fahrradparkplätzen umfunktioniert, die sich schon unmittelbar nach Fertigstellung einer sehr großen Beliebtheit erfreuen.

Radschnellweg-Konzept

Schnelle Radverbindungen stehen immer stärker im Fokus der Radverkehrsförderung. Im Rahmen des Planungswettbewerbs „Radschnellwege NRW“ wurde bereits ein Konzept mit möglichen Verbindungen für die Region Rheinland erarbei-

tet. Ein gesamtstädtisches Konzept mit Radschnellwegen und Verbindungen zur Vernetzung der einzelnen Stadtbezirke wird derzeit durch ein Planungsbüro in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln erarbeitet. Ein erster Netzentwurf (siehe Abbildung unten) wurde am 1. April in einem Werkstattgespräch zwischen Politik, Verwaltung, Verbänden und Initiativen sowie Mitgliedern der Stadtgesellschaft und dem Planungsbüro diskutiert.

Rechtsrheinisches Radnetz

Die Entwicklung und Umsetzung leistungsfähiger RadPendlerRouten insbesondere für den Berufs-, aber auch den Freizeitverkehr ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Köln mit Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath, Troisdorf und Niederkassel sowie dem Rheinisch-Bergischen und dem Rhein-Sieg-Kreis.

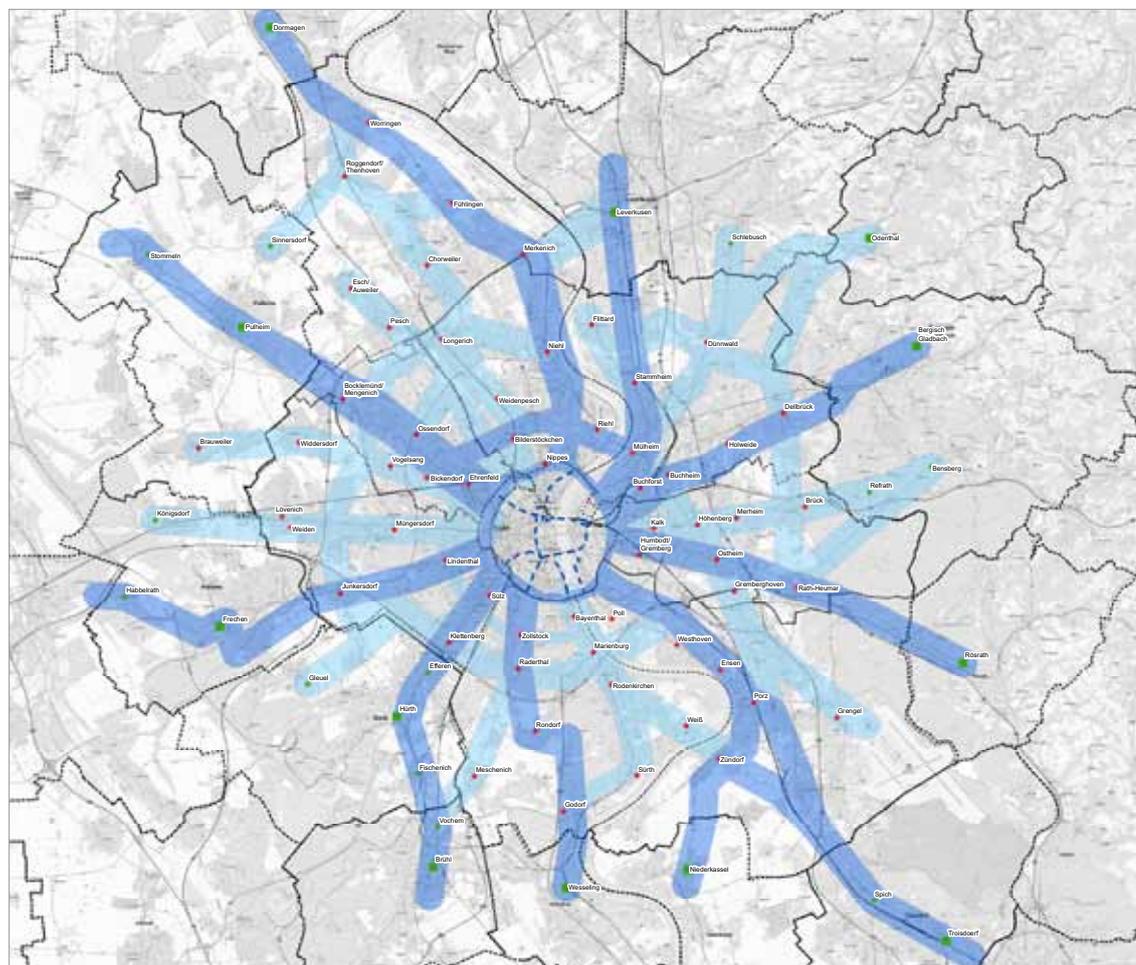
Im Fokus stehen vier Hauptachsen mit einer Gesamtlänge von rund 80 Kilometern, die sternförmig von Leverkusen, Bergisch Gladbach, Rösrath sowie Troisdorf und Niederkassel nach Köln führen. Alle Routen enden am Bahnhof Köln Messe/Deutz. Ergänzt werden die-

se Hauptachsen durch Zubringertrassen von Bergisch Gladbach-Bensberg nach Köln-Dellbrück, von Niederkassel zur S-Bahn Station in Troisdorf-Spich und vom Bahnhof in Opladen bis nach Leverkusen-Mitte.

Hintergrund des Projekts ist die stark überlastete Verkehrssituation zwischen Köln und dem rechtsrheinischen Umland. Mit den RadPendlerRouten soll eine echte Alternative geschaffen sowie der wachsenden Rolle des Fahrrads als beliebtes Verkehrsmittel – auch für alltägliche Pendlerstrecken – Rechnung getragen werden. Die Machbarkeitsstudie bescheinigt allen vier Routen eine grundsätzliche Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit sowie ein hohes Potenzial, den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu forcieren. Die Studie geht davon aus, dass durch die betrachteten RadPendlerRouten insgesamt bis zu 12.000 Radfahrende mehr unterwegs sein könnten als bisher.

Grünpfel für Radfahrer

Neben acht weiteren deutschen Städten hat sich die Stadt Köln erfolgreich um die Erprobung eines Grünpfils für den Radverkehr beworben. Das Pilotprojekt wird



Konzeptstudie Radschnellverbindungen für die Stadt Köln

Potenzielle Korridore
Stand: Februar 2019

- Korridor und angestrebte Ausbaustufe**
- █ Radschnellverbindung
 - █ Radvorrangroute
 - - - Konzept Innenstadt
 - Gemarkungsgrenze
 - Stadtbezirk

0 1 2 Kilometer





Neuer Grünpfeil nur für den Radverkehr

an drei ausgewählten Orten in der Innenstadt, in Ehrenfeld und in Zollstock umgesetzt. Eine entsprechende Beschilderung ermöglicht, mit dem Rad nach vorherigem Anhalten auch bei roter Ampel vorsichtig rechts abzubiegen.

Das Projekt ist zunächst auf die Dauer von einem Jahr beschränkt. Im Jahr 2020 soll auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse auf Bundesebene entschieden werden, ob die Straßenverkehrsordnung und weitere Vorschriften angepasst werden.

Piktogramme auf Venloer Straße

Vor Jahren hat die Stadt Köln auf der Venloer Straße zwischen Ehrenfeldgürtel und Äußerer Kanalstraße die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben. Um die Wahlmöglichkeit zwischen baulichem Radweg und Fahrbahn zu verdeutlichen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und ein angepasstes Fahrverhalten zu verstärken, hat die Stadt nun auf diesem Abschnitt in beiden Fahrrichtungen eine Kette von Fahrradpiktogrammen markiert. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird im Rahmen einer öffentlich geförderten Begleitforschung von der Bergischen Universität Wuppertal wissenschaftlich untersucht.

ZukunftsRadKöln

Die Mobilitätswende kann nur im Zusammenspiel mit den Verkehrsverbänden und der gesamten Stadtgesellschaft gelingen. Daher wurde von der Verwaltung der Stadt Köln im Jahr 2018 der Kommunikationsprozess „ZukunftsRadKöln“ initiiert.

Im April, Juli und August gab es zunächst verwaltungsinterne Workshops

zur Sensibilisierung für die Bedeutung des Radverkehrs. Diese Veranstaltungen erleichterten es, ämterübergreifende Probleme herauszuarbeiten und Lösungen zu entwickeln. Einige Verwaltungsverfahren mit Radverkehrsbezug konnten danach deutlich strukturierter und wirtschaftlicher gestaltet werden.

In einem zweiten Schritt wurden im Mai und Oktober 2018 die Workshops auf die Verkehrsverbände und die Politik ausgeweitet. Insbesondere die Aspekte „Beteiligungsmöglichkeiten“ und „Transparenz“ standen dabei im Fokus.

Am 25. Februar 2019 lud Oberbürgermeisterin Henriette Reker zum vorläufigen Höhepunkt der Kampagne ins Historische Rathaus ein. Rund 80 Gäste aus Verwaltung, Verkehr, Wirtschaft, Kirche, Soziales, Politik, Bildung und Gesundheit hörten Vorträge, diskutierten und entwickelten gemeinsam Ideen für die Zukunft des Radverkehrs.

ZukunftsRadKöln soll mit jährlich stattfindenden Veranstaltungen fortgesetzt werden.

Team des Fahrradbeauftragten
der Stadt Köln



Neue VCD-Projektgruppe Sichere Schulwege schaffen

Im Prinzip wissen wir alle, dass richtiges Verhalten möglichst früh erlernt werden sollte. Warum stellen wir dann Kindern nicht die richtigen Angebote zu einem Mobilitätsverhalten zur Verfügung, welches wir von ihnen in Zukunft erwarten?

Wäre es nicht einfach, mindestens für alle neuen Schulen mit Planung und Bau



Vitalisstraße in Köln-Ehrenfeld: Trotz frühzeitiger Beschlüsse in den Bezirksvertretungen wurde die Radstrecke zur Gesamtschule nur mangelhaft abgesichert.

auch Schulwege im Umweltverbund also jenseits von Kfz-Verkehr zu planen und einzurichten? Alles ist lange im Vorfeld bekannt und trotzdem scheint es keine Überprüfung zu geben, ob die zukünftig zur Schule pendelnden Kinder und Erwachsenen ausreichend breite Bürgersteige, sichere Radwege und eine gute Bus- oder Bahnanbindung vorfinden werden. Wenn dies zu Beginn der Planungen berücksichtigt würde, sollte es doch möglich sein, spätestens zur Schuleröffnung Schulwege vorzufinden, die das Elterntaxi alt aussehen lassen.

Auf der Vitalisstraße nahe der Gesamtschule Wasseramselweg in Köln-Ehrenfeld war es leider nicht möglich, trotz frühzeitig vorhandener Beschlüsse in den Bezirksvertretungen und einer vor über drei Jahren durchgeführten Fahrbahnsanierung pünktlich

zu Schulbeginn im Sommer 2018 Schutzstreifen zu markieren.

Leider beschränkt sich die inzwischen aufgebrauchte Markierung nur auf das breite Stück und verschwindet, wenn es eng wird. Wie kann man Kinder solch gefährlichen Situationen aussetzen? Auch zu Fuß von der S-Bahn-Station Technologiepark über den sehr schmalen Gehweg auf dem Girlitzweg („Alle hintereinander, bitte!“) ist es nicht unproblematisch.

Da ist es nur verständlich, wenn Eltern ihre Kinder lieber im Auto zur Schule fahren, da hierfür ausreichende Infrastruktur zur Verfügung steht und das Auto vermeintlich sicher erscheint.

Projektgruppe „Schulmobilität“

Der VCD Köln hat eine Projektgruppe zu diesem Thema gegründet. Wer mehr erfahren und mitarbeiten möchte, kann sich bitte an info@vcd-koeln.de wenden.

Melani Lauven



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

Kölner Luftreinhalteplanung

Kein Aufatmen bei den Bewohnern absehbar

Bezirksregierung und Stadtverwaltung stimmen einen wenig ambitionierten Luftreinhalteplan ab.

In den letzten Ausgaben berichteten wir ausführlich über die Luftreinhalteplanung in Köln: Seit mehr als zehn Jahren werden regelmäßig die zulässigen Grenzwerte für Stickstoffdioxid am Clevischen Ring in Köln-Mülheim und einigen anderen „Hot-spots“ zum Teil erheblich überschritten.

Das Verwaltungsgericht Köln hatte mit seinem am 8. November 2018 verkündeten Urteil das Land NRW dazu verurteilt, in der Umweltzone Köln Fahrverbote für Dieselfahrzeuge anzuordnen. Doch das Land und die Bezirksregierung Köln legten gegen die Anordnung Berufung ein. Das Fahrverbot wurde aufgeschoben.

Kein Respekt vor dem Gerichtsbeschluss

Am 1. Februar 2019 stellte die Bezirksregierung Köln mit großer Verspätung einen neuen Entwurf des Luftreinhalteplans für Köln vor. Wie bereits erwartet, verzichtete die Behörde weiterhin auf Fahrverbote, weil diese unverhältnismäßig seien. Damit zeigte die Bezirksregierung erneut, dass sie den Gerichtsbeschluss zur Verhängung von Fahrverboten nicht respektiert und bestätigte einen Trend, den der ehemalige Bundesinnenminister Gerhart Baum in einer deutschen Tageszeitung so formulierte: „Der Respekt vor einer unabhängigen Justiz und vor der Gewaltenteilung nimmt ab.“

Aachener Straße – eine Autospur weniger?

Bemerkenswert ist, dass die Bezirksregierung in ihrem Entwurf zum Luftreinhalteplan eine Maßnahme aufführt, die bereits zum Zeitpunkt der Veröffentlichung von der Stadt Köln verworfen worden war. Die Stadtverwaltung hatte Ende Januar erklärt, dass – entgegen dem Ratsbeschluss vom Dezember, eine Autospur in eine Expressbusspur umzuwandeln – auf der Aachener Straße nun doch grundsätzlich zwei Spuren pro Fahrtrichtung für den Autoverkehr verbleiben sollen.

Trotzdem rechnete die Bezirksregierung nach wie vor mit dem vom Stadtrat beschlossenen Wegfall einer Autospur und damit einer deutlichen Autoverkehrsreduzierung, „da es sich um eine Verminderung des Durchflusses handelt, indem der Verkehr grundsätzlich von zwei Spuren pro Fahrtrichtung auf eine Spur pro Fahrtrichtung gedrosselt wird.“ Die Bezirksregierung erwartet, „dass mit dieser Maßnahme 3 µg/m³ Immissionsminderung erreicht werden kann und der Grenzwert (an der Aachener Straße) damit eingehalten wird.“

Uneinigkeit zwischen Bezirksregierung und Stadtverwaltung

Bezirksregierung und Stadtverwaltung zeigen hier eindrucksvoll, dass jede Behörde offensichtlich ihre eigenen Ziele verfolgt: Setzt die Bezirksregierung zur Vermeidung von Fahrverboten auf die Verminderung der durchfahrenden Kraftfahrzeuge, so darf es nach dem Willen der Oberbürgermeisterin „keinen Vorschlag geben, der den Verkehr verschlimmert, statt ihn zu verbessern.“ Wobei die Oberbürgermeisterin unter Verkehr nur den Autoverkehr – mit zumeist einer Person pro Fahrzeug – versteht, und nicht den Busverkehr mit vielen Fahrgästen.

Ebenfalls kontraproduktiv aus Sicht des VCDs ist die geplante Einführung von Ampel- und „Grüne-Welle“-Assistenten. Durch solche Instrumente werden der Autoverkehr verflüssigt und die Straßenkapazität

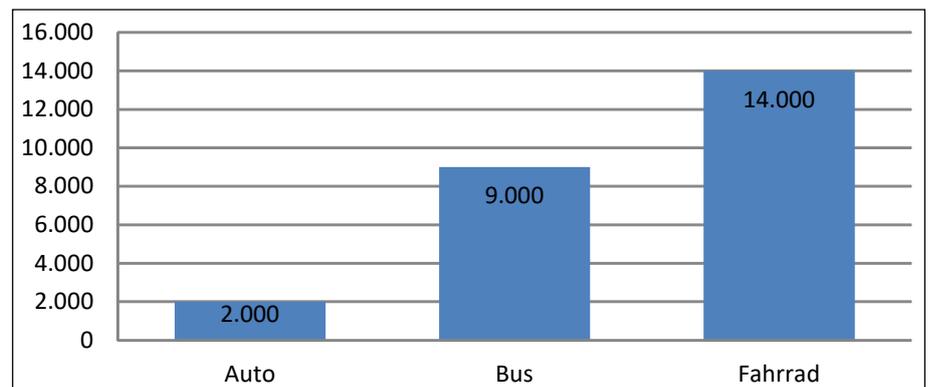


Klein aber oho – die NO₂ Passivsammler sind an der Laterne vor dem RheinCenter angebracht und nur bei genauem Hinschauen zu erkennen.

erhöht, wodurch wiederum zusätzlicher Autoverkehr angezogen würde.

Bezirksregierung zeigt sich unnachgiebig, ...

Doch die Bezirksregierung zeigte sich bei der Aachener Straße unnachgiebig, beharrte auf ihrem Plan und belehrte gar die Stadtverwaltung: „Die Einrichtung des Expressbusses bei gleichzeitiger Reduzierung des Autoverkehrs wurde vom Rat der Stadt Köln beschlossen und als verbindliche Maßnahme für den Luftreinhalteplan der Bezirksregierung übermittelt“,



Durchgang von Personen/h auf einer Fläche von 3,5 Meter Breite. Die Grafik zeigt, dass das Auto das bei weitem ineffizienteste Verkehrsmittel in der Stadt ist.

betonte die Pressesprecherin der Bezirksregierung Anfang März 2019.

Ungläubig reibt man sich die Augen: die Bezirksregierung als Anwalt der betroffenen Anwohner und als Verfechter von wirksamen, jedoch von der Autolobby unerwünschten Maßnahmen?

... gibt aber dann klein bei!

Der Dissens zwischen der Kölner Stadtverwaltung und der Bezirksregierung währte aber nur kurz – dann gab letztere klein bei. Die geplante Spur für Express-Busse auf der Aachener Straße zwischen Weiden und Aachener Weiher bleibt zwar Bestandteil des neuen Kölner Luftreinhalteplans, jedoch soll die Zweispurigkeit für den Autoverkehr erhalten bleiben. Überall, wo es eng wird, verliert der Bus seine eigene Spur und soll sich in den normalen Autoverkehr einfädeln.

So wurde diese Maßnahme, nämlich die Reduktion des Autoverkehrs auf der Aa-

chener Straße und die damit verbundene NO_x -Reduktion kleinlaut fallen gelassen. Das führte jedoch erstaunlicherweise im Luftreinhalteplan nicht zu einer Korrektur, sprich zu einer Erhöhung des NO_x -Ausstoßes. Mal schauen, ob diese „Vergesslichkeit“ dem Gericht bei der nächsten Verhandlung auffällt.

Umweltdezernent betont Vorrang der Gesundheit

Ende April meldete sich der Kölner Umwelt- und Gesundheitsdezernent Rau zum Thema Luftbelastung zu Wort. Anders als die Oberbürgermeisterin und die Verkehrsdezernentin hält er Fahrverbote für Diesel-Autos für unverzichtbar. Ohne eine solche Einschränkung seien die Grenzwerte für die Belastung der Luft mit Stickstoffdioxid nicht einzuhalten. Der Umweltdezernent nimmt Stellung zur Kritik von einigen Politikern, Fahrverbote kämen einer Enteignung gleich und stellt in dem

Zusammenhang die Gegenfrage: „Gibt es eine Enteignung von Menschen hinsichtlich ihrer Gesundheit? Und wenn ja: Was wiegt schwerer, die Autoenteignung oder die Gesundheitsenteignung?“ Das Recht des Einzelnen gerate dort an seine Grenzen, wo es das Recht anderer oder der ganzen Gesellschaft einschränkt, so der Dezernent.

Dem Einwand, eine Einschränkung des Autoverkehrs bevormunde die Bürger, setzt der Dezernent eine Frage entgegen: „Ist die Einschränkung eines individuellen Verhaltens, das die Rechte anderer verletzt, eine Bevormundung?“

In Fragen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung seien „radikale Änderungen der Technik und unseres Verhaltens erforderlich“, betont der Umweltdezernent. Um eine Verkehrswende zu erreichen, müsse das Autofahren teurer werden – und der Bahn-, Bus sowie Radverkehr attraktiver.

Hans-Georg Kleinmann □

Luftreinhalteplanung Gesundheit als Worthülse

Ein Kommentar zur regionalen Luftreinhaltepolitik

Über 20 Jahre haben Politik und Verwaltung nichts getan, um die EU-Grenzwerte für eine reine Luft zu unterschreiten. Seitdem sind zahlreiche Menschen an der schlechten Luft in der Stadt erkrankt oder verstorben. Gerade für ältere Menschen und Kinder sind die Schadstoffe, die unter anderem von Autos in die Luft geblasen werden, gefährlich.

Vor 20 Jahren hat die EU die Grenzwerte aufgestellt, vor zehn Jahren wurden sie Gesetz. Seit dieser Zeit verstößt die Stadt Köln wissentlich gegen das Gesetz: Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffe blieben aus, obwohl die Grenzwerte nicht nur in Köln-Mülheim am Clevischen Ring sondern flächendeckend dauerhaft und deutlich überschritten wurden.

Verkehrsverbände und Bürgerschaft machen seit Jahren die Stadt Köln auf diesen Rechtsverstoß aufmerksam – auch durch Aktionen auf den Straßen. Sie wollen, dass die Gesundheit der Menschen höher gestellt wird als die Freiheit,

mit einem schadstoffausstoßenden Auto durch die Gegend fahren zu dürfen.

Doch nichts passiert. Auch als Gerichte feststellen, dass sie untätig dabei ist, die Gesundheit ihrer Bevölkerung zu sichern, nimmt die Stadt Köln dies nicht zum Anlass für konkrete Schritte. Im Gegenteil, sie klagt mit Unterstützung der SPD-geführten Bezirksregierung und der CDU-geführten Landesregierung noch dagegen. Ein überparteiliches Bündnis gegen die Gesundheit der Menschen.

Die Bezirksregierung erstellt als kommunale Aufsichtsbehörde formal einen Luftreinhalteplan auf der Grundlage der von den Städten vorgeschlagenen Maßnahmen. Als die Deutsche Umwelthilfe die ersten Klagen vor Gericht gewonnen hatte, brach Hektik aus, aber nicht um die Schadstoffe wirksam zu mindern und die Gesundheit der Menschen zu fördern. Sondern mit dem einzigen Ziel, Fahrverbote zu verhindern. Das konnte nicht gut gehen, das Kölner Verwaltungsgericht hat sich nicht täuschen lassen.

Weitere Hektik folgte. Die Klage der Bezirksregierung Köln im Auftrag des

Landesumweltministeriums und der Stadt Köln gegen die effektiven gerichtlichen Maßnahmen zur Senkung der Luftschadstoffe ist weiterhin darauf gerichtet, Fahrverbote für stinkende Autos zu vermeiden. Von Gesundheitsschutz ist auch im neuen Luftreinhalteplan zwar die Rede, viel Wert wird jedoch darauf gelegt, Fahrverbote als unverhältnismäßig zu beschreiben.

Zudem wird weiterhin akzeptiert, dass der Grenzwert am Clevischen Ring nicht einzuhalten ist und auch im neuen Luftreinhalteplan deutlich überschritten wird. Als sei es ein Naturgesetz.

Fazit: Gesundheit und reine Luft bleiben Worthülsen, der Gesetzesbruch durch Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe wird akzeptiert, um Fahrverbote zu vermeiden.

Die Menschen dieser Stadt haben in zahlreichen Bürgereingaben zum neuen Luftreinhalteplan geschrieben und deutlich gemacht, dass sie bessere Luft wollen. Sie können nur hoffen, dass ihr Anliegen zumindest beim Oberverwaltungsgericht Gehör findet.

Roland Schüler □

Glosse

„Bahnfahren gefährdet Ihre Gesundheit“

Posse um Luftreinhalteplan für Köln

Die Bezirksregierung Köln hat im April 2019 eine weitere, „zweite Fortschreibung“ des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet Köln veröffentlicht. Die Behörde steht unter Druck: Die Politik will Dieselfahrverbote um jeden Preis verhindern, die Gerichte dulden die jahrelange Ignoranz gegenüber dem Gesundheitsschutz nicht mehr. Da ist kein Argument zu verbraucht oder zu weit hergeholt, wenn es nur einen Ausweg aus dieser Zwickmühle zu bieten scheint.

Ein kreatives Argument verdient unsere Aufmerksamkeit: Mit vollen Bussen und Bahnen zu fahren gefährdet unsere Gesundheit weit mehr als Stickoxid-Emissionen.

Kein Scherz, sondern unter Ziffer 7.1.8 im Plan zu finden: Weniger Diesel-PKW in Köln heißt mehr ÖPNV-Reisende, Gedrängel auf den Bahnsteigen, erhöhte Gefahr von Unfällen, Luftnot im gut besetzten Zug. Das alles ist angeblich ein Verstoß gegen das im Grundgesetz verbriefte Recht auf körperliche Unversehrtheit.

Dann sollen doch lieber weiterhin an jedem Werktag 105.568 Pendler mit dem Diesel-Pkw komfortabel und kostengünstig nach Köln fahren und im geschützten Fahrzeuginnenraum über die notorische „relativ kleine Gruppe von direkt von der Überschreitung des Jahresgrenzwertes betroffenen Anwohnern, die in unmittelbarer Nähe zu den belasteten Fahrbahnen

wohnen“, so auf Seite 158 des Plans, hinwegsehen dürfen.

Alle kritischen Grenzwertüberschreitungen werden nach dem neuen Plan nur durch die – in vielen Jahren vielleicht gebaute – abschnittsweise Busspur auf der Aachener Straße sowie neue Ampelsteuerungen auf der Luxemburger Straße in Sülz und der Justinianstraße in Deutz gelöst. Weitergehende Maßnahmen drängen angeblich nicht, da ja EU-Kommission und Europäischer Rat eine Überschreitung der Stickoxid-Emissionen von 50 Prozent bis zum Jahr 2021 erlaubt haben. Also weiterhin: aufschieben und abwimmeln. Auf die Bewertung durch die Gerichte darf man gespannt sein.

Markus Meurer



Aachener Straße I Autospur oder Busspur?

Stadtverwaltung und Wirtschaftsverbände lehnen separate Busspur vehement ab

In unserer letzten Ausgabe berichteten wir darüber, dass die am runden Tisch der Luftreinhalteplanung beteiligten Verkehrs- und Umweltverbände vorgeschlagen hatten, auf möglichst vielen mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen Autospuren zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs zurückzubauen. Dies stieß jedoch bei den wirtschaftsnahen Verbänden und der Stadtverwaltung nicht auf Gegenliebe.

Auch der Kölner Stadtrat folgte den Vorschlägen der Verkehrs- und Umwelt-

verbände nicht und lehnte am 6. Februar 2018 diese Maßnahme ab.

Die Überraschung war deshalb groß, als der Kölner Stadtrat am 18. Dezember 2018 beschloss, im folgenden Jahr auf der Aachener Straße zwischen Weiden-West und dem Eisenbahnhof eine Autospur in eine Bus- und Taxispur umzuwandeln. Auf dieser Spur sollten dann parallel zur Stadtbahn-Linie 1 Expressbusse zum Einsatz kommen und damit den Pendlern eine Alternative zur Autofahrt bieten.

Sofort hagelte es Proteste von vielen Seiten, zum Beispiel vom Verband Arbeitgeber Köln e. V.: „Wer für eine weitere Einschränkung des Individualverkehrs auf der Aachener Straße eintritt, legt endgültig die Axt an eine der wesentlichen Verkehrsadern in die Kölner Innenstadt.“

Als Tiger gesprungen – als Bettvorleger gelandet

Kurz darauf, noch im Dezember, meldete die Stadtverwaltung, das Projekt könne frühestens 2020 umgesetzt werden. Nur einen Monat später, Ende Januar 2019,



Eigene Busspur – in Düsseldorf bereits Realität

meldete sich die Stadtverwaltung erneut zu Wort:

- Auf der Aachener Straße sollen doch grundsätzlich zwei Spuren pro Fahrrichtung für den Autoverkehr verbleiben,
- der Bus soll nur noch auf den Abschnitten der Aachener Straße eine eigene Spur erhalten, an denen es drei Auto-Fahrspuren nebeneinander gibt,
- der Bus soll die Aachener Straße lediglich zwischen Alter Militärring und Aachener Weiher benutzen, weil zwi-



Aachener Straße mit sehr viel Platz für Autos

schen Weiden und Stadion nur zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen. Stattdessen soll der Bus Fahrgäste in Lövenich, Weiden und Junkersdorf einsammeln.

Somit verliert die vom Stadtrat beschlossene Maßnahme erheblich an Wirkung, nämlich die Reduktion des Autoverkehrs bei einer gleichzeitigen Verlagerung auf den öffentlichen Personennahverkehr. Auch von einem Expressbus kann nicht mehr die Rede sein. Verkehrswende, CO₂- und NO₂-Minderung bleiben buchstäblich im Stau stecken.

Chancen für Pendler aus dem Umland nicht genutzt

Dabei hätten sich durch das Projekt neue Möglichkeiten nicht nur für den Kölner Westen, sondern auch für das westliche

Umland und die dort wohnenden zahlreichen Auto-Pendler ergeben können. Möglichkeiten, die es vor einigen Jahrzehnten bereits gab: Bis Anfang der 90er Jahre fuhren Buslinien des damaligen Erftkreises von Euskirchen, Düren, Jülich, Grevenbroich, Liblar und Bergheim zum zentralen Kölner Omnibusbahnhof am Breslauer Platz. Diese Linien wurden im Zuge der Regionalisierung am Kölner Stadtrand abgebunden, wo die Fahrgäste dann in die Stadtbahn umsteigen sollten.

Mit einer exklusiven Busspur könnte man solche schnellen Direktverbindungen bis zum Neumarkt oder bis zum Hauptbahnhof wieder aufleben lassen und Pendlern eine attraktive Alternative zum Auto bieten. Das geplante Einsammeln von Fahrgästen in Lövenich, Weiden und Junkersdorf ist sicherlich sinnvoll und könnte zusätzlich integriert werden.

Die Angst vor dem Verlust von Autoverkehrsflächen

Leider steht bei Umverteilungen von Verkehrsflächen vom Autoverkehr zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bei der Stadtverwaltung, bei vielen Politikern und bei den wirtschaftsnahen Verbänden fast ausschließlich der Aspekt im Vordergrund, dass die Kapazität für den Autoverkehr reduziert wird. Man befürchtet, dass sich dieselbe Anzahl Autos den knapper gewordenen Raum teilen müssen – mit Umsteigeeffekten auf andere Verkehrsmittel wird offensichtlich nicht gerechnet. Dabei bieten die frei werdenden Spuren bei einer Nutzung durch die Verkehrsmittel Bus und Fahrrad sehr viel mehr Kapazität als mit durchschnittlich nur 1,2 Personen besetzte Autos.

Hans-Georg Kleinmann



Aachener Straße II

Aktionismus oder schneller Entlastungseffekt?

Dauerthema „Busspur auf der Ost-West-Achse“

Schnelle Buslinien in dichtem Takt können helfen, das Stadtbahn-Nadelöhr zwischen Rudolfplatz und Deutz zu entlasten. Für den vom Rat beschlossenen Schnellbus auf der Aachener Straße, dessen eigene Spur nach den bisherigen Planungen am Eisenbahnring enden soll, ist ein solcher Effekt jedoch erst noch nachzuweisen. Dies gilt umso mehr, wenn die Busspur, wie derzeit vorgesehen, teilweise unterbrochen wird und der Bus und Autoverkehr dort die Fahrbahn teilen müssen.

Parallel müssen auch andere Optionen geprüft werden. Hierzu gehören eine Verlängerung bisher am Neumarkt oder Heu-

markt endender Buslinien und die Schaffung neuer attraktiver Direktverbindungen unter Umfahrung der Innenstadt.

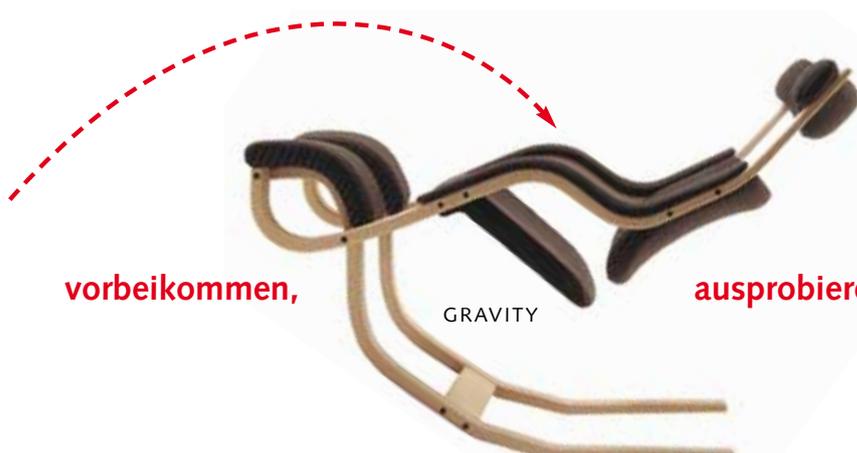
Markus Meurer



Bus-Bahn-Misch-Spur zwischen Neumarkt und Mauritiussteinweg: 42 Bahnen und Busse pro Stunde und Richtung drängeln sich hier in der Hauptverkehrszeit. Eine separate Busspur zwischen Moltkestraße und Deutz könnte hier Entlastung bringen.



Mit einer Verlängerung der Busspur vom Neumarkt über den Heumarkt nach Deutz könnte das ÖPNV-Angebot auf der Ost-West-Achse deutlich gesteigert werden. Die links- und rechtsrheinischen Buslinien könnten durchgebunden werden. Erforderlich wäre allerdings der politische Mut, eine Fahrspur umzuwidmen und den Verkehr auf andere Straßen umzulenken.



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

- rückenfreundlich
- wunderschön
- eine Investition für's Leben

Übervolle Bahnen und Bahntrassen am Limit in Köln Flächendeckende Verbesserungen statt Konzentration auf nur eine Achse

Skizze eines VCD-Konzepts für mehr Effizienz im Kölner Stadtbahnnetz

Durch die rege öffentliche Diskussion des letzten Jahres zum Ausbau der Ost-West-Achse entstand zuweilen der Eindruck, längere Bahnen oder gar ein Tunnel zwischen Heumarkt und Rudolfplatz wären die einzigen Lösungen der Kapazitätsprobleme im Kölner Stadtbahnnetz. Der VCD hat immer auf die notwendige Betrachtung des Gesamtnetzes hingewiesen. Unsere Fachleute im Arbeitskreis ÖPNV haben nun eine Vielzahl an kleineren Maßnahmen herausgearbeitet, die bei relativ kurzen Planungs- und Bauzeiten spürbare Effekte zur Verbesserung des Leistungsfähigkeit des Netzes versprechen. Auf vielen Stadtbahnlinien können so deutlich mehr Fahrten angeboten werden. Die gleiche Strategie verfolgt bereits seit langem der Nahverkehr Rheinland (NVR) im Bereich des S-Bahn- und Regionalverkehrs.

Ähnlich dem Konzept für den Ausbau des Kölner Eisenbahnknotens, das aus einer Reihe effektiver Einzelmaßnahmen besteht, sind Kapazitätserweiterungen auch im Kölner Stadtbahnnetz schrittweise möglich. Jeder der in der nebenstehenden Tabelle skizzierten Maßnahmenbausteine ist einzeln umsetzbar und erzielt dann eine sofortige Wirkung im Verkehrsbereich der betreffenden Linien.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen greifen insbesondere die auch schon im dritten Nahverkehrsplan der Stadtentwicklung Köln vom Dezember 2017 vorgesehenen Netzerweiterungen auf. Sie sollten ebenso in die noch durchzuführende Gesamtnetzbetrachtung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Stadt Köln und das Umland einbezogen werden. Der Rat der Stadt Köln hat die Verwaltung am 14. Februar 2019 mit dieser bisher nicht vorhandenen Gesamtnetzbetrachtung beauftragt. Hierbei sollen, gemäß Ratsbeschluss, „die bisher vorliegenden Konzepte und Pläne, z. B. den Nahverkehrsplan, die Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan, die ÖPNV-Roadmap, die vom NVR entwickelten Maßnahmen zum Knoten Köln und die Arbeiten zum Agglomerationskonzept“ aufeinander abgestimmt werden.



Ein fehlender Baustein im Netz: Das zweite Verbindungsgleis im Dreieck Poststraße. Es kann auf dem linken Fahrstreifen des Perlengrabens neben der Tunnelrampe angelegt werden und wechselt hinter dem Tunnelmund auf den vorhandenen Mittelstreifen.

rationskonzept“ aufeinander abgestimmt werden.

Erforderliche Infrastrukturmaßnahmen

Das dargestellte Konzept enthält nur geringfügige Infrastrukturausbauten, kombiniert mit der Beschaffung einer größeren Anzahl neuer Stadtbahnfahrzeuge. Für die Linie 4 wird der seitens der KVB geplante Einsatz von 75 Meter langen Stadtbahnzügen berücksichtigt.

Folgende Infrastrukturmaßnahmen wären erforderlich:

- Umbau der zwei oberirdischen Stationen Neumarkt und Buchheim, Herler Straße
- Neubau einer rund einen Kilometer langen oberirdischen eingleisigen Strecke zwischen Severinstraße und Barbarosaplatz
- Neubau eines Wendegleises jeweils am Heumarkt und in Dünnwald, Leuchterstraße
- diverse Bahnsteigverlängerungen an den Linien 4 und 16

Die Investitionssumme für die Infrastrukturausbauten wird im Bereich zwischen 50 und 75 Millionen Euro geschätzt.

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen können alle derzeit bekannten, auch im Nahverkehrsplan aufgezeigten, Engpässe

aufgelöst und auf allen stark belasteten Strecken 50 bis 100 Prozent mehr Kapazität angeboten werden. Dadurch können bahnparrallele Buslinien entfallen. Dies ist umso bedeutungsvoller, da die Klimaziele nur durch elektrische Verkehrsmittel erreichbar sind.

Netzweiter und gesamtstädtischer Ansatz

Die vorgeschlagenen Bausteine stellen nicht, wie die Überlegungen zur Ost-West-Strecke, ein großes Projekt dar, das nur auf dieser Achse Verbesserungen ermöglicht, sondern es handelt sich um einen netzweiten, gesamtstädtischen und dennoch kleinteiligen Lösungsansatz. Mit diesem Konzept möchte sich der VCD in die Diskussion um die weitere Entwicklung des Strecken- und Liniennetzes der Stadtbahn in Köln einbringen.

Stephan Weber/Heiner Schwarz,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Quellen/Verweise

Der dritte Nahverkehrsplan wird auf der Website der Stadt Köln zum Download angeboten: www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/dritter-nahverkehrsplan-12-2017.pdf

Bau-stein	Bauliche/verkehrstechnische Maßnahme	Ziel/Angebotsausweitung	Bezug zum Nahverkehrsplan
1 Kapazitätssteigerung auf der Ost-West-Achse und auf der Strecke Deutzer Hafen/Porz			
1.1	Neubau der Gleisanlagen am Neumarkt/Westseite ab Abzweig Mauritiussteinweg <ul style="list-style-type: none"> Neubau von Mittelbahnsteigen am Neumarkt mit veränderter Anordnung: Nordseite Richtung Westen, Südseite Richtung Osten 	Drei-Minuten-Takt Linie 1 Weiden West – Neumarkt in Hauptverkehrszeit → 50 % mehr Kapazität auf der Aachener Straße → vier Bahnsteigkanten am Neumarkt, unabhängige Ein- und Ausfahrten Richtung Aachener Straße bzw. Mauritiussteinweg, Möglichkeit der Schleifennutzung ohne Behinderung von Zügen auf den Außengleisen → bahnp paralleler Expressbus auf der Aachener Straße nicht erforderlich	Tabelle 5-28 Ifd. Nr. 2
1.2	Zusätzliches Wendegleis am Heumarkt/Südseite <ul style="list-style-type: none"> Verlegung der dort nicht barrierefrei ausbaubaren Bushaltestelle zusätzliche Wendekapazität um Linien 7 und 9 in der Hauptverkehrszeit zu verstärken 	Fünf-Minuten-Takt Linie 7 Zündorf – Heumarkt → 100 % mehr Kapazität auf der Linie 7 Ost in der Nachmittags-hauptverkehrszeit	Tabelle 5-27 Ifd. Nr. 6
1.3	Verdichtung West	Verlängerung der Verstärker der Linie 1 bis Weiden West in der Hauptverkehrszeit	Tabelle 5-28 Ifd. Nr. 2
1.4	Verdichtung Ost	Verlängerung der Verstärker der Linie 9 bis mindestens Ostheim in der Hauptverkehrszeit perspektivisch Neubaustrecke nach Neubrück → 50 % mehr Kapazität in Kalk → 100 % mehr Kapazität in Vingst und Ostheim → bahnp paralleler Busergänzungsverkehr nach Neubrück kann entfallen	Tabelle 5-27 Ifd. Nr. 1 und 2 Tabelle 5-28 Ifd. Nr. 3, 4 und 5
1.5	Komfortable Haltestellen mit ausreichend breiten Bahnsteigen, insbesondere auf der Aachener Straße <ul style="list-style-type: none"> Steigerung der Aufenthaltsqualität für die wartenden Fahrgäste, Sitzmöglichkeit in den Wetterschutzhäusern Verkürzung der Fahrgastwechselzeiten durch ausreichende Bewegungsräume Vermeidung von Langsamfahrten an überfüllte Bahnsteige 	Erhöhung der Betriebsstabilität, der Betriebssicherheit und des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste	
2 Attraktivitätssteigerung der tangentialen Gürtellinie (Linie 13)			
	viergleisiger Ausbau der Haltestelle Herler Straße	→ Fünf-Minuten-Takt Linie 13 → Entlastung der innerstädtischen Linien durch Aufwertung der Tangentialverbindung (Linie 13) → Linien aus dem Stadtbahntunnel Mülheim können ohne Behinderung des durchgehenden Verkehrs an der Herler Straße enden	Tabelle 5-27 Ifd. Nr. 8
3 Kapazitätssteigerungen Richtung Dünnwald/Schlebusch und Luxemburger Straße/Hürth			
3.1	Wendegleis Leuchterstraße (alternativ Odenthaler Straße oder zweigleisiger Ausbau Odenthaler Straße – Schlebusch)	Fünf-Minuten-Takt Linie 4 zwischen Dünnwald und Bocklemünd (zusammen mit 3.2)	Tabelle 5-27 Ifd. Nr. 4
3.2	zweigleisiger Ausbau Gleisdreieck Poststraße <ul style="list-style-type: none"> Bau des fehlenden Verbindungsgleises Severinstraße – Barbarossaplatz oberirdisch, ohne Kreuzung der Gegengleise, auf eigenem Bahnkörper im bestehenden Mittelstreifen vom Perlengraben/Rothgerberbach 	<ul style="list-style-type: none"> Führung Linie 3 nach Klettenberg statt Görlinger-Zentrum, Verlängerung Linie 18 mit allen Fahrten bis mindestens Hürth-Hermülheim → 50 % mehr Kapazität zwischen Deutz und Severinstraße und auf der Luxemburger Straße → 100 % mehr Kapazität auf der Linie 4 Ost → 100 % mehr Kapazität nach Hürth → neue Direktverbindung Klettenberg – Deutz → mit den Umsteigepunkten Severinstraße und Bahnhof Deutz → Bahnp paralleler Busergänzungsverkehr nach Hürth und Höhenhaus kann entfallen	Tabelle 5-27 Ifd. Nr. 11 und 12
4 Attraktivitätssteigerung der Ringstrecke und der Strecke in der Neusser Straße			
	Verdichtung Ringe	gantztägiger Fünf-Minuten-Takt Linie 15 Ubierring – Longerich → Entlastung der Umsteigehaltestellen Neumarkt und Dom/Hbf	Überlastung der Innenstadstrecken wird im Nahverkehrsplan nicht dargestellt.
5 Kapazitätssteigerung auf der Nord-Süd-Strecke durch den Einsatz von Langzügen			
	Verlängerung der Bahnsteige auf den Strecken <ul style="list-style-type: none"> Schönhauser Str. – Sürth – Bonn Zoo – Thielenbruch (ausgenommen Tunnel Mülheim) Ausnutzung der vorhandenen Bahnsteiglängen von 90 Metern der Nord-Süd-Strecke durch den Einsatz von Langzügen	→ Kapazitätssteigerung auf der Linie 16 , die dann auf ihrer gesamten Linienlänge unabhängig vom Straßenverkehr geführt werden kann → Tausch der Endstellen der Linien 16 und 18: Linie 16 nach Buchheim/Thielenbruch, Linie 18 nach Reichensperger Platz/Niehl → Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur der unabhängig geführten Strecken → Einsatz von Zugverbänden mit 50 % größerem Platzangebot	Tabelle 5-27 Ifd. Nr. 9 und 10

Bausteine für eine flächendeckende Verbesserung des Kölner Stadtbahnnetzes

Bustaktverdichtungen im Bergischen Erste positive Ergebnisse

Im Dezember 2017 wurde der Takt der Busse im Rheinisch-Bergischen Kreis kräftig verdichtet. Auf 30 Hauptbuslinien im Kreisgebiet kam es zu einer Erweiterung des Angebotes. Die ersten Ergebnisse der Fahrgastzählungen konnten kürzlich vorgestellt werden.

Besonders positiv – die Linie 426, die von Bergisch Gladbach über Biesfeld und Kürten nach Wipperfürth verkehrt, und das seit dem Ausbau tagsüber von 6 bis 21 Uhr im 20-Minuten-Takt. 2.900 Fahrgäste werden auf dieser Linie pro Werktag im Schnitt gezählt.

In der Linie 427, die von Bergisch Gladbach über Eikamp, Bechen, Weiden und Kürten-Olpe nach Wipperfürth verkehrt, nutzen im vergangenen Jahr im Schnitt pro Tag 2.400 Fahrgäste das Angebot.

Der „Vorlaufbetrieb“ für eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 soll die Linie 454 sein, die bis Kürten-Bechen durchfährt. Hier wurden wochentags durchschnittlich 700 Fahrgästen gezählt. Dort sei „noch viel Luft nach oben“, berichtete der Kölner Stadt-Anzeiger. Die Linienführung soll verändert, der Technologiepark angebunden werden.

Schön, dass auch im Rheinisch-Bergischen Kreis die Menschen bereit sind, ein höherwertiges Busangebot nachzufragen und auch auf den Hauptachsen des Kreises ein angebotsorientiertes Liniennetz angenommen wird.

Linie 434 mit Verbesserungspotenzial

Noch ausbaufähig erscheint unterdessen die Anschlussfunktion auf Kölner Stadtgebiet, die von der Odenthaler „Rückgrat“-Linie 434 eigentlich übernehmen werden soll. Auf der Buslinie, die vom Gladbacher S-Bahnhof im 20-Minuten-Takt über Odenthal und Schildgen zur Haltestelle Leuchterstraße der Straßenbahnlinie 4 auf Kölner Stadtgebiet sowie einmal pro Stunde weiter bis Köln-Mülheim verkehrt, wurden im Schnitt 1.900 Fahrgäste pro Wochentag gezählt.

Für zwei von drei Fahrten ist an der Haltestelle „Leuchterstraße“ in Köln-



Bei der Buslinie 434 gibt es noch Optimierungspotenzial: Zwei von drei Fahrten enden in Köln-Dünnwald und nötigen so Fahrgäste in Richtung Mülheim zum Umstieg in die oft überfüllte Stadtbahnlinie 4.

© Foto: Wupsi GmbH

Dünnwald Endstation und die Fahrgäste werden gezwungen, in die Stadtbahnlinie 4 umzusteigen.

Und ab hier wird der im rechtsrheinischen Kölner Norden wohnende Chronist sich seines Kommentars nicht enthalten können. Diese Stadtbahnlinie 4 ist heute schon überfüllt, die Linie 4 gehört mit zu den unpünktlichsten Linien und bleibt auch vor den üblichen Fahrausfällen nicht verschont.

Im Januar 2017 wurde öffentlichkeitswirksam ein „33-Punkte-Programm“ als Maßnahmenkatalog „Runder Tisch Verkehr im Rechtsrheinischen“ verkündet – erarbeitet vom Rheinisch-Bergischen Kreis, der Stadt Bergisch Gladbach und der Stadt Köln. Frau Oberbürgermeisterin Reker und die Kölner Verkehrsdezernentin, Frau Blome, waren bei der Vorstellung der Punkte anwesend.

Mit der Beschlussvorlage 1007/2017 hat die Oberbürgermeisterin diese Punkte in die Gremien eingebracht – für die 434 lesen wir dort: „Um die Situation im ÖPNV bereits mittelfristig spürbar zu verbessern, ist geplant, aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis folgende (...) Schnellbuslinien bis an das leistungsfähige Schienennetz der KVB oder DB AG zu führen: (...) von Altenberg-Odenthal-Schildgen bis nach Köln-Mülheim (Wiener Platz)“

Sowohl die Bezirksvertretung in Köln-Mülheim wie der Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Köln haben diesen

Beschlussvorschlag deutlicher ausgearbeitet – mit Vorgaben „im 20-Minuten-Takt“ und dem Fahrziel „Bahnhof Mülheim“.

Keine dieser Vorgaben wurde bisher von der Stadt Köln umgesetzt. Und so müssen die Fahrgäste auf eine umsteigefreie Verbindung verzichten und belasten zusätzlich die ohnehin schon überlastete Stadtbahnlinie 4 – attraktiver, kundenorientierter Nahverkehr sieht anders aus.

Im Zusammenhang mit öffentlichen Dokumenten zur zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplanes wird deutlich, dass die Buslinie 434 trotz der Beschlüsse gar nicht von der Stadtverwaltung betrachtet wird. Frau Reker schreibt hier an die Regierungspräsidentin: „Neue Linie 174 zwischen Aeltgen-Dünnwald-Straße und Wiener Platz/Danzierstraße zur Entlastung der Linie 4 (...) kann wegen Umsetzung des Expressbusses auf der Aachener Straße mangels Kapazitäten nicht zum Fahrplanwechsel 12/2019 umgesetzt werden“.

Es wäre ja zu einfach, die Linie 434 alle 20 Minuten weiterfahren zu lassen und damit die Kraftverkehr Wupper-Sieg zu beauftragen. Man möchte selber planen und den Auftrag der KVB zuschieben – dass bei diesem Plan die Menschen unnötig umsteigen müssen, spielt für Stadt Köln keine Rolle.

Ab Juni 2019 beginnt der Vorlaufbetrieb des Rhein-Ruhr-Express – noch – mit Halt in Köln-Mülheim. Dieser Halt, so die Stadt Köln, sei ihr wichtig. Wenn dies wirklich so wäre, warum belässt die Stadtverwaltung es hier bei einem Lippenbekenntnis und schafft es in zwei Jahren nicht, eine regionale Schnellbuslinie zur Stärkung dieses Haltes an den Bahnhof Mülheim zu bringen – so wie es die Politik von ihr eingefordert hat?

Warum umgeht sie nicht die Engpässe, die sich spätestens mit der Sanierung der Mülheimer Brücke noch verstärken werden, indem sie die Linie 434 „an das leistungsfähige Schienennetz“ – eben den Bahnhof Köln-Mülheim mit allen Arten von Nahverkehrszügen vom RRX bis zur S-Bahn anbindet und so auch den städtischen Schienenverkehr entlastet?

Heiner Schwarz



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



VCD-Initiative war erfolgreich

S 11 wird durchgehend zweigleisig und barrierefrei geplant

Die Vorplanung für den Ausbau der S 11 von Köln nach Bergisch Gladbach wurde Mitte April 2019 abgeschlossen. Am 17. April hat das Projektteam, bestehend aus dem Land Nordrhein-Westfalen, dem Nahverkehr Rheinland (NVR) und der Deutschen Bahn, Details zur sogenannten Vorzugsvariante veröffentlicht.

Die Vorzugsvariante ist der aktuelle Planungsentwurf, der in den kommenden Planungsphasen laufend weiter ergänzt und verfeinert wird, zum Beispiel mit den Ergebnissen von weiteren Studien und Detailuntersuchungen.

Die nächsten Planungsschritte können sich nahtlos anschließen, da bei der Bahnknotenkonferenz im Februar eine entsprechende Planungsvereinbarung von Land, NVR und DB unterzeichnet wurde. Damit stehen Mittel in Höhe von 32 Millionen Euro zur Finanzierung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und für das Genehmigungsverfahren zur Verfügung.

Anregungen der Bürger „weitgehend eingeflossen“

Das Projektteam betont, dass in die heute vorliegende Vorzugsvariante die Anregungen der Bürger so weit wie möglich eingeflossen sind. Im Frühjahr 2018 waren im Online-Dialog über 300 Rückmeldungen eingegangen und mehr als 600 Besucher zu den beiden Infomessen in Köln und Bergisch Gladbach gekommen, die vom „Bündnis für Mobilität“ des Verkehrsministeriums NRW finanziell unterstützt worden sind (siehe dazu RHEINSCHIENE 61, Seiten 14/15).

„Wir investieren in frühzeitige Bürgerbeteiligung,“ sagte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst. „Das ist gut angelegtes Geld. So treiben wir den Ausbau der Linie 11 voran und sorgen für Tempo.“

„Unser Dank geht an alle Bürger, die sich beteiligt haben. Ihre Kommentare und Anregungen haben wertvolle Erkenntnisse gebracht. An vielen Stellen können wir dadurch die Planung optimieren“, ergänzte Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer des NVR. „Die neue, ausgebaute S



Der vorhandene S-Bahnsteig in Bergisch Gladbach-Duckterath wird auf 96 Zentimeter angehoben, um einen höhengleichen Einstieg in die Bahnen zu ermöglichen.

© Foto: Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM)

11 wird dadurch attraktiver für die Fahrgäste und zugleich verträglicher für die Anwohner.“

„Unsere Planer haben die unterschiedlichen Bürgerwünsche in den letzten Monaten intensiv auf ihre Machbarkeit hin geprüft und die Vorschläge aufgenommen, die sich beim Ausbau der S 11 umsetzen lassen“, erklärte Bernd Köppel, Leiter Großprojekte West der DB Netz AG. „Hilfreich ist außerdem, dass wir an vielen Stellen die Zustimmung der Bürger erhalten haben und wissen: Wir liegen hier richtig.“

Auf www.sbahnkoeln.de ist zusammengefasst, welche Anregungen der Bürger aufgenommen werden konnten, welche nicht und welche noch geprüft werden.

Zweigleisiger Ausbau im Thielenbruch

Nach dem Ausbau der S 11 soll der S-Bahn-Takt von bisher 20 auf zehn Minuten verkürzt werden. Zentrale Maßnahme dafür ist der zweigleisige Aufbau der heute eingleisigen Strecke zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach-Duckterath durch das Naturschutzgebiet Thielenbruch. Die Projektpartner betonen, dass sie bei der Suche von guten, verträglichen Planungsalternativen in engem Austausch mit Naturschutzverbänden und -vereinen stehen. Die Umweltschützer

hätten „wichtige Anregungen zum Erhalt des Naturschutzgebietes“ eingebracht.

Viele Bürger hätten sich hingegen sehr intensiv für den zweigleisigen Ausbau eingesetzt, um die S 11 in Zukunft pünktlicher und zuverlässiger zu machen. Die Untersuchungen aus der Vorplanung würden die Notwendigkeit eines zweigleisigen Ausbaus stützen, um den Zehn-Minuten-Takt bis Bergisch Gladbach zuverlässig realisieren zu können. Die Vorzugsvariante enthalte deshalb eine durchgehend zweigleisige Trasse, die mit Blick auf einen möglichst geringen Flächenverbrauch geplant ist.

Im Thielenbruch seien zusätzliche Maßnahmen im Sinne des Naturschutzes in die Vorzugsvariante aufgenommen worden. Dazu würden Durchlässe für verschiedene Tierarten an der Strecke und ein Grundwassermonitoring bereits im Vorfeld möglicher Baumaßnahmen gehören. Weitere Anregungen von Naturschutzverbänden zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen für den Flächenbedarf beim Ausbau würden derzeit noch geprüft.

Auch der bergische Landtagsabgeordnete Rainer Deppe hat darauf hingewiesen, dass „nur mit einem zweigleisigen Ausbau auf der gesamten Strecke ein verlässliches und stabiles Verkehrsangebot erreichbar ist“. Dies sei die zentrale Aussage in einem Schreiben von Bernd

Köppel von DB Netz an ihn. Deppe stellt klar: „Für Bergisch Gladbach ist das durchgängige zweite S-Bahn-Gleis von Dellbrück bis Bergisch Gladbach unverzichtbar“. Der Bergische Naturschutzverein habe – so Köppel – in einem Schreiben eingeräumt, dass bei Verspätungen „mit der Eingleisigkeit weiterhin ein Teil der Züge Bergisch Gladbach nicht erreichen“ werde.

Verlegung des Bahnsteigzugangs an neuer Station Köln-Kalk West

Zur Erschließung des neuen Stadtquartiers auf dem ehemaligen Gelände der Chemischen Fabrik Kalk ist die neue Station Kalk West geplant. Auf Höhe des Odysseums soll ein 150 Meter langer Mittelbahnsteig entstehen.

Ursprünglich hatten die Planer der DB einen Zugang zum Bahnsteig über die Straße des 17. Juni vorgesehen, weil auf diese Weise die gesamte Station auf DB-Grund liegen würde. Im Beteiligungsprozess hätten die Bürger übereinstimmend kritisch die Lage der Bahnsteigzugänge an der Hauptverkehrsstraße angemerkt, die abseits der Laufwege im Viertel liegt. Daraufhin hätten sich die DB und die Stadt Köln verständigt, die Zugänge zur Station nach Süden zu verlegen, auf teilweise städtischen Grund. Von der Wohnbebauung zur S-Bahn-Station seien die Laufwege dadurch deutlich kürzer.

Keine Park&Ride-Anlage in Köln-Kalk

Zur Frage von Park&Ride-Stellplätzen an der neuen Station Kalk West seien die Meinungen der Bürger auseinander gegangen. Manche hätten eine große Chance darin gesehen, direkt an einer Haupteinfallsstraße Richtung Innenstadt Umsteigemöglichkeiten vom Auto zur S-Bahn zu schaffen. Andere würden dagegen befürchten, dass der PKW-Verkehr im Viertel durch eine Park&Ride-Anlage deutlich zunehmen würde.

Die Stadt Köln habe sich der Meinung der skeptischen Bürger angeschlossen: Der Umstieg vom Auto zur S-Bahn soll am Rand der Stadt erfolgen und nicht im Zentrum des rechtsrheinischen Köln. Zusätzlicher Autoverkehr im Stadtteil soll vermieden werden, Park&Ride-Plätze würden diesem Ziel zuwiderlaufen. Stattdessen befürwortet die Stadt Köln, auch Kalk in Bezug auf Mobilstationen zu untersu-



Luftbild des Bahnhofs Bergisch Gladbach, die Erweiterungsflächen sind blau markiert.

Quelle Foto: Stadt Bergisch Gladbach

chen, um verschiedene Verkehrsträger zu kombinieren.

Denkbar seien zum Beispiel eine Fahrradstation, Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes sowie Sharing-Angebote. Wann und wo Mobilstationen in Kalk und den anderen Bezirken von Köln eingerichtet werden könnten, erarbeite die Stadt Köln derzeit.

Vier Bahnsteigkanten in Bergisch Gladbach

Die Vorzugsvariante sieht den Bau von drei zusätzlichen Bahnsteigkanten im Bahnhof Bergisch Gladbach vor.

Viele Kommentare der Bürger hätten sich auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der S 11 bezogen. Mit den zusätzlichen Gleisen und Bahnsteigen sei bei einem 10-Minuten-Takt ausreichend Platz für die benötigten Fahrzeuge. Zudem stünde zukünftig für die Wende in Bergisch Gladbach mehr Zeit zur Verfügung. Damit werde die S 11 insgesamt auch zuverlässiger, Verspätungen könnten abgebaut werden.

Das Umfeld des Bahnhofs in Bergisch Gladbach werde sich aber nicht nur durch den Umbau und die Erweiterung des S-Bahnhofs verändern, sondern auch durch den geplanten Neubau eines Stadthauses auf dem nordwestlich des Bahnhofs gelegenen Grundstückes. Die Planungen der Stadt Bergisch Gladbach seien dafür angelaufen und würden eng mit den Planungen der Deutschen Bahn abgestimmt.

Vom VCD geforderte Barrierefreiheit aufgegriffen

Zu den größten Planungsänderungen aufgrund von Bürgerwünschen gehört nach Aussage des Projektteams der barrierefreie Umbau weiterer Stationen, die bisher nicht im Projekt enthalten waren. Friedhelm Bihn, Sprecher des VCD im Rheinisch-Bergischen Kreis (RBK) und Autor dieses Artikels, hatte bei den Infomessen in Köln-Mülheim und Bergisch Gladbach intensiv für die Barrierefreiheit der S 11 gekämpft. Bihn, gleichzeitig Vorsitzender des Inklusionsbeirates der Stadt Bergisch Gladbach und des Beirates für die Belange von Menschen mit Behinderungen des RBK, hatte eine Liste aller Haltepunkte der S 11 zwischen Köln Hbf und Bergisch Gladbach vorgelegt, in der er detailliert die Defizite in Sachen Barrierefreiheit festgehalten hatte.

Auf dieser Grundlage hatten Ministerium, NVR und DB verhandelt und jetzt ein neues Programm aufgelegt, mit dem – wie zu erfahren war – elf Millionen Euro in den barrierefreien Ausbau investiert werden sollen. Damit wird ein großer Schritt in Richtung bequemer Zugang zur S-Bahn für alle Fahrgäste gemacht. Wie das Projektteam jetzt bekanntgab, werden die Maßnahmen durch verschiedene Landes-, Bundes- und DB-Programme finanziell gefördert.

Die bestehenden Bahnsteige der Haltepunkte Köln-Holweide, Köln-Dellbrück und Duckterath, die zunächst nicht Bestand-

teil des S 11-Kernpaketes waren, werden jetzt zusätzlich in das Projekt ausgenommen und auf 96 Zentimeter erhöht, um damit einen höhengleichen barrierefreien Einstieg in die S-Bahn zu ermöglichen.

In Köln Messe/Deutz sollen, so das Projektteam, die Bahnsteige des Schienenahverkehrs („Deutz/hoch“) auf der Ostseite über den sogenannten „KVB-Tunnel“ barrierefrei über Aufzüge mit der U-Bahn verbunden werden. Auch das Fernbahngleis 12 in Deutz tief erhalte barrierefreie Zugänge. Um auch auf der Westseite vom Empfangsgebäude her Komfortverbesserungen zu erzielen, würden dort Rolltreppen geplant. Im Ergebnis werde damit, betont das Projektteam, die S 11 vom Kölner Hauptbahnhof bis Bergisch Gladbach durchgehend barrierefrei zugänglich sein. Die konkrete Ausstattung der Bahnsteige werde im weiteren Verlauf der Planung geklärt.

In Duckterath soll es aber eine rund 150 Meter lange Fußgängerrampe zum neuen zweiten Bahnsteig auf dem etwa sechs Meter hohen Bahndamm geben, stellt Bihn fest. Ein Aufzug und eine Brücke zum Bahnsteig seien nur im Rahmen des von der Stadt geplanten Parkhauses auf der heutigen Park&Ride-Fläche vorgesehen. Beim Bahnhof Köln Messe/Deutz hält Bihn die angekündigten Maßnahmen für einen barrierefreien Ausbau nicht für ausreichend. Der NVR hat angekündigt, dass in einer ergänzenden Machbarkeitsstudie die Anforderungen an eine weitergehende Barrierefreiheit möglichst vieler

direkter Umsteigewege weiter untersucht werden sollen.

Zweiter Bahnsteigzugang am Bahnhof Bergisch Gladbach

Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss des Rates der Stadt Bergisch Gladbach hat in seiner Sitzung vom 10. April die Verwaltung beauftragt, mit der Deutschen Bahn einen Letter of Intent über die Planung eines zweiten Bahnsteigzugangs im Rahmen des Ausbaus des S-Bahnhofes in Bergisch Gladbach abzuschließen.

In der Politik besteht der Wunsch nach einer Querungsmöglichkeit der Gleise sowie deren zusätzlicher Erreichbarkeit am südwestlichen Ende der Bahnsteige zusammen mit einer Verbindung zwischen Busbahnhof und Jakobstraße, um eine weitere Möglichkeit zu schaffen, die Bahnsteige durch eine Unterführung möglichst barrierefrei zu erreichen.

Wesentliche Gründe hierfür seien die aufgrund der zukünftig deutlich größeren Bahnsteiglängen zurückzulegenden Wege insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, ein besseres Sicherheitsempfinden sowie eine befürchtete Entfremdung am Ende der jeweiligen Bahnsteige. Darüber hinaus bietet ein weiterer Zugang die Option eine optimierten Entfluchtung der neu anzulegenden Bahnsteige.

Friedhelm Bihn

S-Bahn Köln

Nächster Quantensprung im Wochenendverkehr absehbar

20-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen ab 2020

Nachdem bereits im Dezember 2018 der S-Bahn-Takt an Samstagen auf drei Züge pro Stunde verbessert wurde, ist jetzt die Einführung des 20-Minuten-Takts auch an Sonn- und Feiertagen ab Dezember 2020 absehbar. Damit würde der Nahverkehr Rheinland (NVR) tagsüber an Wochenenden innerhalb von nur zwei Jahren 50 Prozent mehr Leistung anbieten.

Mehr denn je ist nun die KVB gefordert: Eine Taktverdichtung an Samstagen ist seit langem überfällig. Die ausreichende Vorlaufzeit gibt die Chance, das KVB-Angebot attraktiv neu zu gestalten: 10-Minuten-Grundtakt für die Stadtbahn täglich, montags bis freitags teilweise verstärkt auf fünf Minuten, dazu Busse im 10- oder 20-Minuten Takt mit passendem Anschluss zu Stadtbahn und zur S-Bahn.

Markus Meurer



Wenn Mobilität Pause macht

Sichere und stabile Fahrradparksysteme für Unternehmen, den öffentlichen Raum und alle Fahrradbesitzer.

► Informationen unter: www.wsm.eu

WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH
Industriestraße 20 · 51545 Waldbröl · www.wsm.eu

Bilanz

Zehn Jahre KVB-Vorstand Fenske

Ende 2018 ist Herr Fenske gegangen. Mit vielen Würdigungen und Interviews in den Medien. Doch nirgends eine kritische Wertung.

Sein Einstieg war gekoppelt mit dem Einsturz des Historischen Archivs am 3. März 2009. Dies war eine Zäsur. Denn mit U-Bahn-Projekten war dann erst einmal Schluss. Es kamen jedoch kaum andere Innovationen von der KVB, die es für eine Verkehrswende, wie sie auch von Köln Mobil 2025 gefordert wird, gebraucht hätte. Die Folgen erleben wir heute.

Schienen-Fahrzeuge

Zehn Jahre lang wurden keine neuen Fahrzeuge geliefert, um die stark gestiegenen Fahrgastzahlen bewältigen zu können. Erst 2018 wurde eine neue Bestellung in Auftrag gegeben, allerdings nur um bestehende Fahrzeuge zu ersetzen. Ende 2018 wurde nun beschlossen, einige Wagen auf den Linien 4 und 13 zu verlängern, damit 20 Prozent mehr Fahrgäste befördert werden können. Frühestens 2022 kommen sie zum Einsatz.

Obwohl der KVB-Vorstandssprecher auf seinen jährlichen Bilanzpressekonferenzen stets mehr Fahrgäste verkündete, versäumte er es, zusätzliche Fahrzeuge frühzeitig anzuschaffen.

Busse

Hier ist das Unternehmen flexibler. Wenn Busse und Personal fehlen, kann es diese Leistung fremd vergeben. So fahren viele Subunternehmen im Auftrag der KVB. Doch auch hier ist der Markt angespannt. Die KVB hat in den letzten Jahren nicht mit einer Ausweitung des Busnetzes und einer Verstärkung des Taktes geplant. Dies ist aus den Stellungnahmen der KVB zum Nahverkehrsplan 2015 abzulesen. Erst im Jahr 2018 war das Eis gebrochen und ein Fortschritt ist erkennbar. Das Busangebot wurde und wird erweitert. Doch um fünf Jahre zu spät.

E-Busse

Auch hier war der Vorstand der KVB viel zu zögerlich und die Entwicklung zog an der

KVB vorbei. Erst auf Druck aus der Politik wurden E-Busse für einen Probebetrieb angeschafft. Eine schnelle Ausweitung, über die Linie 133 hinaus, ist nun leider nicht machbar, da der Markt an E-Bussen leergefegt ist. Der KVB-Vorstand hat die Entwicklung verschlafen.

Neue Schienenstrecken

2018 wurden 600 Meter neue Schiene eröffnet: von Ollenhauerring bis Görlinger Zentrum. Ansonsten waren in den letzten Jahren nur die derzeit machbaren Teile der Nord-Süd-U-Bahn in Betrieb genommen worden: die Linie 5 zum Heumarkt und die Linie 17 von Severinsbrücke bis Rodenkirchen. Zehn Jahre Fast-Stillstand bei neuen Schienenwegen, dies hat auch der KVB-Vorstand zu verantworten.

Die momentan konkretesten Projekte sind aus der Bürgergesellschaft, von Investoren oder der Politik an die KVB herangetragen worden:

- **Straßenbahn Mülheim-Süd:** Hier sahen KVB und Verwaltung noch 2015 nur eine Buslinie vor. Erst bürgerschaftliche Initiative zusammen mit engagierten Investoren haben KVB und Verwaltung zu einer Straßenbahn gebracht.
- **Verlängerung nach Rondorf und Meschenich:** Auch hier erfolgte der Anstoß nicht von der KVB. Investoren für ein neues Wohngebiet in Rondorf wollen ein „zweites Widdersdorf“ – ohne Bahnanschluss – verhindern und engagieren sich für eine Machbarkeitsstudie.

Luftreinhaltung und Umweltschutz

Seit zehn Jahren ist die EU-Richtlinie für die Luftreinhaltung Gesetz. Wie hat Herr Fenske das Unternehmen KVB aufgestellt, um als Mobilitätsanbieter den Umstieg vom Autofahren zu ermöglichen? Einige zeitweise Taktverdichtungen auf Stadtbahnlinien, verbesserter Nachtverkehr, ansonsten wenig. Aktuelle Aussagen – auch vor Gericht – betonen, dass der Nahverkehr nicht in der Lage ist, bei einem Fahrverbot weitere Fahrgäste aufzunehmen. Zehn Jahre hätten für eine Vorbereitung reichen können. Bei einem

besseren Angebot für den Umstieg vom PKW wäre eventuell die Diskussion um ein Fahrverbot nicht nötig

Kapazitätserweiterung Linie 1 und die U-Bahn

Der Eindruck des letzten Jahres täuscht. Auch für die Kapazitätserweiterung der Linie 1 hat sich der KVB-Vorstandssprecher Fenske erst im letzten Jahr entschieden eingesetzt. Und dann in besonderem Maße für eine U-Bahn, deren Bau wohl alle anderen Schienenprojekte blockieren würde.

Dass die Linie 1 an die Kapazitätsgrenzen kommt, war schon lange klar. Durch die Untersuchungen im Rahmen der Stärke-Schwäche-Analyse für den Nahverkehrsplan waren seit 2012 Engpässe bekannt. Irgendwann wurde dann eine Machbarkeitsstudie beauftragt, doch es brauchte Nachfragen und Druck aus dem KVB-Aufsichtsrat, um diese Studie vorzulegen. Das Ergebnis war eindeutig: Eine Kapazitätserhöhung für die Linie 1 ist nur mit der Verlängerung der Züge machbar.

Bilanz

Zehn Jahre KVB-Vorstandssprecher Fenske waren zehn Jahre mit nur kleinen Schritten in Richtung Verkehrswende, mit wenig Fortschritten für das Mobilitätsunternehmen KVB, für die Umwelt und die Menschen in dieser Stadt. Erst nach der Klage der Deutschen Umwelthilfe bewegte sich die KVB spürbar.

Ausblick

In den letzten Jahren fand ein regelmäßiger Gedankenaustausch zwischen der KVB und dem VCD statt. An diesen Gesprächen hat zum Teil auch Herr Fenske teilgenommen. Den Dialog haben wir sehr geschätzt. Wir würden ihn gerne mit seiner Nachfolgerin fortführen, um gemeinsam in den nächsten zehn Jahren mehr für den umweltfreundlichen Verkehr in Köln zu erreichen.

Roland Schüler/Ausblick: Markus Meurer, VCD-Arbeitskreis ÖPNV □

Zukunft der Werksbahnen im Braunkohlerevier

Neue Gleise für den Güterverkehr im Rheinland

Der Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ (Kohlekommission) empfiehlt, die RWE-Werksbahntrassen für den Güterverkehr umzuwidmen. Die nachfolgenden Vorschläge konkretisieren diese Empfehlung und zeigen, wie diese Trassen in das regionale Eisenbahnnetz integriert werden können.

RWE Power betreibt im rheinischen Braunkohlerevier ein eigenes Eisenbahnnetz, um die in den Tagebauen geförderte Braunkohle in die Kraftwerke und „Veredlungsbetriebe“ zu transportieren. Mit der klimaschädlichen Braunkohleförderung und -verstromung soll nach den Empfehlungen der Kohlekommission spätestens 2038 Schluss sein. Bis dahin muss klar sein, was aus den hervorragend ausgebauten Gleisanlagen wird.

Hierbei geht es um die Hambach- und vor allem die Nord-Süd-Bahn, die vom Tagebau Garzweiler bis nach Knapsack führt (siehe Abbildung). Sie ist geeignet, in Zukunft eine wichtige Rolle im Eisenbahngüterfernverkehr zu spielen.

Man könnte sie im Norden sowohl an die Strecke Köln – Mönchengladbach (ein eingleisiger Anschluss von Niederaußem nach Rommerskirchen besteht schon) und damit an die niederländischen Häfen als auch im Raum Erkelenz an die Strecke Aachen – Mönchengladbach und damit an die Montzen-Route zu den belgischen Häfen anschließen. Damit könnte auch die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltene „Rheydter Kurve“ realisiert werden.

Im Süden müsste man eine Verbindung zu den rechts- und linksrheinischen Strecken schaffen, und schon hätte man eine leistungsfähige Umgehung des Eisenbahnknotens Köln für den trans-europäischen Güterverkehr. Westring und Südbrücke würden so vom Güterverkehr weitgehend entlastet und die S-Bahn-Pläne für Köln könnten schneller und kostengünstiger realisiert werden.

Natürlich ist das ein Milliardenprojekt. Insbesondere die südliche Anbindung an die rechte Rheinstrecke mit Rheinquerung zwischen Bonn und Köln ist sehr aufwändig und angesichts der dichten Bebauung in Hürth, Brühl und Wesseling

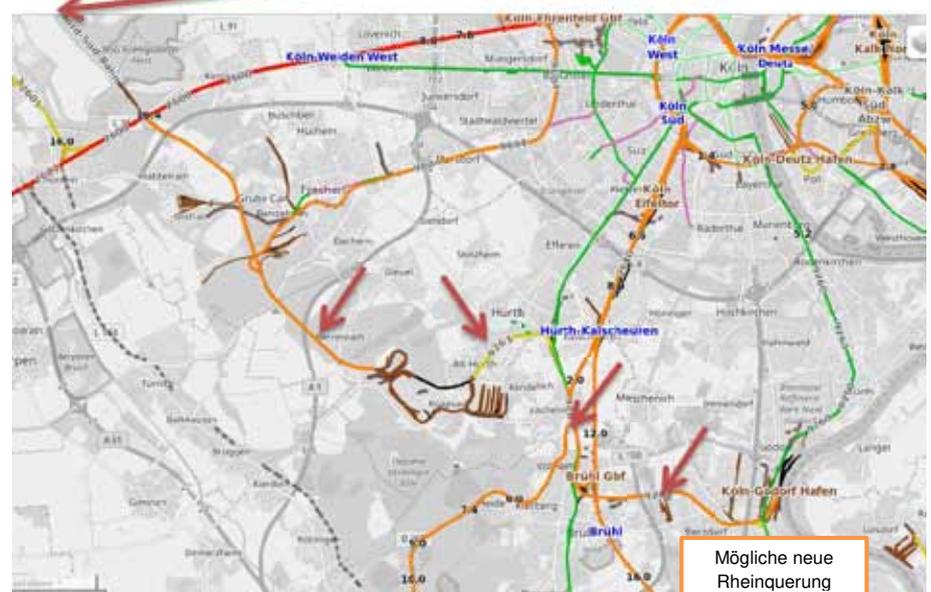
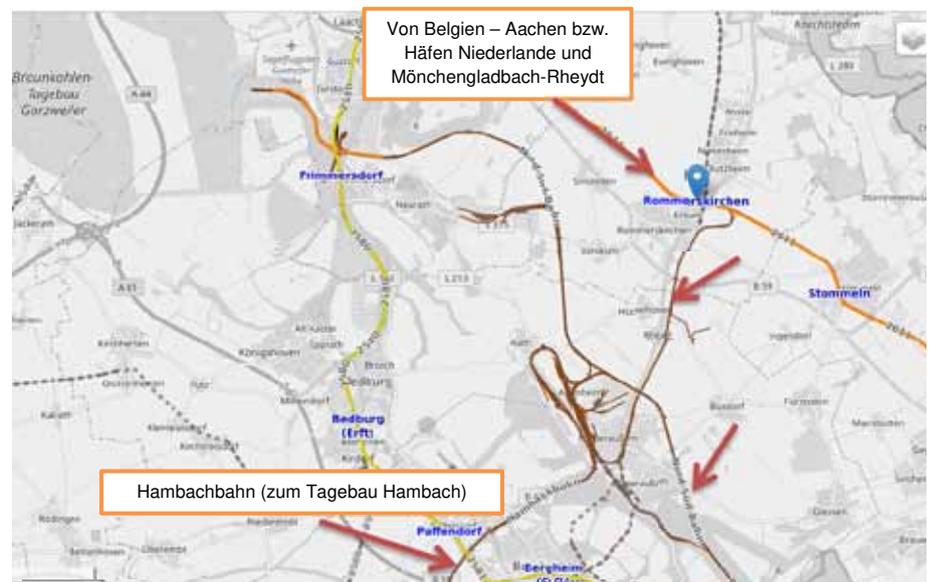
nur weitgehend unterirdisch vorstellbar. Aber immerhin sieht der Bundesverkehrswegeplan auch eine Eisenbahnspange Köln/Brühl – Porz-Wahn vor.

Chancen jetzt nutzen!

Bis zur Freigabe der Kohlebahnen werden noch 16 bis 19 Jahre vergehen – Zeit, die genutzt werden muss, die zukünftige Nutzung zu planen, damit zwischen 2035 und 2038 mit der elektrischen und

signaltechnischen Umrüstung und der Einbindung ins öffentliche Eisenbahnnetz begonnen werden kann. Dazu müssen die Einzelmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans angepasst und neu bewertet, Rekultivierungspläne geändert, Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Aber die Chance für eine langfristig tragfähige Lösung muss jetzt genutzt werden.

Berti Waddey



Die zukünftige „Große Güterbahn-Westtangente“ schafft Verbindungen zwischen Köln Belgien und den Niederlanden sowie der Nord-Süd-Strecke längs des Rheins.

[Darstellung: OpenRailwayMap, Daten © OpenStreetMap-Mitwirkende]

Brühl

Die Fahrradstadt

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

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

Tipps und Kartenmaterialien für tolle Touren in und rund um Brühl sowie zur Fahrrad-Ausleihe erhalten Sie im

Ticket- & Tourismus-Center brühl-info Uhlstraße 1, 50321 Brühl

Telefon: 02232 79-345 ♦ Telefax 02232 79-346 ♦ tourismus@bruehl.de



Kurze Wege • starke Stadt
FahrradStadtBrühl

www.bruehl.de

Rheinisch-Bergischer Kreis

Mobilitätskonzept auf der Zielgeraden

Bei der 2. Regionalkonferenz Mobilität im Bergisch Gladbacher Kreishaus kamen Anfang März 2019 rund 170 Akteure verschiedener Fachrichtungen – Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Vereine, Verbände und Ehrenamt – zusammen, um das Integrierte Mobilitätskonzept des Rheinisch-Bergischen Kreises auf die Zielgerade zu bringen. Die Ergebnisse der Konferenz fließen in das Konzept ein, das im Sommer 2019 von der Politik beraten wird.

„Mit der Einrichtung der Mobilitätsstationen im kommenden Jahr setzen wir bereits einen wichtigen Baustein zur Verbesserung der Mobilität um. Das Integrierte Mobilitätskonzept wird uns viele weitere Ansätze und Impulse liefern, von denen der Rheinisch-Bergische Kreis und auch die gesamte Region profitieren kann. Und dafür ziehen wir gemeinsam an einem Strang“, betonte Landrat Stephan Santelmann.

Umverteilung von Flächen entspannt Mobilitätssituation

Wissenschaftlichen Input zu den neuesten Themen der Mobilitätsforschung gab es durch Professor Jürgen Gerlach von

der Bergischen Universität Wuppertal. In seinem Vortrag „Visionen einer nachhaltigen Mobilität – was erwartet uns 2030?“ zeichnete er ein Bild, wie Mobilität sich wandeln kann, wenn Fahrrad, Bus und Bahn verstärkt für den Berufs- und Freizeitverkehr genutzt werden. Mit Themen wie „Umgestaltung von Parkraum“, „flexible Bedienformen im öffentlichen Verkehr“ oder „bürgerschaftliches Engagement beim Bau von Radwegen“ wurde eine Vielzahl an Best-Practice-Beispielen vorgestellt. Auch die Umverteilung von Flächen könne, so Gerlach, zu einer Ent-

spannung der Mobilitätssituation führen. „Mit ihrem Mobilitätskonzept sind sie bereits auf einem guten Weg – machen Sie diese Visionen zu ihrer Zukunft“, spornete er die Gäste weiter an.

„einfach.besser.ankommen.“

Diesen Aspekt griff auch Dr. Timo Barwisch vom Büro plan.mobil auf, der gemeinsam mit seinen Kollegen des Planungsbüros AD Stadtverkehr den gesamten Prozess zum Mobilitätskonzept Rhein-Berg begleitet. Unter der Frage



Anhand eines Großplakats des visualisierten Integrierten Mobilitätskonzepts erläuterte Dr. Barwisch den Projektlauf und beispielhaft einzelne Maßnahmenvorschläge.



In nachhaltiger Erinnerung bleiben die Kernaussagen der 2. Regionalkonferenz Mobilität sicher auch durch die Zeichnung der Grafikerin Susanne Ferrari (Visual Facilitators), die während der Veranstaltung wichtige Inhalte über das sogenannte Graphic Recording live als ausdrucksstarkes Kunstwerk zu Papier brachte.



Die Maßnahmevorschläge im Mobilitätskonzept lassen sich in sieben Handlungsfelder untergliedern.

„Welche Zukunft ist denkbar?“ wurden dabei im Zusammenspiel mit vielen verschiedenen Mobilitätsakteuren 92 lohnenswerte Maßnahmen identifiziert, die zu 35 Schlüsselprojekten mit unterschiedlichen Zeithorizonten gebündelt wurden.

„Die Menschen profitieren nur, wenn sie diese Optionen auch wirklich nutzen können – einsteigen, mitfahren und unterwegs sein“, so Barwisch. Die Möglichkeit, diese bereits erarbeiteten Schlüsselprojekte weiterzudenken, zu diskutieren und zu hinterfragen, hatten die Konferenzgäste an drei Themenständen, die jeweils unter einem Begriff des Slogans zum Mobilitätskonzept „einfach.besser. ankommen.“ standen.

Wie im letzten Jahr war die Mobilitätskonferenz als interaktive Veranstaltung angelegt. Mehrmals konnten die Gäste über ihre Smartphones zu verschiedenen Fragestellungen rund um die Mobilität im Rheinisch-Bergischen Kreis abstimmen.

Partner für die weitere Umsetzung

Auf einer dreidimensionalen Kreiskarte konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer besonders wichtige Schlüsselprojekte, die auf Fähnchen notiert waren, geografisch verorten und ihre Organisation als Partner für die weitere Umsetzung benennen. So können im Nachgang die Akteure zusammenkommen, die sich mit den gleichen Projekten befassen.

„Ich bin sicher, dass sich genügend Komplizen für die unterschiedlichen Projekte gefunden haben – denn Zu-

sammenarbeit sind wir im Rheinisch-Bergischen Kreis geübt“, freute sich Gerd Wölwer, Kreisdezernent für Umwelt und Planung. „Das Mobilitätskonzept soll kein Papier für die Schublade sein, sondern ein nachhaltiger Handlungsrahmen für die Zukunft unsere Mobilität, der nach und nach umgesetzt wird“, betonte Wölwer. „Wir haben heute eine Vielzahl an guten Rezepten zusammengestellt, die passgenau auf den Rheinisch-Bergischen Kreis zugeschnitten sind – damit wollen wir die Mobilität von morgen entwickeln.“

Kreis zeigte VCD-Wanderausstellung

Parallel zur Mobilitätskonferenz – vom 6. bis 20. März – zeigte der Kreis im Foyer des Kreishauses die Wanderausstellung des VCD zum Thema „Nachhaltige Mobilität – heute – morgen – 2050“. So konnten die Teilnehmer der Konferenz, Besucher des Kreishauses und die Mitarbeiter des Kreises sich interaktiv mit dem Thema „Wie sind wir in Zukunft mobil?“ beschäftigen.

Die VCD-Wanderausstellung besteht aus drei Säulen zu den Themen „Mobilität von heute“, „Mobilität von morgen (2020)“

und „Mobilität im Jahr 2050“. Die erste Säule mit dem Titel „Mobilität – ein zentrales Alltagsthema“ dient dabei als Einstieg in das Thema nachhaltige Mobilität und erläutert zudem, welchen Einfluss die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf den Klimawandel hat. Es werden Klimaschutzziele und der CO₂-Fußabdruck erklärt. Darauf aufbauend stellen die folgenden Säulen viele Projekte vor und zeigen Möglichkeiten auf, wie sich das Mobilitätsverhalten bis zum Jahr 2050 verändern wird. Begleitet werden die drei Säulen von kurzen Videos, die von Studierenden erstellt wurden, die sich mit heutigen und zukünftigen Mobilitätsformen auseinandersetzen.

Der VCD zeigt auf, wie jeder und jede Einzelne, Kommunen und auch Unternehmen vor Ort für eine klimafreundliche Mobilität aktiv werden können. Die Ausstellung wurde während der vierzehntägigen Laufzeit rege genutzt.

Friedhelm Bihn



Der Kreis präsentierte 14 Tage lang im Kreishaus die VCD-Wanderausstellung „Wie sind wir in Zukunft mobil?“ © Alle Bilder: Nola Bunke/Rheinisch-Bergischer Kreis

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

Bewegte Zeiten

Der verkehrspolitische Blog

Wir leben in bewegten Zeiten: Nicht nur beim Klima 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.

22. Oktober 2018: „Lastenräder für Köln“ – mit der finanziellen Unterstützung beim Kauf von Lastenfahrrädern will die Stadt Anreize für einen emissionsfreien Warentransport schaffen. Das Angebot richtet sich an in Köln tätige Unternehmen, Vereine und Zusammenschlüsse von Privatpersonen. Investitionen in Lastenfahrräder (mit und ohne elektrischer Antriebsunterstützung) sowie Gespanne



Seit dem Jahr 2017 betreibt Naturstrom in Köln einen Verleih mit 50 elektrisch unterstützten Lastenrädern.

(Lastenräder zuzüglich Anhänger) sollen mit 50 Prozent der Anschaffungskosten als Zuschuss gefördert werden. Die maximale Förderung soll 2.500 Euro für Räder und 3.000 Euro für Gespanne betragen.

Kölns Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur weiß die Vorteile von Lastenrädern zu schätzen: „Sie kommen schnell, zuverlässig und direkt ans Ziel, darüber hinaus verbessern sie die Umweltbilanz. Eine Förderung ist aus diesem Grund nur logisch.“ Darüber hinaus verspricht sie sich auch eine Signalwirkung für große in Köln ansässige Unternehmen.

19. Dezember 2018: Absage an ein Tempolimit – der nordrheinwestfälische Ministerpräsident kritisierte den Vorstoß der Deutschen Umwelthilfe, wenn mög-

lich juristisch Tempo 120 auf Autobahnen durchzusetzen, scharf. „Ein Tempolimit ist keine gute Idee“, sagte er. „Es würde wenig Wirkung entfalten.“



Kommentar: Wichtig sind auch die indirekten Auswirkungen eines Tempolimits: Die Autos können leichter werden, es können schwächere Motoren verbaut und könnte somit CO₂ eingespart werden.

21. Januar 2019: Der Bundesverkehrsminister nahm zu einem Vorschlag von Regierungsberatern für ein bundesweites Tempolimit auf deutschen Autobahnen Stellung. Er sprach von „unverantwortlichen“ Gedankenspielen. Ein Tempolimit sei gegen den gesunden Menschenverstand. Unterstützung fand der Minister vor allem bei der Autoindustrie und ihren Verbänden. Die Industrie fürchtet um das internationale Image des Sportwagenstandorts.

Das Bundesverkehrsministerium hingegen zahlt teure Werbekampagnen, um die Deutschen beim Gasgeben etwas zu drosseln. „Runter vom Gas“ heißt eine Kampagne. Unangepasste Geschwindigkeit sei Unfallursache Nummer eins, warnt das Ministerium.

Die deutsche Verkehrsstatistik zeigt ein eindeutiges Bild: Es gibt einen klaren Zusammenhang zwischen Tempo und Sicherheit auf Fernstraßen. Ein Drittel der deutschen Autobahnen ist

derzeit mit Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgestattet. Dort wo Rasen erlaubt ist, kamen 2016 fast 50 Prozent mehr Menschen je Autobahnkilometer ums Leben, als da, wo langsamer gefahren werden muss. Das Anfang der Dekade von der damaligen Bundesregierung formulierte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 Prozent zu senken, wird wohl nicht mehr zu erreichen sein. Noch immer sterben jährlich mehr als 3.000 Menschen im Straßenverkehr.

29. Januar 2019: Zuschüsse für E-Autos – die Landesregierung will mit neuen Förderanreizen Handwerk, Liefer- und Pflegedienste, Taxiunternehmen sowie Gewerbetreibende zum Umstieg auf Elektro-Fahrzeuge bewegen. Der Kauf eines E-Autos werde

mit 4.000 Euro bezuschusst – zusätzlich zur ebenfalls 4.000 Euro hohen Umweltprämie des Bundes, teilte der NRW-Wirtschaftsminister mit. Mit 8.000 Euro Zuschuss werde der Kauf eines E-Transporters von 2,3 bis 7,5 Tonnen gefördert. Den Restkaufpreis für neue E-Fahrzeuge können sich Gewerbetreibende bei guter Bonität zinslos von der NRW-Bank finanzieren lassen. Das Land bezuschusst weiterhin auch die Einrichtung von Ladestationen auf Firmengeländen und den Kauf von Elektrolastenfahrrädern.

Allein die rund 190.000 Handwerksbetriebe in NRW hätten bis zu einer Million Fahrzeuge im Bestand, davon vier Fünftel Diesel, sagte der Hauptgeschäftsführer von Handwerk NRW. Von Dieselfahrverboten wäre das Handwerk „an breiter Front getroffen“. Oft gebe es aber das Angebot an E-Fahrzeugen noch gar nicht. Wichtig für einen Umstieg sei auch, dass der Bund seinen bisher bis Ende Juni befristeten Umweltbonus fortsetze.

10. April 2019: Von vielen Radfahrenden nicht unerwartet bildete die Stadt Köln beim ADFC-Klimatest 2018 das Schlusslicht unter Deutschlands Metropolen. Besonders schlecht wurden die mangelnde Breite und die schlechte Qualität der Radwege sowie die fehlende Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen benotet.

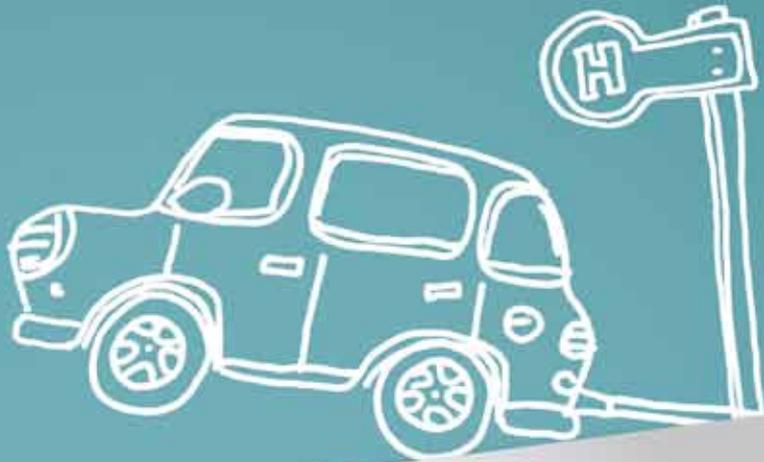
Der Münchener Fahrradbeauftragte brachte die Situation des Radverkehrs in vielen deutschen Städten auf den Punkt: „Es wird immer enger. Da reichen die einzelnen Maßnahmen nicht mehr aus. Was fehlt, ist der große Befreiungsschlag.“ Dieser Aussage können die Kölner Radfahrer*innen uneingeschränkt zustimmen.

Hans-Georg Kleinmann



Es wird immer enger – nicht nur am Friesenwall.

IHR ABO WIRD ZUM MULTITICKET.



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



VRS

...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

www.abo-multiticket.de

Denkanstoß

Verkehrswende

Wie kann sie aussehen und wohin kann sie führen?

In einer der zahlreichen Talkshows zum Thema „Dieselfahrverbote und Mobilität“ stellte ein Vertreter der Automobilindustrie die rhetorisch gemeinte Frage, „man wolle doch wohl nicht allen Ernstes die deutsche Automobilindustrie durch Fahrradproduktion ersetzen?“ Keiner der Anwesenden widersprach, niemand wollte einen großen bundesweiten Aufschrei, neudeutsch „Shitstorm“ genannt, riskieren. Die Automobilindustrie ist hierzulande sakrosankt und Kritik an ihr hat den



Am Neumarkt gibt es schon erste Anzeichen einer möglichen Verkehrswende.

Charakter einer Majestätsbeleidigung, sie infrage zu stellen, geht gar nicht. Dabei wird sie sehr wohl in den nächsten Jahren infrage gestellt – weltweit und nicht nur im geschützten Auto-Biotop namens Deutschland.

Vielen, die sich intensiv mit Verkehrspolitik beschäftigen, ist längst klar, dass die Art und Weise, wie wir heute mobil sind, nicht zukunftsfähig ist: zu teuer, zu ineffizient, zu ressourcenverschwendend. Mit einem Mix aus

- viel weniger motorisiertem Individualverkehr,
 - viel mehr Radverkehr, immer häufiger elektrisch unterstützt,
 - mehr öffentlichem Personennahverkehr,
 - mehr Verknüpfung von Verkehrsmitteln,
 - mehr Car- und mehr Ridesharing
- ließe sich der heutige Verkehr wesentlich effizienter und preiswerter abwickeln.

Verkehrswende nur mit Radverkehr möglich

Es wird deutlich, dass nur der Radverkehr ausreichend Potenzial für eine umfassende Verkehrswende hat, nur der Radverkehr ist preiswert, effizient, Ressourcenschonend und stadtverträglich. Hierzu sei auch auf den Vergleich zwischen SUV und Fahrrad auf Seite 39 dieser Ausgabe hingewiesen. Und sein Potenzial könnte der Radverkehr bereits kurzfristig durch eine Umverteilung der vorhandenen Verkehrsfläche entfalten – allerdings nur, wenn die Politik zu einem Umdenken bereit ist.

Nicht weniger deutlich ist, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Köln nur einen eher bescheidenen Beitrag zur Verkehrswende leisten kann: Die Schieneninfrastruktur wurde viele Jahre sträflich vernachlässigt und kann nur langfristig ausgebaut werden. Allerdings könnte ein umfangreicher Einsatz von Bussen eine Verkehrswende unterstützen.

Die Verknüpfung von Verkehrsträgern kommt auch nur schleppend voran. Attraktive Park&Ride-Plätze wie Weiden-West sowie der ÖPNV selbst sind zu den

Spitzenzeiten schon seit Jahren an der Kapazitätsgrenze. Carsharing hat trotz hoher Zuwachsraten nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehr, und Ridesharing spielt bislang kaum eine Rolle.

Größter Bremsen der viel beschworenen Verkehrswende war und ist die Automobillobby. Sie klammert sich an alte Technologien und Mobilitätsbilder, (noch) unterstützt durch die politische Mehrheit in Deutschland. Die Autofahrer selbst bremsen kräftig mit.

Aber in vielen anderen Ländern wie in Schweden oder Norwegen, wo schon in wenigen Jahren keine Neuwagen mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden sollen, bläst der Automobilindustrie bereits kräftiger Gegenwind entgegen, vor dem sie trotz aller Bemühungen selbst die hiesige Politik nicht schützen kann.

Sie sucht nun, allerdings schon zu einem sehr späten Zeitpunkt, ihr Heil in neuen Technologien.

Heilshoffnung Nummer 1: Elektromobilität

Die Hersteller hoffen, sich mit dem Ersatz des Verbrennungsmotors durch den Elektromotor aus der Affäre ziehen zu können. Dabei verspricht der Elektroantrieb lediglich Verbesserungen bei den lokalen Emissionen, die meisten Nachteile des Autos bleiben jedoch bestehen. Vor allem die fehlende Stadtverträglichkeit und die schlechte Auslastung – nur eine Fahrzeit von einer Stunde pro Tag und eine Besetzung von 1,2 Personen pro Fahrzeug – bleiben seine Achillesferse.

Heilshoffnung Nummer 2: Autonomes Fahren

Die Automobilhersteller hoffen, dass letztlich jedes herkömmliche Auto durch ein autonomes Auto ersetzt wird. Auch hier bleiben die meisten Nachteile des Autos erhalten, lediglich bei der Verkehrssicherheit sind Verbesserungen zu erwarten.

Zusätzlich steht die Branche vor der immensen Herausforderung, ihr bisheriges „Freude-am-Fahren“-Versprechen aufzugeben. Stattdessen muss den möglichen Kunden das passive „Gefahrenwerden“ schmackhaft gemacht werden. Damit hat das autonome Fahren jedoch zwangsläufig eine gewisse Nähe zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Da ist dann die



Weiden-West: P&R-Anlage und S-Bahn zur Rush-Hour überfüllt

Nutzung sogenannter Robotertaxis nur noch ein kleiner Schritt – und ein großer Schritt weg vom eigenen Auto.

Autoindustrie in der Defensive

Bei genauem Hinschauen verliert die Automobilindustrie bereits heute an Boden, nicht zuletzt auch durch eigene Fehler verursacht wie beim Dieselsebtrag. Der angekündigte Stellenabbau bei

Volkswagen und Ford oder die Kooperation zwischen Daimler und BMW sind erste Hinweise auf den bereits eingeleiteten Schrumpfungsprozess.

Große Chancen

Aber es gibt auch Gewinner: Mobilität wird für den Einzelnen häufig preiswerter, die Gesamteffizienz verbessert sich und der Ressourcenverbrauch sinkt stark.

Deutschland kann, als große Wirtschaftsnation, immer noch Vorreiter für eine moderne, nachhaltige Mobilität werden. Hierbei können sich enorme Chancen für die Wirtschaft und die Gesellschaft ergeben. Deutschland sollte diese Chance ergreifen und das Feld nicht anderen überlassen und zu lange auf alte Technologien setzen. Hier kann man vom Schicksal der Dinosaurier und der Energieindustrie lernen.

Hans-Georg Kleinmann □

Veranstaltungsbericht Deutzer Freiheit autofrei?

Eine Initiative fordert eine autofreie Gestaltung der Deutzer Einkaufsstraße.

„Wie viel (Auto-)Freiheit wünschen Sie sich für die Deutzer Freiheit?“, so fragte eine Initiative am 16. Februar 2019 im Bürgerzentrum Deutz. Die Mitglieder der Initiative hatten sich am Tag des Guten Lebens in Deutz 2017 zusammengefunden und wünschen sich das schöne Erlebnis eines autofreien öffentlichen Raums öfter und besonders für die Deutzer Freiheit. Sie trafen sich, führten viele Gespräche und haben dann zu einem Meinungsaustausch eingeladen. Über hundert Interessierte sind zugekommen.

Sehr schnell zeigte sich eine Zweiteilung des Publikums: Die älteren weißen Herren, die sich eine Deutzer Freiheit ohne Autos nicht vorstellen können, erinnerten auch an einen Versuch der Sperrung für die Autos in den 80-iger Jahren, der sehr schnell aufgegeben wurde. Andere hatten in Erinnerung, dass die Straße damals eine richtige Autostraße ohne Verkehrsberuhigung war und der Versuch von der Verwaltung sehr dilettantisch durchgeführt wurde.

Viele jüngere Menschen und Familienvertreter sprachen sich für eine Straße ohne Autos aus und sahen darin gute Chancen für Deutz. Unterstützung bekamen sie von den eingeladenen Expertinnen und Experten.

Dr.-Ing Maren Lünitz von der TU Dortmund brachte zahlreiche Beispiele von europäischen Städten (Kopenhagen, Wien, Amsterdam), die Straßen belebt haben, indem die Autos verbannt wurden.

Der zuständige Bezirksbürgermeister Andreas Hupke verwies auf das erfolgreiche Beispiel der Severinstraße, wo sich die Geschäftsleute zuerst gegen die fußgängerfreundliche Umgestaltung gesperrt haben und dann aufgrund der gemachten Erfahrungen immer öfter Stimmen für eine vollständige Sperrung des Autoverkehrs laut werden.

Der Autor dieses Artikels, Roland Schüler, verwies auf die Chancen, die für die Einkaufsstraße in der Nahmobilität liegen. Eine Deutzer Freiheit mit Qualitäten zum Aufhalten im öffentlichen Raum, Außengastronomie, interessanten Geschäften und kulturellen Angeboten ist eine geeignete Umgebung fürs Einkaufen, die den ortsansässigen Einzelhandel stärken kann. Attraktive Fuß- und Radwege von und zu den angrenzenden Vierteln laden dazu ein, auf die Deutzer Freiheit zu kommen. Eine Einladung besonderes für die in der Nähe geplanten neuen Viertel, sei es am Deutzer Hafen oder die Messe-city. Hier liegt die Zukunft für die Stärkung des Einzelhandels.

Dies bestätigte Dr. Ulrich Soénus von der Kölner Industrie- und Handelskammer (IHK). Jede Einzelhandelsstraße müsse gesondert betrachtet werden, es gäbe keine Patentlösung. Die Deutzer Freiheit habe eine Chance, wenn sie eine bessere Aufenthaltsqualität hat. Für Einkaufende sind Sauberkeit, Sicherheit und Wohlfühlen wichtig, dies belegen auch Studien der IHK.



Parkplätze auf beiden Seiten und viel Parksuchverkehr mindern die Attraktivität der Deutzer Freiheit.

Nach einer Umfrage der IG Deutz unter den Geschäftsleuten sprechen sich 75 Prozent gegen eine Sperrung aus, fünf Prozent war es egal und 20 Prozent wollen eine autofreie Deutzer Freiheit. Hier ist es wichtig – so sagten es alle –, mit den Geschäftsleuten ins Gespräch zu kommen und die Zukunft ihrer Unternehmen im Zusammenhang mit der Zukunft der Einzelhandelsstraße und den Wünschen der Anwohnenden zu gestalten. Es ist klar, dass die aktuellen Veränderungen im Verkehr und im Handel zu einer Veränderung der Deutzer Straße führen müssen.

Übrigens: Nach Zählungen sind auf der Deutzer Freiheit 80 Prozent zu Fuß sowie jeweils zehn Prozent mit dem Rad und dem Auto unterwegs.

Alle Infos zur Initiative finden sich auf www.deutzautofrei.de, E-Mail-Kontakt: deutzautofrei@gmx.de.

Roland Schüler □

Elektrokleinstfahrzeuge Eine Ergänzung für den intermodalen und nachhaltigen Verkehr

Varianten, rechtliche Lage und Einsatzszenarien im Überblick

Seit einiger Zeit tummeln sich auch auf deutschen Straßen, Gehwegen und in Parks kleine elektrische Vehikel, sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge. Diese sehen oft aus wie Tretroller oder Skateboards, sind jedoch elektrisch betrieben und ihr Aussehen ist vielfältig. In vielen Ländern und Städten prägen sie bereits das Straßenbild und ermöglichen eine neue Mobilitätsform. In Kalifornien existieren Elektrokleinstfahrzeuge (im englischen: *Personal Light Electric Vehicle* oder kurz: PLEV) bereits als Sharing-Modell. Daher stehen auch in Deutschland bereits viele Start-Ups in den Startlöchern, um auch hier dieses Modell zu adaptieren oder ihre Produkte zu verkaufen.

Die Vorteile von Elektrokleinstfahrzeugen sind vielschichtig. Durch ihre Handlichkeit und ihr teilweise geringes Gewicht haben sie das Potenzial, zur verbesserten Intermodalität beizutragen. Sie sind somit auch eine bequeme Alternative zum Klapprad, das sich ebenfalls hervorragend für kleine Strecken anbietet, zum Beispiel von der Haustür zum Bahnsteig oder von der Haltestelle zur Arbeit, jedoch mehr Platz benötigt und zudem unhandlicher ist. Außerdem sind Elektrokleinstfahrzeuge auch hervorragend für den Berufs- und Freizeitverkehr in der Stadt, aber auch auf dem Land geeignet, da sie es ermöglichen, ohne Körperkraft kleine Strecken ohne fremde Hilfe zurückzulegen. Davon können insbesondere Menschen profitieren, deren Bewegungsspielraum durch Alter oder Behinderung eingeschränkt ist.

Das futuristische Design macht die kompakten Geräte des Weiteren auch für ganz andere Zielgruppen und Kaufinteressenten attraktiv und hat somit ein großes Potenzial, Menschen zum Umstieg vom Auto auf ein solches Fahrzeug zu bewegen. Vor allem junge und technikaffine Menschen werden sich dafür begeistern, aber auch viele Berufspendler, die eine Alternative zum Auto suchen, welche sie nicht ins Schwitzen bringt, schnell ist und zudem als modern und hip gilt. So kön-

nen Elektrokleinstfahrzeuge dazu beitragen, Autofahrten im Nahbereich unter drei Kilometern zu vermeiden, welche die häufigsten Fahrten darstellen, oder das Auto sogar durch die bequeme Kombination in einer Wegekette mit dem ÖPNV ganz zu substituieren.

Zahlreiche Varianten

Bereits seit Jahren existiert eine Reihe unterschiedlicher Varianten der Elektrokleinstfahrzeuge.

Am bekanntesten ist wohl das Segway, das aufgrund seiner hohen Anschaffungskosten und der geringen Handlichkeit eher für Stadtführungen genutzt wird. In der Klasse bis zu 15 km/h existieren auch weitere Modelle der Firma Segway, etwa das sogenannte Ninebot-One-S1, das sich hervorragend in der Stadt nutzen lässt. Andere Modelle eines E-Wheel, oder auch Solo- oder Monowheel, können sogar bis zu 25 km/h erreichen, sind jedoch allesamt schwierig in der Benutzung, da sie sich nur durch Gewichtsverlagerung steuern lassen und dies einer gewissen Übung bedarf. Daher empfiehlt es sich, bei der Benutzung einiger Modelle Schutzkleidung zu tragen und eventuell eine Helmpflicht einzuführen.

Eine schnellere Variante der Elektrokleinstfahrzeuge, mit bis zu 45 km/h, sind zumeist die E-Scooter. Manche E-Scooter sind eher in der Form von Tretrollern erhältlich, manche ähneln eher einem Roller oder einem Mofa. Hier wird sich auf erstere bezogen, da letztere keine „Kleinstfahrzeuge“ mehr darstellen. Durch das niedrige Gewicht, seine hohe Geschwindigkeit und Handlichkeit, ist der E-Tretroller eine hervorragende Alternative zum Auto auch im nichtstädtischen Gebiet. Vorsicht ist jedoch bei den sehr verlockenden, günstigen Preisen von E-Scootern angesagt. In vielen billigen Geräten sind leider oftmals minderwertige Akkus verbaut, die tendenziell zur Überhitzung neigen. Dies hat in der Vergangenheit bereits mehrfach zu Bränden geführt. Daher und aufgrund eines sehr langsam arbeitenden Bundesverkehrsministeriums sind viele dieser Mo-



Bald werden E-Scooter auch in Köln häufiger zu sehen sein. Doch gehören sie auf die Gehwege, ...

delle für den deutschen Straßenverkehr aufgrund der fehlenden Zulassung nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) – bei größeren Fahrzeugen auch nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) – weiterhin nicht erlaubt. Trotzdem werden sie überall vertrieben und sogar Bausätze zum Selbstbauen angeboten.

Andere Elektrokleinstfahrzeuge-Formen, wie das Hoverboard oder das E-Skateboard erinnern hingegen an Skate- oder Longboards und sind in Deutschland nicht zugelassen, weder auf der Straße noch auf dem Rad- oder Gehweg. Hier zeigen sich eklatante rechtliche und praktische Probleme bei den Elektrokleinstfahrzeugen, die aber auch ähnlich bereits vorher für Skateboards, Longboards, Rollschuhe, Inlineskates und Tretroller galten und deren Entwicklung als Mobilitätsalternativen ausgebremst haben. Wenn also Kleinstfahrzeuge generell für den intermodalen und nachhaltigen Verkehr gefördert werden sollen, bedürfen sie einen besseren rechtlichen Rahmen sowie mehr Platz im öffentlichen Raum.

Recht hinkt hinterher

Mit der Mobilitätshilfenverordnung von 2009 (MobHV) wurde zwar bereits auf die Entwicklung der Elektrokleinstfahrzeuge teilweise eingegangen und das erste Modell eines Segways mit Halterung sowohl auf der Straße, auf dem Schutzstreifen, auf dem Radfahrstreifen, den Radwegfurten als auch auf dem Radweg erlaubt. Im April dieses Jahres passierte endlich die



... auf Radspuren und Radwege ...

neue Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV) das Kabinett, die alle Formen von Elektrotretrollern mit Lenkstange zu lassen soll, wenn der Bundesrat im Mai zustimmt. Jedoch fehlt es weiterhin an einem Gesetz für E-Scooter, Mono-Wheels und E-Skateboards. Das Verkehrsministerium hat bereits mehrfach angekündigt, eine Gesetzesvorlage zu erarbeiten. Zudem ist kein fortschrittliches Gesetz dieses Ministeriums zu erwarten, da bereits die MobHV durch hohe Anforderungen an die Nutzer (Mofa-Führerschein, Haftpflichtversicherung) und der ungenauen Platzvergabe für diesen Fahrzeugtyp an der Alltagstauglichkeit scheiterte.

Der Referentenentwurf aus dem Verkehrsministerium, die „Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“, wird ebenfalls wenig förderlich für diese neue Mobilitätsform sein und durch die Versicherungspflicht die Benutzung unnötig verkomplizieren und verteuern (rund 60 bis 90 Euro im Jahr). Zu den wichtigsten Eckpunkten der neuen Fahrzeugklasse gehört, dass E-Scooter künftig auch auf dem Radweg fahren dürfen. Auf der Straße darf nur dann gefahren werden, wenn kein Fahrradweg zur Verfügung steht. Außerdem muss der E-Scooter verkehrssicher sein, beispielsweise durch zwei voneinander unabhängige Bremsen, Blinker, eine helltönende Glocke und eine lichttechnische Einrichtung wie beim Fahrrad.

Die vom Kabinett beschlossene Gesetzesinitiative zum eKFV bleibt insgesamt defizitär, da sie sich nur auf Elektrokleinstfahrzeug mit Lenkstange beschränkt, so dass E-Skateboards, Mono-Wheels und

Anmerkung der Redaktion:

Beim Redaktionsschluss dieser Ausgabe war der Gesetzgebungsprozess zur eKFV noch nicht abgeschlossen.

Hoverboards weiterhin illegal bleiben und erst durch eine weitere Verordnung Abhilfe geschaffen würde. Diese Verordnung ist erst jetzt in Bearbeitung und könnte weitere ein bis zwei Jahre auf sich warten lassen. Damit würde insgesamt ein wenig förderlicher Flickenteppich an Regeln zu neuen Elektrokleinstfahrzeugen entstehen. Ein weiterer Streitpunkt bei den politischen Parteien und auch den Verkehrsverbänden ist die Nutzung der E-Scooter auf

Gehwegen. Die Verordnung erlaubte den Elektrokleinstfahrzeugen mit Lenkstange unter 12 km/h eine Benutzung des Gehweges. Letzteres sehen unter anderem FUSS e.V. und VCD kritisch.

Außerdem dürfen Tretroller, Skateboards, Longboards, Rollschuhe und Inline-Skates weiterhin nicht den Radweg benutzen, sondern nur den Gehweg, was weder kohärent noch – berücksichtigt man die hohe Geschwindigkeit von Longboards und Inline-Skates – sinnvoll ist. Auch ist eine Gehwegnutzung in den Städten mit kleinen und überfüllten Gehwegen gefährlich für Fußgänger und zudem ineffizient für den Nutzer. Daher wird eine neue Fahrzeugkategorie für Elektrokleinstfahrzeuge aber auch alle anderen Kleinstfahrzeuge gefordert, um diese Mobilitätsform nachhaltig zu ermöglichen. Denn ohne neue Flächenaufteilung und einen angemessenen Raum kann sich diese Mobilitätsform nicht entfalten. Eine klare Zuordnung wäre daher seitens des Gesetzgebers wünschenswert gewesen.

Ausblick

Die neuen Elektrokleinstfahrzeuge bieten ein Potenzial für den intermodalen und nachhaltigen Verkehr, wenn diese adäquat gefördert und ermöglicht werden. Die Dominanz des Autos könnte weiter zurückgedrängt werden, etwa wenn Fahrrad und Elektrokleinstfahrzeug in Zukunft eine gemeinsame breite Fahrspur von einer Mindestbreite von 2,5 Meter zugesprochen bekämen, also eine ganze Autospur. Dies würde aufgrund der ähnlichen Geschwindigkeit von Fahrrad, Elektrokleinstfahrzeugen und anderen Kleinstfahrzeugen die Grundlage für breite und sichere Fahrrad- und Kleinstfahrzeugwege ebnen und somit zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Allerdings sollten dann nur noch baulich getrennte Rad- und Kleinstfahrzeugwege als Standard gebaut werden dürfen, um eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Wenn man also diese neuartigen und nachhaltigen Fortbewegungsformen als Mobilitätsfaktor fördern und ermöglichen will, braucht es dringend einen kohärenten rechtlichen Rahmen und angemessenen Raum.

Deniz Ertin

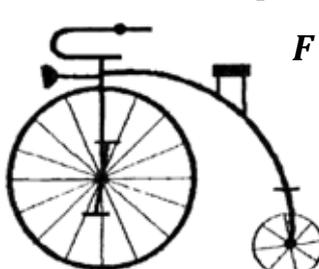


... oder auf die Fahrbahn?

© Alle Bilder: BikePortland - Flickr (CC)

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

Erfahrungsbericht E-Scooter

„Macht Spaß – trotz der Kölner Radwege“

Wie fährt es sich mit E-Scootern im öffentlichen Straßenraum?

Freundlicherweise hat mir der Händler „Roller-Revolution“ aus Köln-Ehrenfeld einen E-Scooter Typ Kumpan 1950 für ein paar Tage zum Test überlassen. Der klappbare Scooter im Retro-Look besitzt eine Straßenzulassung, wiegt 18 Kilogramm, hat eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, eine Akku-Reichweite von 30 Kilometern und kostet neu 1.299 Euro.

Der Roller erwies sich als stabil und robust. Bei einem wesentlich preiswerteren E-Scooter, mit dem ich eine Probefahrt unternahm, wirkte die Lenkung hingegen schwammig.

Doch nun zu meinen Eindrücken von mehreren Fahrten von jeweils circa fünf Kilometern. Zumeist habe ich mich auf Radwegen fortbewegt. Meine Geschwindigkeit war die eines schnelleren Radfahrers. Ich wurde selten überholt. Traf ich auf eine langsamere Radfahrer*innen, so fuhr ich mit angepasster Geschwindigkeit so lange hinter ihnen her, bis sich eine Gelegenheit zum sicheren Überholen ergab. Den Platzbedarf beim Fahren schätze ich ähnlich wie beim Fahrrad ein.

Sensibel bei Bodenunebenheiten

Im Vergleich zum Fahrrad mit seinen großen Rädern reagierte der Scooter mit seinen kleinen Rädern sensibler auf die häufigen Bodenunebenheiten und die losen Platten auf den typischen Kölner Radwegen. Ich sah mich dadurch gezwungen, stärker auf die Bodenbeschaffenheit zu achten und gegebenenfalls auch meine Geschwindigkeit zu drosseln. Am besten fährt sich der Roller auf gutem Straßenbelag und bei einer nicht verwinkelten und mit Hindernissen versehenen Strecke.

Nur Übung macht den Meister

Bei Radfahrer- und Fußgänger-Gewusel vor Kreuzungen wie Venloer-Straße/ Gürtel kam ein gewisser Stress auf: Die Feinmotorik und die Koordination von Gas geben, Bremsen und Lenken müssen durch mehr Praxis noch in Fleisch und Blut übergehen. Beim Alltagsradfahren laufen diese Prozesse so gut wie voll-

automatisch ab, beim Scootern hingegen (noch) nicht.

Beim Rollern sind die Hände stärker an den Lenker gebunden als beim Radfahren, das erschwert das Geben von Handzeichen.

Gepäck sollte mit einem Rucksack transportiert werden, durch den nicht vorhandenen Gepäckträger ist der Scooter für manche Transportaufgaben weniger gut geeignet.

Der Klappmechanismus erschien mit etwas aufwändiger oder vielleicht auch gewöhnungsbedürftiger als bei meinem Tern-Faltrad.

Alles in allem: Der E-Scooter hat Spaß gemacht, das Fahren ist durch die fehlende körperliche Anstrengung sehr bequem und verführte mich leider etwas zur Faulheit. Für manche bewegungseinge-



E-Scooter und Faltrad – mögliche Ergänzungen einer zeitgemäßen Mobilität

schränkte Menschen dürfte er allerdings ein Segen sein: Ich habe auch schon E-Scooter mit einem Sitz in Köln fahren sehen.

Hans-Georg Kleinmann



FRIEDENSBILDUNGSWERK	
Bildungsurlaub Mediation Sprachen	
Info: www.friedensbildungswerk.de	<p>Mediation □ Sechsstufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)</p> <p>Sprachen □ Hocharabisch - Russisch - Polnisch Griechisch - Ungarisch - Hebräisch</p> <p>Politische Bildung □ Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik & Gesellschaft</p> <p>□ They shall not grow old □ □ OmU von P. Jackson Gemeinsam mit der off Kinobetriebs GmbH zeigt das Friedensbildungswerk Köln den Film mit ergänzendem Vortrag von Historiker Christoph Regulski zum Friedensvertrag von Versailles 1919. Do 27.06.2019 um 19 Uhr Kino Off-Broadway, Zölpicher Straße 24, Kinoeintritt</p> <p>Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945</p>
	

Kreis Euskirchen

Der Eifel-Lückenschluss Lommersdorf

Anmerkungen zum Ausbau der A1

Der Traum jedes Autobahnbauers ist eine Autobahn von Lübeck bis Marseille. Und wenn Ostsee und Mittelmeer nicht im Wege lägen, ginge es noch weiter.

Doch leider leider gibt es eine Lücke, die Autobahnbauer und Politik jeden Tag so richtig quält und das seit 36 Jahren: die Lücke der A1 zwischen Blankenheim und Lommersdorf in der Eifel. Die Lücke, die so winzig kleine 25 Kilometer ausmacht bei einer gesamten Streckenlänge von Lübeck bis Marseille. Doch es gibt Erlösung von den Qualen, denn NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst will diese Lücke schließen.

Es gibt da nur einige Probleme mit dem Naturschutz, denn ein besonderes Fauna-Flora-Habitat-Gebiet würde zerschnitten und Lebensräume von streng geschützten Arten wären stark beeinträchtigt. Doch Geld soll es regeln. Mindestens 560 Millionen Euro soll die Beseitigung der Lücke kosten, unter anderem für Tun-

nelbauwerke zum Schutz der Natur. Wie die Natur während der Bauzeit geschützt wird, verrät der Landesverkehrsminister leider nicht.

Ein solcher Lückenschluss versetzt auch Journalisten in euphorische Stimmung, etwa Peter Berger im Kölner Stadtanzeiger. Er lässt sich zur Behauptung verleiten, der Lückenschluss entlaste den Kölner Autobahnring, obwohl eine durchgängige A1 vermutlich verstärkt dazu motivieren wird, auf dem Weg von Norden durch die Eifel nach Süden den Kölner Autobahnring zu passieren.

Weiterhin freut er sich über die positiven Folgen der geschlossenen Lücke, etwa die Einsparung von 66,5 Millionen gefahrenen Kilometern in den nächsten 30 Jahren. Knapp 2.900 Tonnen Kraftstoff könnten pro Jahr so eingespart werden. Leider berechnet er nicht, wie viel mehr Kraftstoff die Zunahme des Autoverkehrs auf der A1 verbrauchen wird.

Abschließend fragt er, ob der Ausbau bestehender Strecken eine Alternative

wäre und blickt nur auf Straßen. Auf die Idee, dass der Ausbau der Schiene in der Eifel eine Alternative ist, kommen weder der Verkehrsminister noch die Zeitung.

Die Eifelstrecke ist schon heute zwischen Euskirchen und Köln überlastet, die Reisenden kommen in den Spitzenzeiten nur in völlig überfüllten Zügen voran. Der NVR plant nicht umsonst eine S-Bahn nach Köln mit einem 20-Minuten-Takt, ab Euskirchen sogar alle 10 Minuten.

Für 560 Millionen Euro könnte die Eisenbahn in der Eifel zu einer wirklichen Alternative werden für den Regional-, Fern- und Güterverkehr. Die Züge könnten häufiger, schneller und weiter fahren, die Eifelstraßen von vielen LKW entlastet werden. Auch eine dringend benötigte schnelle IC-Verbindung von Köln über Trier nach Luxemburg wäre möglich. Und wenn es aus Marketinggründen gewünscht wird, kann ein Eurocity von Lübeck über Hamburg, Köln, Luxemburg und Frankreich bis ans Mittelmeer fahren. C'est possible.

Roland Schüler



Kurz notiert

SUV und Fahrrad im Vergleich

Radfahren und Fahren im Sport Utility Vehicle, bekannter unter der Abkürzung SUV, sind zwei höchst unterschiedliche Möglichkeiten, um von A nach B zu kommen.

Das Fahrrad besticht durch seine Einfachheit, was sich in vielen Vergleichswerten

niederschlägt. Vor allem in den Bereichen „Umwelt“ und „Klima“ ist das Fahrrad deutlich überlegen.

■ 40 bis 50 Prozent der Autofahrten führen über eine Strecke von weniger als fünf Kilometer Länge – auf dieser Distanz ist das Fahrrad in der Stadt häufig sogar schneller als das Auto.

■ Das Fahrrad unterstützt eine Rückkehr zum menschlichen Maß, das beim Auto verloren gegangen ist – „Small is beautiful“.

■ Schöne neue Welt – Radfahren bietet den großen Datenkonzernen nur wenige Möglichkeiten der Überwachung.

Hans-Georg Kleinmann



	SUV	Fahrrad
Kaufpreis (in €)	60.000	800
Leergewicht (in kg)	2.000	16
Länge/Breite/Höhe (in m)	5,00/2,00/1,80	1,80/0,70/1,10
Leistung (in KW)	272	0,1
Benzinverbrauch in Liter	16	0
CO ₂ -Ausstoß in g/km	180	0
CO ₂ -Anfall bei der Herstellung (in kg)	10.000	160
Anzahl Passagiere (im Durchschnitt)	1,2	1
Höchstgeschwindigkeit (in km/h)	200	30

Die Angaben und entsprechen nungefähr den abgebildeten Fahrzeugen.



Geisterzug 2019

„Köle kritt dr Kollaps – mieh Platz für Rädcher“

Mehr Raum für den Radverkehr – mit dieser Forderung zogen am Samstag, den 2. März die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kölner Geisterzugs durch Lindenthal und Sülz.

Das diesjährige Motto des Geisterzugs war nicht nur eine Besinnung auf die politisch motivierten Geisterzüge früherer Zeiten, sondern auch an sich schon eine deutliche Ansage an die Stadtgesellschaft.

Mehr Platz fürs Rad zu schaffen, klingt zwar zeitgemäß und ist nahezu in aller Munde, dennoch nahmen Radverkehrsgruppen dies zum Anlass sich am Zug zu beteiligen und darauf hinzuweisen, dass bei diesem wichtigen Thema noch viel zu wenig getan wird.

Das nebenstehende Foto zeigt die guten „Geister“ des VCD. Neben Aktiven unseres Kreisverbands nahmen auch ADFC und die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ am Umzug teil.

Pierre Beier



Einladung

Mitgliederversammlung 2019

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

Termin:	Dienstag, 9. Juli 2019, 19:00 Uhr
Ort:	Bürgerzentrum Alte Feuerwache, Melchiorstr. 3 in Köln (Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz) Die Versammlung findet im Großen Forum neben dem VCD-Büro statt.
Tagesordnung:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung 2. Rechenschaftsbericht und Aussprache 3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache 4. Entlastung des Vorstands 5. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten 6. Perspektiven der zukünftigen Arbeit 7. Verschiedenes

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

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Impressum

Herausgeber:

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

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

Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Lissy Sürth

Mitgegründet von Josiane Peters

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

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

Spendenkonto:

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

Auflage: 7.500 Exemplare

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

Die RHEINSCHIENE ist das Publikationsorgan des VCD 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

Wir bitten um freundliche Beachtung der Beilagen in Teilen dieser Ausgabe.



Mobilität für Menschen.

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

Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

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

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

Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

- Interessenvertretung für die Anliegen ökologisch bewusster Verkehrsteilnehmer
- Mobilitätsberatung: intelligent mobil sein
- sechsmal im Jahr fairkehr, das bundesweite VCD-Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen
- mindestens zweimal im Jahr 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. 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

DE38ZZZ00000030519

Gläubiger-Identifikationsnummer des VCD

Bitte einsenden oder faxen an:
VCD e.V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fax 030/280351-10

Sämtliche persönliche Daten werden ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte – mit Ausnahme an die VCD Service GmbH und die fairkehr GmbH – findet nicht statt.

* Pflichtangaben

NW 1800

VCD Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

Pierre Beier, Ralph Herbertz, Wolfgang Kissenbeck, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Melani Lauen, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Christoph Reising, 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 dienstags von 16 bis 19 Uhr und donnerstags von 10 bis 13 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 Fußverkehr.

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



VCD Mobilität für
Menschen.



Wir machen die

Verkehrswende

Unser Ziel ist: Alle Menschen können angenehm und flexibel zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus, Bahn oder geteilten Fahrzeugen unterwegs sein. Die Mobilität der Menschen ist komfortabel, sicher und bezahlbar. Auf ein eigenes Auto ist niemand mehr angewiesen. Der Verkehr ist klimaverträglich, frei von gesundheitsschädlichen Abgasen und kostet niemanden das Leben.

www.vcd.org

Unterstützen Sie uns dabei! Machen Sie mit und steigen Sie bei uns ein: Spenden Sie oder setzen Sie als VCD-Mitglied dauerhaft ein Zeichen für die Verkehrswende.

VCD e.V. Wallstraße 58/59 | 10179 Berlin | Fon 030-280351-0 | Fax 030-280351-10 | mail@vcd.org

Spendenkonto: GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01 | BIC: GENODEM1GLS

Gläubiger-ID: DE38ZZZ0000003019 Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig. www.vcd.org/jetzt-unterstuetzen

