

# RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 65, Sommer 2020



Kommunalwahl 2020

**Die Verkehrswende  
beschleunigen!**

# Einfach Großes bewegen



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

Ihre Kölner VSF-Mobilitätsberater

**Radlager**

Sechzigstr. 6 · 50733 Köln  
Tel. 0221-73 46 40  
[www.radlager.de](http://www.radlager.de)

**auf draht** 

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

**Stadtrad**  
Service, Fahrrad...

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

# Editorial

Liebe Lesende,

am Sonntag, den 13. September, finden in Nordrhein-Westfalen **Kommunalwahlen** statt – ein auch aus verkehrspolitischer Sicht wichtiger Termin, denn für eine tatsächliche Verkehrswende in der Region ist es alles andere als egal, wer in den nächsten fünf Jahren in den hiesigen Stadt-, Gemeinde- und Kreisparlamenten das Sagen hat. Wir erhoffen uns natürlich, dass die politischen Rahmenbedingungen für eine umweltfreundliche Mobilität durch die Wahlen einen deutlichen Schub erhalten. Was für uns dabei besonders wichtig ist, haben wir in einem Katalog mit Kernforderungen zusammengestellt, Auszüge daraus sind auf den Seiten 4 und 5 dieser Ausgabe zu finden. Zur Unterstützung bei der Wahlentscheidung finden Sie zusätzlich auf Seite 6 eine kompakte Übersicht zu den verkehrspolitischen Positionen der Parteien und Wählergruppen, die in jüngerer Zeit für die Verkehrspolitik in Köln wichtig waren und die auch in der nächsten Legislaturperiode im Kölner Stadtrat vertreten sein möchten.

Die letzten Monate waren auch für uns durch die **Corona-Pandemie** und die damit verbundenen Beschränkungen und Schutzanforderungen geprägt. So wurde es schwieriger, sich abzustimmen, der ursprünglich angesetzte Termin für unsere Mitgliederversammlung ließ sich nicht halten, auch das Erscheinen dieser Ausgabe der RHEINSCHIENE haben wir um rund zwei Monate verschoben.

Zum Glück sind wir bislang gut durch diese Zeit gekommen. Wir haben zum Beispiel in zahlreichen Web-Konferenzen erfahren, dass wir auch digital gut zusammenarbeiten können. Zusätzlich haben wir beschlossen, uns auch sonst stärker im Internet zu engagieren. Unter anderem deshalb haben wir im Mai unter dem Namen **RHEINSCHIENE extra** eine neues Angebot mit aktuellen Informationen und Hintergrunddarstellungen zur Verkehrspolitik in der Region gestartet. Die RHEINSCHIENE wird primär online auf unserer Homepage [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de) angeboten und soll auch weiterhin ergänzend zur halbjährlich erscheinenden gedruckten Ausgabe erscheinen. Bislang gab es vier Ausgaben, die nächste ist für die zweite Septemberhälfte geplant.

Als Termin für unsere diesjährige **Mitgliederversammlung** haben wir jetzt **Mittwoch, den 7. Oktober 2020** gewählt. Wie immer freuen wir uns über zahlreiches Erscheinen. Wie alle Termine in diesen Tagen steht aber auch dieser unter dem Corona-Vorbehalt, ist also davon abhängig, ob die dann aktuelle Lage der Pandemie ein Treffen zulässt. **Informiert euch daher bitte kurz vorher unserer Homepage [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de) darüber, ob der Termin wie geplant stattfinden kann.**

Soviel vorab, ein hoffentlich gutes Kommunalwahlergebnis und viel Spaß beim Lesen wünscht

die Redaktion der RHEINSCHIENE



[Titelbild: Pierre Beier]

# Inhalt

## Titelthema: Kommunalwahl 2020

VCD-Kernforderungen zu den Kommunalwahlen 2020.....	4
Ein Blick in die Wahlprogramme:	
(Fast) alle wollen die Wende .....	6

## Radverkehr

Pop-Up Bike Lanes: Überall sonst, nur nicht in Köln .....	7
Ost-West-Achse rund um den Rudolfplatz:	
Radverkehr soll mehr Fläche bekommen .....	8
Oskar-Jäger-Straße:	
Langer Weg eines Baustellenradwegs .....	9
Radverkehr auf den Kölner Ringen:	
Es geht schrittweise voran .....	10
Gastbeitrag: Die Fahrradstaffel der Kölner Polizei.....	11
Radwegbenutzungspflicht: Kein Ende in Sicht! .....	12
Bergisches e-Bike: 13 Stationen, 103 Räder.....	13
Bericht des Fahrradbeauftragten .....	14
Nachruf: Radlast – der Pionier ist gestorben .....	15
Kidical Mass: Platz da für die nächste Generation .....	16

## Öffentlicher Nahverkehr

Stadtverkehr Hürth:	
2021 komplett mit Wasserstoffbussen .....	16
ÖPNV in Zeiten von Corona: Chancen für die Zukunft .....	18
Glosse zum 365-Tage-Ticket .....	20
KVB-Fahrplanwechsel 2020:	
Spürbare Angebotsverbesserungen trotz Corona.....	21
Expressbuslinien in Köln: Eine Zwischenbilanz .....	22
Deutz-Mülheimer Straße: Wieder eine Straßenbahn .....	23

## Verkehr allgemein

StVO-Novelle: Was ist neu? .....	24
Fußverkehr: „Freie Wege Dellbrück“ macht Dampf .....	26
Deutzer Freiheit: Chancen für Autofreiheit steigen .....	28
Zugeparkte Bürgersteige in Köln-Nippes .....	28
Kölner Altstadt von öffentlichen Kfz-Stellplätzen frei .....	29
Vergleich mit der Deutschen Umwelthilfe:	
Stadt Köln muss sich bei Initiativen bedanken!.....	30
Autofreie Siedlung Köln: Von der Zukunft eingeholt?.....	32
Neue Autobahnbrücke im Kölner Süden:	
Rückwärtsgewandte Planungen.....	34
Geplante Dauerzählstellen:	
Wer zählt in Köln was und warum?.....	34

## VCD

Wanderbaumalle Köln: Es geht voran! .....	35
Ergebnisse der Mitgliederbefragung 2019.....	36
Einladung zur Mitgliederversammlung 2020.....	36
Impressum.....	36
Der VCD stellt sich vor .....	37
Beitrittsformular .....	37
Kontakte .....	38
Spendenaufruf.....	38

## VCD-Kernforderungen zu den Kommunalwahlen 2020

# Mehr Tempo bei der Verkehrswende nötig

**Am 13. September 2020 sind in Nordrhein-Westfalen Kommunalwahlen. Der VCD Regionalverband Köln hat dies zum Anlass genommen, seine verkehrspolitischen Forderungen für die künftige Legislaturperiode zu präzisieren.**

Im Jahr 2014 veröffentlichte die Stadt Köln unter dem Titel „Köln mobil 2025“ ihre noch heute gültige verkehrspolitische Vision. Sie bekannte sich darin „als lebenswerte und klimafreundliche Stadt ... zu einer menschengerechten und umweltverträglichen Mobilität“, wollte „sich stärker auf die Verkehrsangebote des Umweltverbands ausrichten“ und dementsprechend öffentlichen Personennah- und Radverkehr stärken und der Aufenthaltsqualität für Fußgänger im Stadtraum eine hohe Priorität einräumen.

Auch gemessen an den im Einzelnen wenig ambitionierten Detailzielen ist die Bilanz der städtischen Verkehrspolitik in der zurückliegenden Legislaturperiode jedoch insgesamt ernüchternd: zu zaghaft, zu inkonsequent und durch zu viel Kleinklein geprägt. Deutlich mehr Tempo und Breitenwirksamkeit bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen sind nötig, damit die Verkehrswende in Köln mehr als nur ein Versprechen oder Wahlkampf-slogan bleibt.

### Mehr Flächengerechtigkeit

Wenn künftig mindestens zwei Drittel aller Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbands (Fuß, Rad, Bus und Bahn) zurückgelegt werden sollen, wie in „Köln mobil 2025“ gefordert, geht dies nicht bei der gegenwärtigen Aufteilung und Nutzung der Verkehrsflächen. Der öffentliche Raum darf nicht durch den vermeintlichen Platzbedarf des Autoverkehrs dominiert werden. Wir fordern daher

- die Umwidmung von Autospuren zugunsten des Umweltverbands auf allen mehrspurigen Straßen im Kölner Stadtgebiet – es darf maximal nur zwei Autospuren pro Richtung geben und innerhalb des Innenstadtkerns nur eine,
- die Entlastung der Innenstadt durch Unterbindung des Kfz-Durchgangs-

verkehrs auf Ost-West-Achse und Nord-Süd-Fahrt durch Unterbrechung dieser Verkehrsschneisen,

- einen umfassenden Rückbau der Kfz-Stellplätze am Straßenrand und auf Wohngrundstücken von derzeit geschätzten 10 m<sup>2</sup> pro Einwohner bis zu der vom Umweltbundesamt empfohlenen Kapazität von 3 m<sup>2</sup>,
- den sofortigen Abbau aller Kurzzeitparkplätze in der Innenstadt nach dem Vorbild der Altstadt.

### Aktive Gestaltung der Verkehrswende

Es muss sehr viel deutlicher werden, dass die Verkehrswende ein wichtiges kommunales Anliegen ist. Dazu ist ein öffentliches Bekenntnis der Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung zu einer strategischen Neuausrichtung zugunsten des Umweltverbands nötig. Dazu gehören die folgenden Maßnahmen:

- deutlicher Ausbau der diesbezüglichen personellen und fachlichen Kapazitäten in Verwaltung und KVB,
- viel mehr kurzfristige Pilotprojekte zugunsten des Umweltverbands; so sollten Baustelleneinrichtungen, die zur Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr geführt haben, verlängert, Tempo-10-Zonen ausgeweitet sowie Kfz-Verkehrsführungen geändert und eingeschränkt werden,
- Verkehrsplanungen nicht an dem bislang gemessenen, sondern dem aus Sicht der Verkehrswende gewünschten Kfz-Verkehr ausrichten,
- mehr Transparenz und bessere Kommunikation bei der städtischen Ver-



*Blick auf die Bäche, ein besonders extremes Beispiel für den autofixierten Wiederaufbau in Köln während der Nachkriegszeit.*

kehrsplanung durch ein konsequentes Projektmanagement und regelmäßige Evaluierungen.

### Erste Priorität dem Fußverkehr

Wer zu Fuß unterwegs ist, sollte sein Ziel auf direktem Weg, sicher und barrierefrei erreichen können. Dazu gehört ausreichend Platz. Dass dieser oftmals und vielerorts fehlt, zeigt nicht zuletzt die Schwierigkeit auf Kölner Gehwegen Corona-Mindestabstände auch tatsächlich einhalten zu können. Damit der Fußverkehr die nötige Priorität erhält, müssen

- neu angelegte Fußwege barrierefrei gestaltet und mindesten 2,5 Meter breit sein,
- auf bestehenden Wegen Hindernisse jeglicher Art (Fahrradständer, Abfallbehälter, Werbetafeln und auch Außenrestaurants) entfernt oder aber in den Straßenraum, insbesondere auf bisherige Parkplätze, verlagert werden,
- Ampeln so getaktet werden, dass Fußgänger maximal 50 Sekunden warten müssen, und die Ampelphasen zeitlich so bemessen sein, dass auch schwächeren Verkehrsteilnehmern eine komfortable Querung möglich ist,
- alle Druckknopfampeln, bei denen die Anforderung einer Grünphase nicht in maximal zehn Sekunden umgesetzt ist, abgebaut werden;
- die Ordnungsbehörden konsequent für die Interessen der schwächeren Verkehrsteilnehmer eintreten und daher unerlaubtes Gehwegparken nicht mehr tolerieren.



*Nicht nur in der Ehrenstraße ist es zu eng für Fußgänger und Radfahrer.*

## Zügiger Ausbau und bessere Qualität im ÖPNV

Mehr und bessere Busse und Bahnen sind für eine nachhaltige Mobilität unverzichtbar. Dies gilt auch trotz – besser: gerade auch wegen – des vorübergehenden Rückgangs der ÖPNV-Nutzung infolge der Corona-Pandemie. Schnelle Kapazitäts- und Qualitätsverbesserungen erfordern einen Fokus auf kurzfristig umsetzbare, kostengünstige und breitenwirksame Maßnahmen. Darüber hinaus sind Verbesserungen nicht nur im innerstädtischen Verkehr nötig, sondern auch im Verkehr mit dem Umland. Unter anderen sind daher die folgenden Maßnahmen forciert zu planen und umzusetzen:

- Taktverdichtungen auf der Ringstrecke, deren Kapazität in der Hauptverkehrszeit erschöpft ist,
- Ausbau des Gleisdreiecks Poststraße zur Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen Severinstraße und Barbarossaplatz zur Umgehung der überlasteten Nord-Süd-Achse,
- Verlängerung der Linie 13 mit zusätzlichen Haltestellen und Taktverdichtung sowie Verlängerung der Linien 7 bis Langel und 9 über Deutz bis Neubrück,
- neue rechtsrheinische Stadtbahnstrecken zwischen Bahnhof Deutz und Mülheim/Flittard sowie Poll/Porz,
- neue Schnellbuslinien zur Anbindung der Region an die Stadt Köln sowie Einrichtung attraktiver Umsteigepunkte (Park&Ride, Bike&Ride, Mobilitätsstationen) außerhalb der Stadt,
- neue Rheinuferbahnen: linksrheinisch Köln – Sürth – neue Rheinbrücke – Niederkassel – Bonn zur Nutzung der Kapazitäten der Nord-Süd-U-Bahn sowie rechtsrheinisch Zündorf – Langel – Niederkassel.

## Mehr und bessere Radverkehrsinfrastruktur

Das Mobilitätsverhalten seit Beginn der Corona-Pandemie hat gezeigt, wie viele Menschen bereit sind, ihre Wege mit dem Rad zurückzulegen. Aber nach wie vor hindert eine unzureichende Infrastruktur viele am Gebrauch dieses umweltfreundlichen Fahrzeugs. Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur sind deutlich schneller umzusetzen und dürfen weniger Lücken aufweisen als in den letzten Jahren in dieser Stadt üblich. Wir fordern den massiven Ausbau der Fahrradinfrastruktur, die allen Menschen – seien sie 8 oder

88 Jahre alt – sichere und komfortablere Wege durch die Stadt bietet. Dazu gehört die Umsetzung der folgenden konkreten Forderungen:

- ein 500 Kilometer umfassendes Haupttroutennetz auf dem Kölner Stadtgebiet bis zum Jahr 2030,
- mindestens 30 neue Fahrradstraßen pro Jahr und die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung bis zum Jahr 2025,
- neue lastenradtaugliche Abstellanlagen für mindestens 5.000 Fahrräder pro Jahr, bevorzugt auf bisherigen Parkplätzen, der Straße oder in städtischen Parkhäusern,
- deutlich bessere Möglichkeiten zur Rheinquerung durch
  - Erweiterung der Radwege auf den bestehenden Brücken und Verbesserung ihrer Zugänglichkeit (auch durch Umwidmung von Autospuren),
  - sofortige Errichtung einer provisorischen Rampe an der Nordseite der Hohenzollernbrücke sowie
  - Errichtung der im Masterplan vorgesehenen Fuß- und Radbrücken an Bastei und Ubierring.

## Wohnen leitet Mobilität

Ein autofreies oder zumindest autoreduziertes Wohnumfeld erhöht die Lebensqualität. Politik und Verwaltung sollten daher in verstärktem Maße eine Alltagsmobilität ohne privaten Autobesitz strukturell unterstützen. Dazu gehören

- eine angemessene Erhöhung der Gebühren für Anwohnerparken entsprechend der erheblichen Flächennutzung durch Parkende,
- die Gestaltung von Neubausiedlungen bevorzugt mit Fußgängerzone im Kern, Mobilitätsstation und Verlagerung der Kfz-Parkflächen an den Siedlungsrand,
- gut zugängliche, sichere Fahrradabstellanlagen in den Wohnquartieren sowie
- eine umfassende Förderung von Car-sharing.

## Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr

Wirtschaftsverkehr macht einen bedeutenden Teil des städtischen Verkehrs aus. Zur Verringerung der damit verbundenen Belastungen für die Menschen und die Umwelt in der Stadt sollten unter anderem die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:



*Gladbacher Straße – ein positives Beispiel für die städtische Radverkehrsförderung*

- Stärkung des Schienengüterverkehrs und Errichtung lokaler Hubs,
- Zufahrt in das Stadtgebiet außerhalb der Autobahnen nur für Lkw mit elektronischem Abbiegeassistent oder Beifahrer\*in,
- Einrichtung einer „Null-Emissions-Zone“ in der Kernstadt und Belieferung ausschließlich durch Kleinfahrzeuge (Lastenräder, Elektromobile),
- aufkommensneutrale Staffelung des Preises des stadtwweit gültigen Handwerkerparkausweises in Abhängigkeit von der Schadstoffklasse/-freiheit oder dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß der eingesetzten Fahrzeuge,
- (Mindest-)Anforderungen für eingesetzte Kraftfahrzeuge bei städtischen Ausschreibungen (auch städtische Betriebe, Stadtwerke-Konzern) zu Schadstoffklasse und Verkehrssicherheit (Abbiegeassistent/Beifahrer\*in als Vorschrift).

VCD Regionalverband Köln



## Umfassender Katalog VCD-Forderungen 2020

Dieser Artikel stellt Kernanforderungen des VCD Regionalverbands Köln an die künftige Verkehrspolitik anlässlich der Kommunalwahlen 2020 dar. Eine umfassende Zusammenstellung der Forderungen enthält das Dokument *VCD-Forderungen 2020*, das auf unserer Homepage [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de) heruntergeladen werden kann.

Zwar liegt der primäre Fokus der Forderungen auf der Stadt Köln, die zugrundeliegenden Prinzipien sind aber auch Orientierungsrahmen und Messlatte für die Verkehrspolitik in den Kommunen und Kreisen im Umland.

# Ein Blick in die Wahlprogramme (Fast) alle wollen die Wende ...

## Ziele und Vorstellungen der Parteien und Wählergruppen zur künftigen Mobilität in Köln im Überblick

Blickt man nur flüchtig in die Wahlprogramme der in Köln kandidierenden Parteien, ist man zunächst einmal positiv überrascht. Manches klingt so gut, dass sich einem unwillkürlich die Frage stellt, warum nur in dieser Stadt so vieles im Argen liegt.

## Scheinbar viele prinzipielle Gemeinsamkeiten

In ihren programmatischen Aussagen, seien es die Wahlprogramme oder andere veröffentlichten Verlautbarungen, sprechen sich mehr oder weniger alle Parteien für Prinzipien aus, die aus Sicht des VCD sympathisch klingen. So fordert die SPD eine „kraftvolle Verkehrswende“, strebt die Linke eine „radikale Verkehrswende“ an und wollen die Grünen die „radikale Umgestaltung von Straßen und Plätzen“. Fast alle Parteien wollen explizit das Klima schützen und versprechen eine gerechtere Flächenaufteilung der Verkehrsmittel, mehr und sichere Radwege sowie einen besseren ÖPNV.

## Große Unterschiede bei konkreten Forderungen

Je weiter man sich jedoch von den Prinzipien entfernt, desto deutlicher werden die Unterschiede. So möchte die Ratsgruppe GUT den Anteil des Umweltverbunds am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt auf 85 Prozent steigern, während die SPD mit 75 Prozent zufrieden ist und andere Parteien überhaupt keine Festlegung machen. Insbesondere im Stellenwert, der nach wie vor dem Autoverkehr zugemessen wird, gibt es deutliche Abweichungen. Dies gilt sowohl für die Bereitschaft, den knappen Straßenraum umweltfreundlich umzugestalten, wie auch für den Nachdruck, mit dem der Neu- oder Ausbau von Straßen gefordert wird. Dies zeigt auch eine Skizze der verkehrspolitischen Ziele und Ideen der kandidierenden Parteien und Wählergruppen, die bei diesem Thema in besonderer Weise involviert waren und sind.



*Eingang zum Spanischen Bau des Kölner Rathauses. Hier befindet sich der Sitzungssaal des Stadtrats, über dessen neue Zusammensetzung in den Wahlen am 13. September entschieden wird.*

Die **CDU** hat sich in der Koalition mit den Grünen oft beweglich gezeigt, etwa bei der Radverkehrsförderung oder beim Verzicht auf den Ausbau des Gürtels bis zur Mülheimer Brücke. Eine deutliche Abkehr vom Primat des Automobils wurde von ihr allerdings nicht vollzogen: „Der Verkehr muss fließen“ – dies kann als verkehrspolitischer Leitsatz im Wahlprogramm der Partei bezeichnet werden. Sie spricht sich ausdrücklich gegen Fahrverbote und den Rückbau von Fahrspuren auf Hauptverkehrsachsen aus und verspricht eine Senkung der aus ihrer Sicht zu hohen Parkgebühren in der Innenstadt. Der Bau der zusätzlichen Autobahnbrücke südlich der Stadt („Rheinspange“) ist ihr ausgesprochen wichtig. Bei den Aussagen zur Förderung der Radinfrastruktur fällt auf, dass für die CDU die Instandsetzung der vorhandenen Radwege Vorrang vor der Anlage neuer hat. Für den ÖPNV strebt sie Taktverdichtungen und Linienverlängerungen an, ebenso den Ausbau des S-Bahn-Netzes. Ein U-Bahn-Tunnel zwischen Heumarkt und Aachener Weiher ist eine Kernforderung.

Eine noch größere Kfz-Freundlichkeit findet sich bei der **FDP**. Zwar unterstützt auch sie grundsätzlich den Ausbau der Fahrradinfrastruktur und fordert eine Vielzahl an Maßnahmen zum ÖPNV-Ausbau, etwa eine bessere Anbindung der am Rand gelegenen Stadtteile oder ein erweitertes Busnetz. Die Express-Buslinien auf der Aachener Straße lehnt sie hingegen ab. Auch ist ihre Bereitschaft gering, Kfz-Spuren in Rad- oder Umweltpuren

umzuwandeln. So lehnt sie dies für Nord-Südfahrt und Riehler Straße ausdrücklich ab. Im Bereich der Ost-West-Achse tritt sie für einen Tunnel bis zum Aachener Weiher ein, zusätzlich wünscht sie sich die Untertunnelung der Dürener Straße bis zum Gürtel für die Linie 7.

Auch die **SPD** befürwortet unter dem Schlagwort „Metro-Linie“ einen langen Tunnel auf der Ost-West-Achse zwischen Deutz und Aachener Weiher, gleichzeitig soll aber auch der oberirdische Stadtbahnbetrieb auf dieser Strecke beibehalten und für Langzüge ausgebaut werden. Sie will überhaupt „massiv“ in den Umweltverbund investieren, die ÖPNV-Anbindung der Vororte verbessern und die ÖPNV-Nutzung durch ein 365-Euro-Ticket attraktiver machen. Diese Idee eines derart verbilligten ÖPNV-Zugangs teilt sie letztlich mit nahezu allen Bewerbern der diesjährigen Kommunalwahl. Zur Verbesserung der Radinfrastruktur hat ein Haupttroutennetz zwischen den Stadtteilen besondere Priorität. Sie möchte die Innenstadt weitgehend autofrei umgestalten, will aber auch kfz-freundliche Vorhaben wie den Bau der Autobahnquerung südlich von Köln.

Die **Grünen** plädieren für eine „radikale Umgestaltung“ von Straßen und Plätzen zugunsten der Menschen und betonen die soziale Komponente einer Verkehrswende. Der Aufbau einer sicheren und flächengerechten Verkehrsstruktur wird als wichtig erachtet. Dazu gehören autofreie Bereiche auch in den Nebenzentren sowie die Reduzierung der Kfz-Parkflächen im öffentlichen Raum. In der Kernstadt soll flächendeckend Tempo 30 gelten. Alle größeren Straßen sollen Radspuren erhalten, der Niehler Gürtel ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut werden und es sollen überhaupt deutlich mehr autofreie Fahrradstraßen eingerichtet werden. Die Grünen fordern den ÖPNV-Ausbau, lehnen einen Tunnel auf der Ost-West-Achse hingegen ausdrücklich ab.

Auch die **Linke** möchte den Umweltverbund stärken und die Aufenthaltsqualität durch eine Umverteilung von Verkehrsflächen erhöhen. Dazu gehören autoarme Zentren in Innenstadt und Bezirken sowie mehr und schnelle umgesetzte Rad-

verkehrsinvestitionen, etwa der Ausbau eines Schnellwegnetzes innerhalb Kölns sowie zwischen Stadt und Umland. Für mehr Verkehrssicherheit soll Tempo 30 zur Regel werden. Die Partei befürwortet einen umfassenden ÖPNV-Ausbau und – als Zwischenschritt zum Nulltarif – ein 365-Euro-Ticket. Ein Tunnel auf der Ost-West-Achse wird abgelehnt.

Mit **GUT Köln** und den **Klima Freunden** gibt es Bewerber mit einer ausgesprochen ökologischen Ausrichtung. Beide sind aus der Wählergruppe *Deine Freunde* hervorgegangen und sind in den hiesigen Verkehrsinitiativen sehr aktiv. Dies drückte sich in den letzten Jahren zum Beispiel durch die Gründung der RADKOMM und der Initiierung der Initiative AUFBRUCH FAHRRAD aus. Beide Wählergruppen postulieren das Prinzip der Klimaneutralität, wollen eine Abkehr vom Primat des individuellen Kfz-Verkehrs und einen Vorrang der umweltfreundlichen Mobilität (Fuß, Rad und ÖPNV). Der Vorschlag der Ratsgruppe GUT, den hiesigen ÖPNV durch ein Seilbahnsystem zu ergänzen, sorgte im letzten Jahr für Aufsehen.

## Fazit

Auf eine ausdrückliche Wahlempfehlung verzichten wir an dieser Stelle. Die skizzierten Aussagen der Parteien und Wählergruppen lassen jedoch insgesamt hoffen, dass die Verkehrswende nach der Wahl – einen passenden Ausgang vorausgesetzt – mit mehr Tempo betrieben wird als bisher. Und vielleicht gelingt es dann ja auch, bisweilen zu zögerliche Verwaltungsstellen mitzuziehen ...

Christoph Reisig

5. September 2020

## Podiumsdiskussion mit OB-Kandidat\*innen

Die Aktionsgemeinschaft „Kölner Verkehrswende jetzt“ diskutiert am 5. September um 15:00 Uhr im Altenberger Hof in Nippes mit den OB-Kandidat\*innen über die Verkehrswende. Zugesagt haben Jörg Detjen (Linke), Nicolyn Gabrisch (Klimafreunde), Andreas Kossiski (SPD) und Henriette Reker (parteilose Kandidatin von CDU und Grünen), Moderation Frank Deja.

Die Teilnehmer\*innenzahl vor Ort ist corona-bedingt begrenzt, die Veranstaltung wird im Live-Stream übertragen. [www.ag-verkehrswende.koeln](http://www.ag-verkehrswende.koeln)

# Pop-Up Bike Lanes Überall sonst, nur nicht in Köln

**Die Kölner Stadtverwaltung weigerte sich, eine Forderung der hiesigen Verkehrsinitiativen umzusetzen.**

Mit Aktionen am Aachener Weiher, auf der Hahnenstraße und zuletzt – als Ersatz für die diesjährige Fahrradsternfahrt – am 21. Juni an Tunisstraße und Riehler Straße demonstrierte der VCD neben weiteren Verkehrsinitiativen dafür, dass Köln dem erhöhten Platzbedarf des Radverkehrs während der Corona-Pandemie durch die kurzfristige Umwidmung von Auto- in Fahrradspuren gerecht wird.

Unverständlicherweise folgte die Verwaltung, insbesondere auch die Verkehrsdezernentin Frau Blome, nicht dem Vorbild vieler anderer Städte weltweit. Anders als in Berlin, Hamburg, Düsseldorf oder München wurde die Anlage von Pop-up Bike Lanes in Köln kategorisch abgelehnt. Auch dies ist ein Beleg für den fehlenden Mut, mit dem in dieser Stadt die Verkehrswende angegangen wird, und unterstützt die These, dass sich in der nächsten Legislaturperiode Einiges ändern muss.

Dass die Verwaltung auch schnell und flexibel handeln kann, bewies sie immerhin Mitte Juli durch die kurzfristige Genehmigung eines Pop-up-Biergartens auf der Vogelsanger Straße im Inneren Grüngürtel.

Zwar wurde die gewünschte Wirkung – die Entzerrung der „Partyszene“ im Belgischen Viertel – verfehlt. Die Straßen-



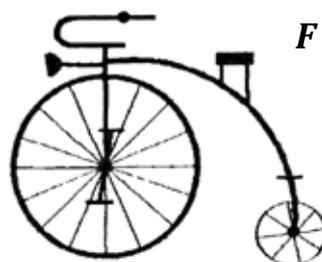
Foto oben: Pop-up Bike Lane an der Tunisstraße als corona-bedingter Ersatz für die diesjährige Fahrrad-Sternfahrt am 21. Juni. Foto unten: temporärer Biergarten am 19. Juli auf dem für den Autoverkehr gesperrten Abschnitt der Vogelsanger Straße im Inneren Grüngürtel.

sperrung verlief jedoch so problemfrei, dass sich nicht nur einem Redakteur des Kölner Stadt-Anzeigers (siehe die Ausgabe vom 20. Juli) mit dem Verweis auf ähnliche Sperrungen an der Dürener und der Zulpicher Straße die Frage stellte, ob nicht auch dieser Bereich zugunsten von mehr Lebensqualität dauerhaft vom Kfz-Verkehr befreit werden könnte.

Reiner Kraft

## 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

## Ost-West-Achse rund um den Rudolfplatz

# Radverkehr soll mehr Fläche bekommen

**Die Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf der Aachener Straße müssen durch weitere Maßnahmen ergänzt werden.**

Die Stadtverwaltung plant, den Radverkehr auf der Aachener Straße zwischen Rudolfplatz und Moltkestraße neu zu ordnen. Das zuständige Amt 66 („Straßen und Verkehrsentwicklung“) für hat hierzu eine Vorlage in den Verkehrsausschuss des Rates eingebracht.

Derzeit gibt es auf der Aachener Straße einen am Rudolfplatz beginnenden benutzungspflichtigen baulichen Radweg. Zwischen Parkstreifen und Außengastronomie eingezwängt, wird dieser jedoch den aktuellen Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur in keiner Weise mehr gerecht. Es ist gut, dass die Stadtverwaltung diesen Zustand nun ändern will.

### Geplante Maßnahmen gemäß Verwaltungsvorlage

Die Verwaltung möchte gemäß der in den Verkehrsausschuss eingebrachten Vorlage den Straßenraum in diesem Bereich neu aufteilen. Dies sollte mit den folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

- Reduzierung der Kfz-Fahrspuren von zwei auf eine zugunsten eines Radfahrstreifens zwischen Brabanter Straße und Moltkestraße,

- Wegfall des Kurzzeitparkens auf dem nördlichen Seitenstreifen zugunsten von Ladezonen und Fahrradparken zwischen Brabanter Straße und Moltkestraße,
- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zwischen Hohenzollernring und Brabanter Straße,
- Verlegung des am Hahnenort befindlichen Taxistandes um rund 80 Meter in Richtung Neumarkt auf die derzeitigen Schrägparkplätze vor dem Haus Hahnenstraße 18 zugunsten einer Schleuse für Radfahrende,
- Öffnung der Brüsseler Straße für Radfahrende in Gegenrichtung zwischen Aachener und Richard-Wagner-Straße.

### Unsere Erwartungen an eine Umgestaltung

Für eine gute Radverkehrsinfrastruktur sollte aus unserer Sicht die weitere Konzeption der Neugestaltung um zusätzliche Maßnahmen ergänzt werden. Im Einzelnen brachte der Autor als Sachkundiger Einwohner in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 12. März 2020 die folgenden Punkte vor:



Problemstellen in der Hahnenstraße: Schrägparkplätze vor Hausnummer 18 (Foto oben) und Kurve am Neumarkt (Foto unten)



Der vorhandene Radweg an der Aachener Straße ist eng und konfliktrüchrig. Die Stadtverwaltung plant, ihn zwischen Rudolfplatz und Moltkestraße durch eine Radspur auf der Straße zu ersetzen und hierfür eine der beiden Kfz-Spuren umzuwandeln.

1. Die verbleibende Kfz-Spur zwischen Brabanter Straße und Moltkestraße sollte höchstens drei Meter breit sein und ausreichend sicheren Abstand zum Radfahrstreifen haben.
2. Auf dem Abschnitt zwischen Hohenzollernring und Brabanter Straße sollte es nicht nur bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht bleiben, sondern es sollte genauso wie auf dem Abschnitt bis zur Moltkestraße eine Kfz-Spur aufgehoben und dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Dies würde die Sicherheit für den Radverkehr erheblich verbessern. Bei derzeit jeweils zwei Spuren für Geradeausfahrer und Linksabbieger ist genug Platz für eine solche Umwidmung vorhanden.
3. Der neue Radstreifen sollte nicht bereits schon vor der Moltkestraße auf den alten baulichen Radweg zurückgeführt werden, sondern erst hinter der Eisenbahnunterführung. Auch hier ist der dafür nötige Platz vorhanden.
4. Auch vom Neumarkt bis zu den Ringen sollte es einen Radfahrstreifen geben. Es ist zwar zu begrüßen, dass im Bereich der Hahnenortburg nicht mehr

über den Rudolfplatz geradelt werden muss. Dies ist insbesondere während der dort häufigen Veranstaltungen und Märkten mit großen Behinderungen verbunden. Es ist aber auch in der jetzigen Vorlage angedacht, den viel zu schmalen Radweg zwischen Neumarkt und Pfeilstraße als benutzungspflichtig beizubehalten. Dies ist weder nachvollziehbar, noch entspricht es dem Radverkehrskonzept Innenstadt.

In der Zwischenzeit ist die enge Kurve vom Neumarkt in die Hahnenstraße neu gestaltet worden: Radler dürfen nun auf der Straße das Eckhaus mit den unübersichtlichen Säulen umkurven, werden aber gleich dahinter wieder auf den alten Radweg zurückgeführt. Die Gefahren an dem Säulengang hat man so auf die Straße verlagert, wo der Autoverkehr weiterhin zweispurig die Kurve nehmen darf, aber es für den Radverkehr nicht einmal einen Schutzstreifen gibt! Welche Familie mit Kin-

dern würde hier die Straße benutzen? Für eine sichere Radinfrastruktur ist eine durchgängige Radfahrspur auf der gesamten Hahnenstraße vom Neumarkt bis zum Hohenzollernring nötig.

5. Die Verlegung des Taxistands vor das Haus Hahnenstraße 18 ist riskant, wenn die Schrägparkplätze beibehalten werden. Sie sind für ein sicheres Ausparken und Einschleusen in den laufenden Verkehr zu unübersichtlich. Besser wäre es, den Stand als Schleuse einzurichten, in der sich Taxen parallel zur Fahrtrichtung aufstellen können.
6. Die Querung an der Hahnenstraße zwischen Friesenwall und der geplanten neuen Fahrradstraße Mauritiuswall im Bereich der Unterführung Sparkasse sollte so umgestaltet werden, dass es für den Radverkehr eine eigene, vom Fußverkehr getrennte Furt gibt. Ein Radstreifen auf der Hahnenstraße könnte hierfür hilfreich sein.

## Radspur bereits ab den Ringen

In der abschließenden Behandlung im Verkehrsausschuss am 28. April wurde als Vorlage für die Planung beschlossen, schon ab dem Hohenzollernring die Anzahl der Kfz-Fahrspuren bis zur Moltkestraße zugunsten eines Radfahrstreifens zu reduzieren sowie Tempo 30 in diesem Bereich einzuführen. Die Einrichtung eines Radfahrstreifens bereits ab dem Neumarkt muss die Verwaltung noch prüfen. Daher wird der bauliche Radweg zwischen Neumarkt und Rudolfplatz vorerst beibehalten. Im Bereich der Pfeilstraße soll eine Neuregelung dem Radverkehr Vorfahrt vor abbiegenden Autos geben.

Wir hoffen, dass bei der Detailplanung letztlich eine gute Lösung gefunden wird und das Radfahren ab dem Neumarkt deutlich attraktiver wird.

Wolfgang Kissenbeck



## Oskar-Jäger-Straße in Köln-Lindenthal Der lange Weg eines Baustellenradwegs

**Sechs Wochen Warten und ständiges Nachhaken waren für einen Ersatzradweg nötig.**

Ende April richtete die Rheinenergie eine Baustelle auf der Oskar-Jäger-Straße ein. Und weil der Platz fehlte, wurde die Einfahrt von der Aachener Straße und der Klosterstraße sowohl für den Auto- wie auch den Radverkehr verboten. Die wichtige Radachse Lindenthal – Ehrenfeld wurde rabiät unterbrochen und nicht einmal eine Umleitung eingerichtet.

### Eine schnelle Idee und langes Warten

Zufällig liegt diese Baustelle vor dem Bezirksrathaus Lindenthal und fiel daher dem stellvertretenden Bezirksbürgermeister Roland Schüler auf. Er wandte sich an die Verwaltung und schlug als Verbesserung eine sichere Radverkehrsführung auf dem breiten Gehweg am Friedhof und dann auf einigen Parkplätzen vor. Dass die zuvor auf den Gehwegen befindlichen Betonpoller abgeräumt waren, erleichterte eine solche Lösung.

Zwei Wochen lang antwortete das Amt gar nicht, dann kam auf Nachfrage

eine E-Mail mit dem Zwischenstand: „Wir schauen uns die Situation vor Ort an.“ Eine weitere Nachfrage eine Woche später ergab, dass der Vorschlag von Herrn Schüler aufgegriffen wurde und umgesetzt werden sollte.

An der Baustelle änderte sich jedoch fünf Wochen lang erst einmal nichts. Am 8. Juni wurde dann endlich der Autoparkstreifen abgesperrt und einen Tag später die gelbe Baustellenmarkierung aufgebracht. Eine weitere Woche brauchte es dann, bis etwas Asphalt an der Bordsteinkante aufgebracht wurde.

### Leider keine Ausnahme

Eine Missachtung des Radverkehrs ist leider nicht untypisch für die Rheinenergie bei der Einrichtung ihrer Baustellen. Aber auch der Abteilung Baustellenmanagement der Stadt Köln, die für die Genehmigung der Baustellen und des zugehörigen



Blick aus dem Bezirksrathaus auf die Oskar-Jäger-Straße mit dem nach vielen Wochen eingerichteten gelb markierten Ersatzradweg  
[Foto: Stephan Horn]

Beschilderungsplans zuständig ist, scheinen die Belange des Radverkehrs völlig egal zu sein. Den Radverkehr zuerst völlig zu vergessen, dann einen praktikablen Verbesserungsvorschlag ohne Rückmeldungen wochenlang prüfen zu lassen und nur aufgrund der regelmäßigen Nachfragen eines Bürgers umzusetzen, ist schon eine Leistung! Die Presse hatte zuerst Interesse an dem Thema, dann aber jegliches Interesse an einer Berichterstattung verloren: Es handele sich ja um einen normalen Vorgang.

Doris Klug



# Radverkehr auf den Kölner Ringen

## Es geht schrittweise voran

**Ring Frei geht in die nächste Runde: Was ist noch für dieses Jahr geplant?**

Bislang ist die Strecke am Ubierring vom Barbarossaplatz bis fast zur Rheinuferstraße der längste vollständig für den Radverkehr umgebaute Abschnitt der Ringe. Hier macht das Radfahren für Innenstadtverhältnisse richtig Spaß, vor allem, wenn man auch noch eine grüne Welle erwischt. Lediglich rund um den Chlodwigplatz wird es auf der Fahrbahn etwas eng. Dieser und die anderen bereits für den Radverkehr ausgebauten Abschnitte lassen erahnen, mit welcher Qualität zukünftig die Innenstadt mit dem Rad umrundet werden könnte. Bis dahin scheint es aber noch ein weiter Weg zu sein.

Werden die Maßnahmen wie geplant umgesetzt, wäre Ende 2020 die Hälfte der Ringe südlich des Rudolfplatzes umgestaltet. Nur an drei Stellen ist bis dahin noch keine Fertigstellung geplant: am Barbarossaplatz in südöstlicher Richtung, am Übergang vom Ubierring zur Rheinuferstraße und am Saliering in nordwestlicher Richtung. Zu Letzterem soll es aber zumindest Beschluss und Ausschreibung geben. Diese sollen auch eine neue Radverkehrsführung Am Duffesbach vorsehen. Dort soll die Möglichkeit zum Linksabbiegen für Autos auf den Saliering zugunsten einer großzügigen Aufstellfläche für den Radverkehr entfallen.

Im Einzelnen ist bis zum Ende dieses Jahres die Umsetzung der folgenden Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Ringe geplant:

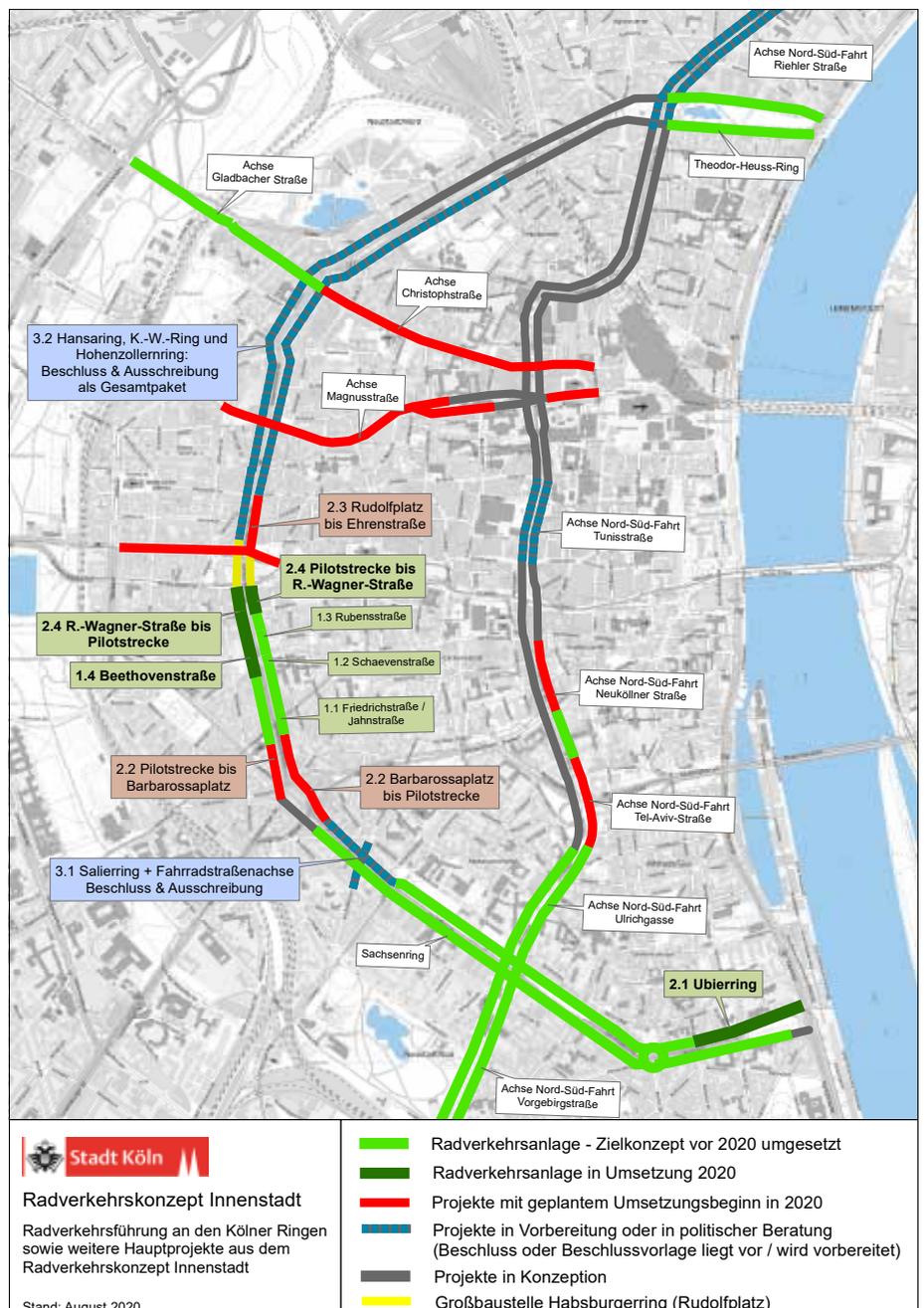
- Ab dem Juli soll auf dem **nördlichen Abschnitt des Ubierrings** zwischen Rheinufer- und Alteburgerstraße ein Radverkehrsstreifen in Regelbreite angelegt werden. Zugunsten einer Ladezone wird es im Bereich der Straßenbahnhaltestelle allerdings nur einen Schutzstreifen geben.
- **Zwischen Barbarossaplatz und Zülpicher Platz** soll bis spätestens November in beide Richtungen ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet werden, ebenso in nördlicher Richtung auf dem Barbarossaplatz. Hier ist eine Ladezone rechts des Radwegs zur Belieferung des Einzelhandels geplant.
- Die bisherigen baulichen Radwege auf den Bürgersteigen **südlich des Ru-**

**dolfplatzes**, die seit der Einrichtung des Radfahrstreifens auf der Fahrbahn nicht mehr benutzt werden dürfen, sollen im Kreuzungsbereich zurückgebaut werden. So soll die Unklarheit, wo mit dem Rad gefahren werden darf und wo nicht, beseitigt werden. Der vollständige Rückbau dieser Radwege wird wegen der damit laut Stadtverwaltung verbundenen hohen Kosten erst später geschehen.

- **Nördlich des Rudolfplatzes** in Richtung Ehrenstraße soll der Radstrei-



Im Bereich der Kreuzung von Hohenstaufenring und Schaafenstraße sind die Radwege im Seitenraum bereits entfernt worden. [Foto: Stadt Köln]



Radverkehrskonzept Innenstadt: Planungsstand im August 2020

[Bildquelle: Stadt Köln]

fen eventuell durch Poller gesichert werden, um rechtswidriges Parken in großem Ausmaß zu verhindern. Diese Maßnahme soll bis zum Herbst umgesetzt werden.

Darüber hinaus sind für 2020 auch die Beschlussfassung und Vergabe zur Um-

gestaltung der Abschnitte auf **Hohenzollern-, Kaiser-Wilhelm- und Hansaring** bis zur Ritterstraße geplant. Hier ist zwar die Vergabe des gesamten Bauabschnitts vorgesehen, die Umsetzung wird aber voraussichtlich nicht in einem Schritt möglich sein, da sie relativ aufwändige

Baumaßnahmen und teilweise auch die Sperrung der Straße erfordert. Für den verbleibenden Abschnitt des Hansarings bis zum Ebertplatz soll die Planung in diesem Jahr abgeschlossen werden.

*Ruben Werchan*

## Gastbeitrag

# Die Fahrradstaffel der Kölner Polizei

### Wer sind wir?

Wer komplexe Mobilitätsprobleme in Köln und Leverkusen erfassen will, muss sie im wahrsten Sinne des Wortes erst einmal unmittelbar erfahren. Wie könnte man das besser, als mit dem Fahrrad im Team der Mountainbike-Staffel der Polizei Köln?

### Fakten und Zahlen zur Mountainbike-Staffel:

Vier Polizistinnen und vier Polizisten des Verkehrsdienstes sind in Köln und Leverkusen mit Rädern unterwegs +++ Neun weitere Sets an Fahrrad-Sonderbekleidung stehen dem Verkehrsdienst für Einsätze bei jedem Wetter zur Verfügung +++ Der Fahrzeug-Pool umfasst 16 MTB bzw. Trekkingräder sowie vier Pedelecs in verschiedenen Größen +++ Die Ausrüstung für Einsätze passt in die Fahrradtaschen am Gepäckträger +++ Der dienstliche Fahrradhelm auf dem Kopf ist eine Selbstverständlichkeit +++ Für Einsätze in der Dunkelheit kann ein blaues Blinklicht am Rad befestigt werden +++

Seit 2012 geht die Staffel auf Streife, auf Augenhöhe mit Radfahrenden, mit persönlicher und dienstlicher Erfahrung der Teammitglieder im Straßenverkehr mit Fahrrad, Auto, Motorrad oder einfach „zu Fuß“.

### Worum kümmern wir uns?

Und hier deutet sich schon an, worum wir uns als Mountainbiker der Polizei kümmern. Es geht um das große Ganze – den Verkehrsraum. Als Köln im Mittelalter wuchs, hatte man beim Straßenbau nicht die Vision von Lastwagen oder Autos in nahezu jedem Haushalt. Der heutige Verkehr auf engem Raum schafft Konkurrenz und fördert den Kampf um und auf Ver-



*Links: Staffel im Einsatz in der Innenstadt; Oben: Wolfgang Baldes, Pressesprecher der Polizei Köln und Autor des Artikels*

kehrsflächen. Dass Köln als „Autostadt“ angelegt wurde, macht es inzwischen den Radfahrenden und all den Menschen schwer, die Kurzstrecken mit alternativen Verkehrsmitteln wie z.B. dem E-Scooter oder auch einfach zu Fuß bewältigen.

Die Zahl der Verkehrsmittel steigt kontinuierlich, wie die Verkehrszählungen an den Messstellen zeigen. Alleine mehr als 20 Prozent Zunahme beim Radverkehr im laufenden Jahr 2020 haben gewohnte Abläufe ins Wanken gebracht. Mehrere tausend E-Scooter fordern zusätzlich die Aufmerksamkeit von Nutzern bereits etablierter Verkehrsmittel. Was Lärm und Luftverschmutzung lange nicht geschafft haben, verändert sich zunehmend aufgrund von Staus und dem Stress, dem man ausgesetzt ist, wenn man mit dem Auto unterwegs ist. Eine Fahrt durch den einen oder anderen Stadtbezirk kann zu einem echten Abenteuer werden – Schweißperlen inklusive und so manch gefährliche Situation obendrauf.

Die Mobilitätswende ist eingeleitet, braucht aber Zeit! Das erleben wir in unserer Staffel täglich, wenn wir uns den Helm anziehen, Streife fahren und häufig schneller ankommen, als wären wir mit dem Auto gefahren.

Und genau an diesem Vorteil lässt sich auch die zum Teil berechtigte Kritik der Nicht-Radfahrenden festmachen. Schnell am Ziel zu sein, ist ein Vorteil – noch schneller ans Ziel kommt man auf zwei Rädern möglicherweise nur bei Missachtung von Verkehrsregeln. Während Radfahrende sich über zugeparkte Radverkehrsflächen, rücksichtsloses Abbiegen oder zu geringen Seitenabstand bei Überholen absolut zu Recht bei Lkw- und Autofahrern beschwerten, kontern diese mit rücksichtslosem Verhalten der Radfahrenden, die auf Radwegen entgegen der Fahrtrichtung oder auf Gehwegen in Kreuzungen fahren und Ampeln und sonstige Regeln der StVO scheinbar nur als Empfehlungen des Gesetzgebers betrachten. Selbst die Sicht des Fußgängerverkehrs kennt zwei Seiten, Fußgänger als Slalomstangen für E-Scooter und Radfahrende aber auch bewegliches Hindernis auf Radwegen. Alle haben Recht und sind zugleich in der Pflicht. Wir sind zwar auf zwei Rädern unterwegs, aber das muss nicht heißen, dass wir aus Solidarität nur die Fehler des Kraftfahrzeugverkehrs sanktionieren.

*Wolfgang Baldes, Polizei Köln*

# Radwegbenutzungspflicht

## Kein Ende in Sicht!

**Die Kommunen sind dazu angehalten, die Benutzungspflicht auf Radwegen zu überprüfen, und diese aufzuheben, wenn sie sich als nicht angemessen erwiesen hat. In Köln hat diese Verpflichtung derzeit leider nur eine geringe Priorität.**

Radwege abseits der Straße mit Benutzungspflicht, zu erkennen am blauen runden Schild mit weißem Rand – wer kennt sie nicht? Viele ungeübte und daher auch unsichere Radler suchen gerade diese Wege, weil sie sich dort geschützter fühlen. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist das auch sinnvoll: Wer möchte schon auf schmaler Straße von zu schnell fahrenden Autos ohne notwendigen Sicherheitsabstand überholt werden?

In Köln wie in anderen Städten wurden benutzungspflichtige Radwege sehr häufig abseits der Autofahrspuren zwischen parkenden Autos und dem Bürgersteig angelegt. Dies geschah nicht nur zum Schutz der Radfahrer, sondern auch mit dem Ziel, den Autoverkehr flüssig zu halten. Es entsprach und entspricht zudem nach wie vor dem Bewusstsein vieler Autofahrer, dass die Straße nur für sie da sei und alle anderen, egal ob sie mit dem Rad fahren oder zu Fuß gehen, an den Rand gehören.

Mittlerweile hat sich herausgestellt, dass ein großer Teil der vorhandenen Radwegeinfrastruktur ein Unfallrisiko birgt, das sich durch eine Führung des Radverkehrs auf der Straße im Sichtbereich der Autos und auf ausreichend breiten Radspuren deutlich senken lässt.

### Stadt muss Notwendigkeit der Benutzungspflicht überprüfen

Im Jahr 1997 hat der Gesetzgeber über eine Novelle der Straßenverkehrsordnung die Radwegbenutzungspflicht aufgehoben. In einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts wurde dann im Jahr 2010 bestätigt, dass sie nur angeordnet werden darf, wenn das Radfahren auf der Straße aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheit eine höhere Gefahrenlage bedeutet.

Aufgrund dieser Rechtslage ist auch die Kölner Verwaltung dazu verpflichtet, die Benutzungspflicht aller Radwege zu überprüfen und aufzuheben, wenn das

Fahren auf der Straße ohne besondere Gefahren möglich ist. Dies trifft wohl für die meisten Kölner Radwege zu, auch wenn derzeit auf einigen wichtigen Verbindungen – zum Beispiel, Innere Kanalstraße, Aachener Straße, Amsterdamer Straße – aufgrund des noch hohen Autoverkehrsaufkommens nicht mit einer Aufhebung zu rechnen ist.



Behinderung durch Falschparker auf der Krefelder Straße

### Aktuelles Schneckentempo bei Überprüfungen

In den letzten Jahren ist die Überprüfung der Benutzungspflicht ins Stocken geraten. Ursprünglich wurde versprochen, voraussichtlich bis Ende 2019 auch die letzten Überprüfungen abzuschließen. Nach Information der Verwaltung im Verkehrsausschuss wurden bislang etwa zwei Drittel der rund 600 Kilometer Straßen überprüft, in den letzten zwei Jahren waren es allerdings nur 36 Kilometer. Die Verwaltung musste eingestehen, dass der vorgesehene Überprüfungszeitraum nicht eingehalten wurde. Andere Vorhaben hatten eine höhere Priorität. Dafür wurde aber der Sachstand der bisherigen Prüfungsergebnisse vorgelegt. Die Ergebnisse sind zum Teil nicht nachvollziehbar und müssten daher noch einmal hinterfragt und erklärt werden.

### Aufhebung erfordert begleitende Maßnahmen

Die Benutzungspflicht wurde meist so aufgehoben, dass die entsprechenden Gebotsschilder entfernt wurden und über ein zusätzliches Hinweisschild über die Aufhebung informiert wurde. Dies alleine ist jedoch unzureichend, denn es sollte auch dafür gesorgt werden, dass die Straße auch tatsächlich sicher mit dem Rad befahren werden kann. Dies ist zum Beispiel in der Krefelder Straße in der nördlichen Neustadt vor der Ampel an der Kreuzung



mit der Maybachstraße nicht möglich, da hier ständig im Halteverbot parkende Autos sicheres Radfahren verhindern. Aber auch der Linienbusverkehr und notwendige Liefervorgänge auf der vorhandenen viel zu kleinen Ladezone stören den Radverkehr.

Dies führt dazu, dass der Bürgersteig weithin illegal als Radweg benutzt wird und dies oft auch dann, wenn viele Fußgänger unterwegs sind. Nach Information des Ordnungsamts stoßen Kontrollen der rechtswidrigen Parkpraxis auf massiven Widerstand. Hier muss dringend eine Lösung gefunden werden, damit die Radler auch sicher die Straße benutzen können!

### Radwege oft mangelhaft

Unter den noch vorhandenen benutzungspflichtigen Radwegen erfüllen viele



Radweg am Aachener Weiher: Gefahren durch Masten und Wartende

nicht die Regeln: Sie befinden sich an Straßen, deren Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist, sie sind zu schmal, haben Wurzelaufbrüche oder Schlaglöcher. Zudem werden sie immer noch als Autoparkplatz missbraucht. Am gefährlichsten sind sie, wenn sich mitten auf ihnen Laternenmasten, Verkehrsschilder, Ampelpfähle oder Warteflächen für Fußgänger befinden.

Anders als oft üblich sollten die Rad-

wegflächen nach Aufhebung der Benutzungspflicht nur Fußgängern und Rollstuhlfahrern vorbehalten bleiben und nicht auch für den Radverkehr freigegeben bleiben. Es reicht schon aus, wenn nach der geltenden Straßenverkehrsordnung Kinder unter acht Jahren sich mit ihrem Fahrrad auf dem Bürgersteig bewegen und dies in Begleitung ihrer Eltern. Der Radverkehr gehört primär auf die Straße und nicht abseits von dieser.

Die Prüfung und Aufhebung der Benutzungspflicht wird nach Aussage der Verwaltung aufgrund anderer prioritärer Vorhaben zunächst einmal verschoben. Dies ist mehr als bedauerlich. Nach Auffassung des VCD sollte die zuständige Stelle der Stadtverwaltung mit ausreichend Personal ausgestattet werden, um auch diese Aufgabe in vertretbarer Zeit zu erledigen.

Wolfgang Kissenbeck



## Bergisches e-Bike 13 Stationen, 103 Räder

**Im Rheinisch-Bergischen Kreis wurde am 9. Juli in Rösrath und Leichlingen mit dem „Bergischen e-Bike“ ein kreisweites e-Bike-Verleihsystem gestartet.**

Noch im Monat Juli folgten weitere Stationen in Bergisch Gladbach am S-Bahnhof, in Bensberg am U-Bahnhof/Busbahnhof, im Zentrum von Odenthal, in der Mitte von Kürten, am Overather Busbahnhof sowie am Busbahnhof in Wermelskirchen. Odenthal-Altenberg und der Raiffeisenplatz in Burscheid werden im August Teil des Netzes, im nächsten Jahr dann drei weitere Standorte am Busbahnhof in Burscheid, in Leichlingen-Witzhelden und im Zentrum von Rösrath-Hoffnungsthal.

Das Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Köln (RVK) und der Betreiber nextbike werden insgesamt 103 Räder zur Verfügung stellen. Zusätzlich zu den 13 Stationen wird es über das gesamte Kreisgebiet verteilt weitere 20 virtuelle

Stationen geben, wo e-Bikes zurückgegeben und angemietet werden können. Die Position der virtuellen Stationen wird in der nextbike-App angezeigt und vor Ort durch ein Schild signalisiert.

Der e-Bike-Verleih ist der erste Schritt zur Errichtung der insgesamt geplanten 20 Mobilstationen im Kreis, die je nach Standort Bausteine wie den e-Bike-Verleih, e-Carsharing-Angebote, Park-and-Ride-Anlagen, Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen enthalten werden.

### Ausleihverfahren und Preise

Um das Bergische e-Bike auszuleihen, muss man sich zuvor einmalig beim Betreiber nextbike registrieren – direkt an den Stationen über die dortigen Terminal-Touchscreens, über die nextbike-App und deren Homepage oder telefonisch.

Bei einer telefonischen Registrierung wird eine Gebühr von drei Euro erhoben;

die übrigen Registrierungsmethoden sind kostenlos.

Wenn man das Kundenkonto mit einer Abokarte des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) verknüpft, radelt man deutlich günstiger: Bereits ab einem Euro pro 30 Minuten können die e-Bikes entliehen werden. Für Nicht-VRS-Kunden kostet dies zwei Euro.

Die Tageshöchstsätze liegen bei 12 bzw. 18 Euro. Wer das e-Bike in der Zeit zwischen 17 Uhr nachmittags und 8 Uhr des Folgetags entleihen möchte, kann den günstigen Übernachtertarif für zwei Euro (VRS-Abonnenten) oder drei Euro nutzen und das e-Bike bis nach Hause mitnehmen.

Daneben gibt es einen monatlich kündbaren Monatstarif (12 bzw. 15 Euro) sowie einen Jahrestarif (48 bzw. 60 Euro), bei dem jeweils die erste halbe Stunde einer jeden Fahrt kostenfrei ist.

Friedhelm Bihn



## Wenn Mobilität Pause macht

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

► Informationen unter: [www.wsm.eu](http://www.wsm.eu)

# Bericht des Fahrradbeauftragten

## Aktuelles zum Radverkehr in Köln

### Köln-Longerich: neue Fahrradstraße Etzelstraße

Die Etzelstraße ist Bestandteil der sowohl von Berufspendlern und Schülern als auch dem Freizeitverkehr viel befahrenen Radverkehrsachse Innenstadt – Nippes – Chorweiler. Durch den Bau einer Verkehrsinsel zur Verdeutlichung der neuen Kfz-Einbahnstraße sowie kleinere bauliche und markierungstechnische Maßnahmen konnte sie im Frühjahr zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Die einzelnen Beschlüsse und Pläne hierfür wurden fortlaufend zwischen Verwaltung, Politik und Verbänden im Rahmen des Runden Tisches „Radverkehr in Nippes“ diskutiert und erarbeitet.



Erstmals wurde in der Etzelstraße zur Verdeutlichung das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ in einer Größe von zwei Meter mal zwei Metern auf dem Asphalt markiert (Foto oben). Zusätzlich wurden die nunmehr geltenden Regeln in den ersten Wochen nach Einrichtung der Fahrradstraße auf einem neu entworfenen temporären Schild angezeigt (Foto unten). [© Stadt Köln]

### Kölner Südstadt: Eifelwall für Kfz gesperrt

Der Eifelwall ist auf einer Länge von etwa 150 Metern jetzt dauerhaft für den Kfz-Verkehr gesperrt und steht dort ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung. Nach einer baustellenbedingten vorläufigen Sperrung wurde im Vorgriff auf die hier geplante Fahrradstraße nach Abschluss der Arbeiten die Baustellenabsicherung durch eine dauerhafte Abspernung ersetzt.

### Köln-Merkenich: neue Radverkehrsverbindung auf ehemaliger Gütertrasse

In Köln-Merkenich wurde in Kooperation mit der RheinEnergie AG westlich der KVB-Gleise zwischen Emdener Straße und Causemannstraße ein neuer Geh- und Radweg errichtet – erstmals in Köln auf einem früheren Gleis der „Häfen und Güterverkehr Köln“ (HGK). Dadurch verkürzt sich zum Beispiel der Weg zu Fuß oder mit dem Rad von der Industriestraße zur Leverkusener Brücke deutlich.

Der neue Geh- und Radweg ist etwa 420 Meter lang und vier Meter breit. Zur Gewährleistung einer sicheren Führung auch bei Dunkelheit wurde auf beiden Seiten eine durchgehende Fahrbahnrandmarkierung aufgetragen. Eine Beleuchtung war aus Umweltschutzgründen nicht möglich.

Die Errichtung des neuen Weges wurde durch einen Antrag des Bürgervereins Merkenich angeregt und in der Bezirksvertretung Chorweiler beschlossen.



Neuer Radweg in Merkenich auf der vorher hier befindlichen HGK-Trasse [© Stadt Köln]



Eifelwall nach Sperrung

[© Stadt Köln]

### Äußere Kanalstraße: Sanierung des Rad- und Gehwegs abgeschlossen

Entlang der Äußeren Kanalstraße ist der Geh- und Radweg zwischen der Iltisstraße und der Borsigstraße auf einer Gesamtlänge von 750 Metern erneuert worden. Dieser Abschnitt ist eine wichtige bezirksübergreifende Verbindung zwischen Ehrenfeld, Nippes und Lindenthal, wird aber auch innerhalb Ehrenfelds rege genutzt, insbesondere auch von Schülerinnen und Schülern der angrenzenden Schulen.

Zusätzlich zur Sanierung wurde der Weg zugunsten des Rad- und Fußverkehrs verbreitert. Hierfür wurden unter anderem die Schrägparkplätze auf der Äußeren Kanalstraße nordöstlich der Subbelrather Straße in Längsparkplätze umgewandelt. Rad- und Gehweg sind jetzt jeweils circa 2,50 Meter breit anstatt bislang zwischen 1,50 und 2,00 Metern.



Sanierter Geh- und Radweg an der Äußeren Kanalstraße [© Stadt Köln]



Neue Fahrradspur auf der Tel-Aviv-Straße  
[© Stadt Köln]

### Tel-Aviv-Straße: Radfahrstreifen statt Autospur

Auf der Tel-Aviv-Straße erfolgte ein weiterer Schritt zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Nord-Süd-Fahrt: In nördlicher Fahrtrichtung wurden auf dem wichtigen Abschnitt zwischen der Kleinen Spitzengasse und dem Blaubach ein bis zu 2,50 Meter breiter Radfahrstreifen statt einer Fahrspur und ein Schutzstreifen sowie vorgezogene Aufstellflächen für Radfahrende markiert.

Für den rechtsabbiegenden Radverkehr wurde ein Schutzstreifen am rechten Fahrbahnrand der Rampenauffahrt ab der Kleinen Spitzengasse eingerichtet. Zur Erhöhung der Sicherheit wurden die Radverkehrsanlagen mit vorgezogenen Haltelinien ausgestattet und in Teilen rot markiert. Für den motorisierten Verkehr verbleiben zwei Geradeausspuren in Richtung Neuköllner Straße und eine Rechtsabbiegespur in Richtung Waidmarkt.

Die Markierungen sind Teil des Radverkehrskonzepts Innenstadt und ein Vorgriff auf weitere Verbesserungen für den Radverkehr auf der Nord-Süd-Fahrt. Bislang wurden die Ulrichgasse und die



Grünpfeil für den Radverkehr: ab jetzt flächendeckend in ganz Köln [© Stadt Köln]

Vorgebirgstraße unter Umwandlung von Auto-Spuren fahrradfreundlich neu gestaltet. Der Lückenschluss zur Ulrichgasse und die Fortführung in Richtung Ost-West-Achse sollen noch 2020 folgen.

### Neue Grünpfeile für den Radverkehr

Kurze Wartezeiten sind für Radfahrende besonders wichtig, da sie unmittelbar Wind und Wetter ausgesetzt sind. Zudem sind die Schaltzeiten älterer Ampelanlagen oft nur auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Die neue Grünpfeilregelung verkürzt Wartezeiten für Radfahrende: Nunmehr dürfen sie nach vorherigem Anhalten auch bei roter Ampel vorsichtig rechts abbiegen.

Die Stadt plant im gesamten Stadtgebiet Grünpfeile für Radfahrende einzurichten und freut sich über Hinweise auf geeignete Stellen – zum Beispiel per E-Mail an [fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de](mailto:fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de). Eine Voraussetzung ist das Vorhandensein einer Radverkehrsanlage (Schutz- oder Radfahrstreifen, baulicher Radweg, Aufstellfläche), aus der Radfahrende rechts abbiegen können.

### Kölner Altstadt: Stellplätze für Lastenfahrräder

Seit Inkrafttreten der Novelle der Straßenverkehrsordnung am 28. April können Stellplätze für Lastenfahrräder und Parkzonen für E-Scooter explizit ausgewiesen werden. Diese neue



rechtliche Möglichkeit wurde in der ersten Phase der Umsetzung des Verkehrskonzepts für die Kölner Altstadt genutzt: Neben 170 weiteren Angeboten zum Fahrradparken wurden hier 20 Stellplätze für Lastenfahrräder, fünf Parkzonen für Leihräder und sieben Parkzonen für E-Scooter eingerichtet.

Mit dieser Maßnahme soll die Nutzung des Lastenfahrrads weiter gefördert und das Angebot an Sharingsystemen besser geordnet werden. Im Kolumba-Viertel und in den Stadtteilzentren sind weitere Stellplätze für Lastenfahrräder vorgesehen.

Peter Lemke, Team des  
Fahrradbeauftragten der Stadt Köln □

## Nachruf

# Radlast – der Pionier ist gestorben

Am 27. Mai verstarb Stephan Thonett.

1993 kam ein junger Mann auf die Idee, Lasten mit dem Fahrrad zu transportieren. Da nur wenige Lastenräder überhaupt auf dem Markt waren, hat er in seiner Garage an der Bismarckstraße viel gewerkelt und gefrickelt. Zudem schaute er, was es auf dem internationalen Markt gibt, und brachte so das erste Brompton nach Köln. Stephan Thonett war Radlast und Radlast war Stephan Thonett. Er war Kölns erster Rad-Last-Kurier mit Fahrten bis zu 300 kg – aber nicht nur Lasten, sondern auch Hochzeitspaare oder Wahlplakate samt besonderer Leiter zum Aufhängen.

Sein Wissen teilte er gerne mit, um andere zu aktivieren, selber Lastenrad zu fahren. Da er im Alltag viel auf den Kölner Straßen unterwegs war, brachte er seine Alltagserfahrungen auch in die Politik ein. Er engagierte sich im Forum Kölner Verkehrsinitiativen, war bei Fahrraddemos dabei (und mit seinem Lastenrad auch auffällig) und beim Tag des Guten Lebens



Stephan Thonett mit Lisa, seiner Frau

setzte er mobil Zeichen.

Das ständige Herumfahren bei Wind und Wetter beeinträchtigte seine Gesundheit. Trotzdem nahm er im Jahr 2018 die Gelegenheit wahr, im LVR-Freilichtmuseum Lindlar als Seiler ein altes Handwerk vorzustellen.

Nun ist er im Alter von 61 Jahren gestorben. Wir danken für sein Engagement und sehen in den vielen Lastenrädern, die in Köln aktiv genutzt werden, sein Vermächtnis für eine bessere Welt.

Roland Schüler □

# Stadtverkehr Hürth Ab dem Jahr 2021 komplett mit Wasserstoffbussen

**Ende 2021 soll der Stadtverkehr in Hürth vollständig auf Wasserstoffantrieb umgestellt sein.**

Am 25. Juni 2020 wurden vor dem Hürther Rathaus neue Wasserstoffbusse für den Hürther Stadtverkehr vorgestellt. Dabei erläuterte Bürgermeister Dirk Breuer den Fahrplan für die weitere Umstellung auf diese schadstofffreie Technik.

Als Pionier der Wasserstoff-Technik habe die Stadt Hürth, so Breuer, zusammen mit dem Rhein-Erft-Kreis, der Stadt Brühl, der Stadtwerke Hürth, der RVK Regionalverkehr Köln und dem Verein HyCologne im Jahr 2009 eine Kooperationsvereinbarung zur Förderung von Wasserstoff als Energieträger der Zukunft für den Nahverkehr unterzeichnet.

## Ingesamt 17 Busse

Als zentraler Standort der chemischen Industrie war Hürth ein idealer Ausgangspunkt für den Testbetrieb der ersten beiden Brennstoffzellen-Hybridbusse des Prototyps „Phileas“ im Jahr 2011. Nach drei Jahren kamen zwei Vorserienfahrzeuge des belgischen Herstellers van Hool dazu. Aktuell setzt die RVK zehn Busse vom Typ A 330 FC sowie die zwei Vorserienfahrzeuge von van Hool in Hürth und in Brühl – auf der Linie 720 – ein. In der zweiten Jahreshälfte 2021 kommen

dann fünf weitere Fahrzeuge dazu, diesmal solche des polnischen Herstellers Solaris, bei dem die RVK insgesamt 15 Fahrzeuge bestellt hat.

## Tankkapazität wird erhöht

Im Chemiepark Hürth-Knappsack ging 2010 die erste durch die Stadtwerke Hürth errichtete und betriebene Wasserstoff-Tankstelle mit einer Kapazität von fünf Bussen an den Start. Die Kapazität wurde 2020 mehr als verdoppelt: bis zu zwölf Busse können hier nun täglich betankt werden. Eine weitere Tankstelle, die auch von Pkw genutzt werden kann, ist in Planung.

Bei der Brennstoffzellen-Technologie wird komplett auf fossile Brennstoffe wie etwa Diesel verzichtet. Der Strom für die Elektromotoren wird durch die Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff in den Brennstoffzellen erzeugt. Statt klimaschädlicher Abgase stoßen diese Busse unbedenklichen Wasserdampf aus. Ein weiterer Vorteil der Brennstoffzellen-Fahrzeuge liegt darin, dass sie aufgrund ihrer Elektromotoren sehr geräusch- und vibrationsarm sind.

Die Busse wurden von der RVK und ihren Aufgabenträgern im Zuge der EU-Förderprojekte JIVE und JIVE2 beschafft. Bund und Land NRW sind Ko-Förderer.

Friedhelm Bihn



Dirk Breuer, Bürgermeister der Stadt Hürth, Stefan Welsch, Vorstand Stadtwerke Hürth, Carsten Bußjaeger, RVK-Betriebsleiter und Dirk Müller, RVK-Niederlassungsleiter (von links nach rechts) präsentieren einen neuen Wasserstoffbus vor dem Hürther Rathaus.

[Foto: RVK]

# Kidical Mass Platz da für die nächste Generation!



© Stefan Flach

„Würde ich mein Kind hier allein Rad fahren lassen?“ – wir als Kidical Mass Köln meinen, dass sich die Stadt Köln an dieser Frage messen lassen muss. Schließlich ist sie „Kinderfreundliche Kommune“, muss also Kinder und Jugendliche ernst nehmen und in Entscheidungen zur Städte- und Verkehrsplanung einbeziehen.

## Was ist die Kidical Mass Köln?

Die Kidical Mass ist eine Fahrraddemo für ein kinder- und fahrradfreundliches Köln. Wir erobern uns die Straßen und fahren eine lockere Runde mit dem Fahrrad durch Köln – mit und als Kinder und Jugendliche jeden Alters. Das Tempo und die Strecke sind bereits für die Kleinsten geeignet. Eltern und Großeltern dürfen mitgebracht werden. Zum gemütlichen Ausklang steuern wir einen Veedelsplatz mit Spielmöglichkeit und Picknick an.

## Wann und wo?

Sofern es die Entwicklung der Coronapandemie zulässt, wollen wir nach den Sommerferien wieder die Straßen mit euch erobern. Hier die Termine: 30. August, 20. September, Start jeweils 15 Uhr am Rudolfplatz, wechselnde Ziele.

Am 20. September soll auch das deutschlandweite Aktionswochenende, an dem im März 70 Städte dabei gewesen wären, nachgeholt werden.

Seid dabei, die Dinge ins Rollen zu bringen!

Mehr Infos: [www.kidicalmasskoeln.org](http://www.kidicalmasskoeln.org)  
Steffen Brückner



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](mailto:tourismus@bruehl.de)



Kurze Wege • starke Stadt  
FahrradStadtBrühl

[www.bruehl.de](http://www.bruehl.de)

# ÖPNV in Zeiten von Corona

## Chancen für die Zukunft

**Für die Verkehrswende ist ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr unverzichtbar. Daher muss er gerade jetzt in besonderer Weise unterstützt werden.**

Schwere gesellschaftliche Krisen kennen oft neben vielen Verlierern auch Gewinner. Bei den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ist die bisherige Bilanz in der Corona-Krise klar: Das Fahrrad als individuelles Freiluftgefährt gewinnt, der ÖPNV – mit zeitweise vielen Menschen innerhalb eines Fahrzeugraums – verliert deutlich. So ist der Anteil des ÖPNV an allen Wegestrecken bundesweit von Ende Februar bis Ende März 2020 von 17 Prozent auf 12 Prozent drastisch gesunken.

Noch kurz vor dem „Shutdown“ im März waren die Chancen für einen besseren ÖPNV und Bahnverkehr in Deutschland größer als je zuvor: Das Bewusstsein der Verkehrswende als ein Schlüsselaspekt des Klimaschutzes war allgegenwärtig, auch im Bundesverkehrsministerium. Die mittelfristige Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb schien so gut gesichert wie nie im Autoland Deutschland der letzten 70 Jahre.

Dann wurden über Nacht Busse und Bahnen in großem Umfang gestrichen, im NRW-Regionalverkehr auch mit der erklärten politischen Absicht, die Fahrgäste zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu drängen. Die KVB AG und die regionalen Busunternehmen im Umland kürzten ihr Angebot von Anfang an lobenswerterweise nur maßvoll. Inzwischen fahren wieder fast alle Busse und Bahnen.

### Thesen und Ideen

Wie kann der ÖPNV attraktiv bleiben trotz „Maskenpflicht“ und im Modal Split im Vergleich zum Auto wieder aufholen? Der Arbeitskreis ÖPNV hat hierzu eigene Ideen und Thesen des VCD-Bundesverbandes zusammengestellt:

1. Das Verkehrsangebot muss aufrechterhalten und zielgerichtet ausgebaut werden, ungeachtet zeitweise niedrigerer Fahrgastzahlen. Besonders zu begrüßen ist beispielsweise die Taktverdichtung der KVB an Samstagen ab Dezember 2020. Hierzu sind vor allem Bund und Länder gefordert, die finanzielle Förderung des ÖPNV

entsprechend der aktuell kritischen Ertragslage der Verkehrsunternehmen großzügig zu erhöhen.

- Die Verkehrs-Apps sollten über die Zahl der Sitzplätze im Zug informieren, um den Fahrgästen die Einschätzung des möglichen Abstands in den Bahnen zu ermöglichen. Neuerdings wird beispielsweise im „DB Navigator“ das Fehlen einer Triebwageneinheit bei Zügen von National Express angezeigt, wobei das Fehlen an sich zu kritisieren ist (siehe auch Ziffer 4).
- Alle Verkehrs-Apps sollten auf der Grundlage von Echtzeit-Fahrtenanalysen die voraussichtliche Auslastung anzeigen, etwa wie im DB-Navigator zum Fernverkehr oder nach dem Modell „Crowdedness predictions“ von Google Maps (Beispiel: „Geringe bis mittlere Auslastung“). Dies funktioniert zum Beispiel derzeit bereits bei Bussen und Bahnen in Berlin.
- Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen müssen den konsequenten Verzicht auf ungeplante Kurz-Züge vereinbaren. Grund für die Wagenausfälle sind bisher unzureichende Fahrzeugreserven auf der einen sowie schlechte Wartungs- und Reparaturabstimmungen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Herstellern auf der anderen Seite. Hier ist zeitnahe Abhilfe zu schaffen.
- Solange es eine gesetzliche Pflicht zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes gibt, ist sie durch das Betriebspersonal konsequent durchzusetzen, um die anderen Fahrgäste nicht fahrlässig zu gefährden. Die KVB AG etwa verfügt hierzu über ein überzeugendes Konzept.
- Eine dauerhafte Maskenpflicht macht den ÖPNV unattraktiver, besonders auf langen Fahrten. Hygiene- und Lüftungstechniken für die Fahrzeuge sind innovativ zu optimieren (siehe auch *fairkehr* 3/2020, Seite 17). Dies erhöht die Chancen, so bald wie möglich auf die Pflicht zum Mund-Nasen-Schutz zu verzichten, wenn dies ohne Gefahr für die Fahrgäste möglich ist. Auf Bahnsteigen soll die Maskenpflicht aufgehoben werden, wenn ein Abstand von 1,50 Meter möglich ist und eingehalten wird. Darüber hinaus besteht die



Plakat des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg zu den geltenden Sicherheitsregeln für Fahrgäste. Verhaltensregeln sind sinnvoll und notwendig, sie alleine genügen aber nicht, um den ÖPNV gestärkt aus der Corona-Krise zu führen. [Quelle: Pressemitteilung VRS]

Chance, durch das gesteigerte Hygienebewusstsein der Fahrgäste die Übertragung auch anderer Infektionskrankheiten wie grippaler Infekte in kommenden Wintern zu verringern.

- Die Fahrpreise sind durch digitale Ticketmodelle attraktiver zu machen, indem man nur bezahlt, wenn man fährt (*fairkehr* 3/2020, Seite 25). Solange die Pandemie andauert, werden viele Fahrgäste sich nicht mit Abonnements binden wollen. Ein seit 17 Jahren funktionierendes Vorbild ist etwa die „Oyster Card“ in London.

Von zentraler Bedeutung für die Rückgewinnung von Fahrgästen ist schließlich eine positive Kommunikation der Verkehrsunternehmen und politisch Verantwortlichen. Wenn Hygieneregeln solidarisch eingehalten werden und Aufgabenträger sowie Verkehrsunternehmen ausreichend Platz in Bussen und Bahnen schaffen, kann weiterhin gelingen, was vor kurzem NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst – in Abkehr von der Politik zu Beginn des Shutdowns – mitteilte: Eine besondere Ansteckungsgefahr in Bus und Bahn besteht nicht.

Markus Meurer,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV

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



Nutzen Sie Ihr eTicket jetzt auch für cambio und fahren Sie besonders günstig. Über 140 Stationen im Rheinland!



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

## Glosse: 365-Tage-Ticket

# Parteiübergreifender Verkehrs-Hit im Wahlkampf

**Ein 365-Euro-Ticket ist nur scheinbar eine tolle Idee für Köln und Rhein-Erft.**

Ein Euro pro Tag für freie Fahrt mit Bus und Bahn im ganzen Stadtgebiet. Das ist nicht mehr als ein „Coffee-to-go“ am Büdchen, den sich so manche/r morgens auf dem Weg zur Arbeit gönnt. Kein Wunder, dass sich Politiker/-innen landauf und landab, im Bund und auch in Köln und im Rhein-Erft-Kreis für diesen offenbar super-klimafreundlichen Schnäppchen-Signalpreis in der Form eines 365-Euro-Jahrestickets einsetzen.

Während allerdings die Gewinnspanne beim Ein-Euro-Kaffee für den Verkäufer hoch ist, wäre ein 365-Euro-Ticket für große Kommunen und Kreise über kurz oder lang teuer erkaufte.

Es schadet bisweilen nicht, an die eigenen Legenden zu denken wie etwa Willi Ostermann, wenn die Sänger seines Liedes fragen: Wer soll das bezahlen?

In Deutschland lautet die Antwort bei allen Problemen zumeist: der Bund. Und siehe da – in der Tat enthält das noch vor der Corona-Krise großzügig bepäckte „Klimapaket“ der Bundesregierung ein Häppchen von insgesamt 300 Mio. EUR für kommunale Modellprojekte zum ÖPNV, unter anderem für 365-Euro-Tickets.

Sofort nahm der Regierungschef des erfolgreichsten öffentlichen Subventionsjägers Deutschlands – das Land Berlin – Witterung auf und stellte schnell einen Antrag, vorsichtshalber ohne Abstimmung mit dem eigenen Senat. Die Eile war nicht unbegründet: Nach Berechnungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) würde ein bundesweites 365-Euro-Ticket etwa vier Milliarden Euro und damit mehr als das Dreizehnfache des Budgets im „Klimapaket“ kosten. Kommt Berlin zum Zuge, ist das Geld fast weg.

Und wenn diese Gelder verteilt sind? Wann zieht der Bund, der in diesem Jahr zur Abfederung der Folgen der Corona-Pandemie Rekordschulden von voraussichtlich 218 Milliarden Euro aufnimmt, wieder die Spenderhosen an für eine Vergünstigung, die nach den Erwartungen der meisten großstädtischen Verkehrsunternehmen vor allem bisherigen Radfahrenden und zufriedenen ÖPNV-Nutzern zu Gute kommt und nur

wenige Autofahrende zum Umstieg bewegt? Schon jetzt sind ja Ticket-Abos, besonders Semester- und Job-Tickets in den meisten Fällen deutlich preiswerter als das Pendeln mit dem Pkw, erst Recht, wenn am Arbeitsplatz ein Parkplatz gemietet werden muss.

Einen Vorgeschmack auf die Nebenwirkungen des Signalpreises bietet Bonn, wo etwa 8.000 Neukunden im Rahmen eines älteren klimapolitischen Projektes des Bundes namens „Lead City“ bis zum 31. Dezember 2020 mit einem 365-Euro-Ticket sparen konnten. Die Stammkundschaft wurde vor den Kopf gestoßen, da sie weiterhin die normalen Preise zahlen muss. Eine Nachfolgeregelung ist bisher nicht in Sicht, so dass auch die neuen Kunden nachvollziehbar verärgert sind.

### Vorbild Wien?

Befürworter des Schnäppchen-Abos zeigen gerne auf Wien, wo es das 365-Euro-Ticket seit dem Jahr 2012 gibt und der Anteil des ÖPNV am Modal Split hoch ist. Dabei schauen sie nicht richtig hin: Das 365-Euro-Ticket war nämlich nur die letzte, kleinere Maßnahme in einer langjährigen, tatkräftigen Strategie für einen attraktiven ÖPNV mit dichten Takten und vielen neuen Strecken: Die Zahl der neuen Fahrgäste in Wien ist von 725 Millionen im Jahr 2000 auf rund 900 Millionen im

Jahr 2012 gestiegen. Seitdem jedoch wächst die Zahl der Fahrgäste langsamer.

In der Hauptverkehrszeit fahren die Stadtbahnen in Wien im Zweieinhalb- bis Dreiminutentakt. In Stadt und Region Köln kommt der Netzausbau bekanntlich nur im Schneckentempo voran. Auch ohne die Schwierigkeiten bei Neubauten hakt es trotz einiger Verbesserungen in den letzten Jahren auch beim laufenden Angebot: So fährt die für viele Verbindungen wichtige Gürtelstadtbahnlinie 13 auch in der Rush-Hour nur alle zehn Minuten. In der Folge sind die Bahnen überfüllt, verspätet und mit schlechten Anschlüssen unattraktiv.

### Die richtigen Prioritäten setzen

Nach Auffassung des VCD Regionalverbands Köln sollten Bund, Länder und Kommunen statt symbolhaftem Politmarketing wie dem 365-Euro-Ticket dauerhaft mehr Busse und Bahnen mit ausreichend Platz für die Fahrgäste finanzieren sowie strukturelle Hindernisse im Planungsrecht und in den kommunalen Verwaltungen beseitigen, die dem zügigen Netzausbau seit langem entgegenstehen. Als letzter Baustein einer ÖPNV-Landschaft, die das Prädikat „gut UND günstig“ verdient, kann dann auch eine Fahrpreissenkung stehen.

*Markus Meurer*

*für den VCD-Arbeitskreis ÖPNV*



**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

## KVB-Fahrplanwechsel 2020

# Spürbare Angebotsverbesserungen trotz Corona

### Übersicht und Bewertung der wesentlichen Änderungen ab Dezember 2020

Der Rat der Stadt Köln hat am 18. Juni einigen positiv zu bewertenden Angebotsverbesserungen der KVB zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 zugestimmt:

- 10-Minuten-Takt am Samstagen für die Stadtbahn und viele Buslinien,
- 15-Minuten-Takt für die Stadtbahnen zwischen 23:00 und 24:00 Uhr,
- Taktverdichtung auf den Linien 151 und 152 zwischen 19:00 und 22:00 Uhr,
- Aufbau eines „On-Demand-Angebots“ zur Feinerschließung von Quartieren, teils durch Bedarfsverkehre sowie
- weitere Verbesserungen im Busverkehr (etwa auf den Linien 130 und 147).

### Quantensprung beim Angebot an Samstagen

Mit der Einführung eines weitgehenden 10-Minuten-Takts an Samstagen zwischen 9 und 20 Uhr wird eine langjährige VCD-Forderung erfüllt. Zugleich werden damit wieder gute Anschlüsse an die S-Bahn ermöglicht, die bereits seit letztem Jahr samstags alle 20 Minuten fährt. Die Einschränkungen auf einen 20-Minuten-Takt auf der Linie 7 zwischen Aachener Straße/Gürtel und Frechen sowie auf der Linie 12 zwischen Niehl und Merkenich erscheinen vertretbar. Entscheidungen der Nachbarkommunen zur Verstärkung des Angebots der auf ihrem Gebiet liegenden Streckenabschnitte gibt es nach VCD-Informationen noch nicht.

### Verbesserungen im Busnetz

Auch viele gefragte Buslinien werden auf einen 10- oder 20-Minuten-Takt verdichtet. Aus Sicht des VCD sind hier lediglich die bestehenden bleibenden 30-Minuten-Takte auf den Linien 121 und 125 zu kritisieren: Insbesondere Esch/Auweiler, Lindweiler sowie die nördlichen Siedlungen im Stadtteil Merkenich (Rheinkassel, Langel) bleiben abgehängt und erhalten keine akzeptablen Anschlüsse an S-Bahn beziehungsweise Linie 12.

Äußerst begrüßenswert ist dagegen die Verbesserung auf den rechtsrheinischen Gürtel-Linien 151 und 152 im Abendverkehr auf einen 10-Minuten-Takt bis 20 Uhr

und einen 15-Minuten-Takt bis 23 Uhr. Im Vergleich zu früheren Kölner Verhältnissen als vorbildlich hervorzuheben ist hierbei die sehr zeitnahe Umsetzung des Prüfauftrags des Ratsausschusses für Anregungen und Beschwerden vom 2. Juli 2019 durch Stadtverwaltung und KVB.

Weitere sinnvolle, von den Bezirksvertretungen geforderte Verbesserungen (Verlängerung Linie 136 bis Weiden, Taktverdichtung Linie 126) scheitern nach Mitteilung der Stadtverwaltung derzeit noch am fehlenden Fahrpersonal.

### Neues Projekt: „On-Demand-Verkehre“

On-Demand-Verkehre sind grundsätzlich unabhängig von festen Routen und vorgegebenen Fahrplänen. Die einzelnen Fahrten werden mit rollstuhlgerechten Elektrokleinbussen auf Nachfrage der Fahrgäste durchgeführt. Dabei teilen sich gegebenenfalls mehrere Reisende ein Fahrzeug (Pooling) und werden nach Buchung per App oder Telefon an einer bestehenden oder virtuellen Haltestelle abgeholt und zu ihrem Ziel gebracht. Ein Algorithmus kombiniert die Anfragen, bündelt ähnliche Fahrtwünsche, plant die optimalen Routen und berechnet die individuellen Fahr- und Ankunftszeiten. Wochentags dient das Angebot zur Feinerschließung von Quartieren und am Wochenende als Nacht-Shuttle. Primäre Zielgruppe beim Nacht-Shuttle sind Bürgerinnen und Bürger, die bisher den ÖPNV eher selten nutzen. Bei der Feinerschließung befinden sich insbesondere weniger mobile oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen im Fokus des Angebots.

Im Rahmen eines vierjährigen Projekts werden zunächst drei Ringlinien eingerichtet:

- Tagesverkehr Poll – Porzer Stadtteile, insbesondere Westhoven und Ensen,
- Tagesverkehr Nippes – Neuehrenfeld – Bilderstöckchen – Mauenheim – Weidenpesch,
- Nachtshuttle Ehrenfeld – Mülheim – Südstadt.

Der Tagesverkehr ist montags bis freitags von 8 bis 15 Uhr ohne Preiszuschlag, der Nachtshuttle zwischen 20 und 3 Uhr am Wochenende mit 3 Euro Komfortzuschlag und 4 Euro Einzelpreis vorgesehen.

Der VCD begrüßt das Projekt sehr. Die in vielen Untersuchungen bestätigten teils sehr weiten Wege zum ÖPNV etwa in Westhoven werden zumindest zeitweise – zur Erleichterung mobilitätseingeschränkter Personen – verkürzt. Wir schlagen vor, zum Fahrplanwechsel 2021 im Tagesverkehr auch Angebote für die übrigen Teilräume zu schaffen, insbesondere die Stadtbezirke Mülheim und Kalk.

Alle Verbesserungen stehen unter dem Vorbehalt, dass erforderliche Beschaffungen und Genehmigungen trotz Coronapandemie noch rechtzeitig gelingen.

Markus Meurer

VCD-Arbeitskreis ÖPNV



**Fair Trade Night**  
2020 op Jüeck!

**EINTRITT FREI**

**#fareskoeln**

**24. September 2020**  
zwischen 15 und 21:30 Uhr  
an mehreren Orten in Köln

Infos | Kultur | Workshop  
Shoppen | Diskussion

Programm, Infos, Orte & Zeiten unter:  
[koelnagenda.de](http://koelnagenda.de) und  
[facebook.com/FairTradeTownKoeln](https://facebook.com/FairTradeTownKoeln)

Mit freundlicher Unterstützung der Stadt Köln

# Expressbuslinien in Köln

## Eine Zwischenbilanz

### Gegenwärtiger Stand und mögliche Entwicklungen

Der VCD begrüßte ausdrücklich die Einführung der Expressbuslinien zur Entlastung der Stadtbahn. Nach einer Betriebszeit von mehr als einem halben Jahr soll eine erste Einschätzung zum gegenwärtigen Betrieb der Linien gegeben und mögliche Weiterentwicklungen aufgezeigt werden.

### Linie 171: Wiener Platz – Buchforst – Kalk – Blaubach – Offenbachplatz – Breslauer Platz/Hbf

Diese Linie stellt im rechtsrheinischen Abschnitt eine zusätzliche Verbindung zwischen den Stadtteilen Kalk und Mülheim her und entlastet die stark nachgefragte Buslinie 159.

Der hier in der Hauptverkehrszeit entstandene 5-Minuten-Takt wird durch die Fahrgäste nach den bisherigen Beobachtungen gut angenommen. Die Querung des Rheins auf der Severinsbrücke und der folgende linksrheinische Abschnitt bis zum Hauptbahnhof stellt eine Neuerung im Busnetz der Stadt Köln dar. Leider wird die als Entlastung für die Linie 1 erstmals entstandene Direktverbindung zwischen Kalk und der Innenstadt samt Hauptbahnhof bisher nicht gut genutzt.

Eine Ursache ist in der Linienführung über den Deutzer Ring und im linksrheinischen Teil zu vermuten. Die bisher fehlende Haltestelle Severinstraße wirkt sich ebenfalls nachteilig aus, da hier wichtige Umsteigebeziehungen nicht bedient werden.

### VCD-Vorschlag für eine alternative Führung

Obwohl bisher nur die S-Bahn eine umsteigefreie Verbindung von Kalk zum Hauptbahnhof herstellt, scheint der Bedarf für eine zusätzliche Busverbindung bisher nicht geweckt zu sein. Zusätzlich ungünstig wirkt die umweghafte Führung über die Ursulastraße zum Breslauer Platz. Zwar ist nachvollziehbar, dass die Endhaltestelle in der Komödienstraße schon mit den Linien 172/173 ausgelastet ist, doch verlängert sich die Fahrzeit

bis zum Erreichen des Hauptbahnhofs wegen des Fahrtziels Breslauer Platz.

Der VCD schlägt deshalb vor, die Linienführung im linksrheinischen Abschnitt zu ändern. Statt die Linie am Hauptbahnhof enden zu lassen, sollte sie ab der noch einzurichtenden Haltestelle Severinstraße über Barbarosaplatz, Luxemburger Straße/Klettenberg bis nach Hürth Mitte/ZOB geführt werden. Damit würde die in Ausgabe 63 der RHEINSCHIENE als Stadtbahnlinie vorgeschlagene Verbindung zwischen Holweide und Klettenberg (Linie 3) zunächst durch eine Expressbuslinie bedient werden. Die Linie 18 wird so auf der Luxemburger Straße schneller entlastet und gleichzeitig wird ein Bus-Vorlaufbetrieb für die geplante Stadtbahnstrecke bis in das Hürther Zentrum geschaffen.

### Linien 172/173: Widdersdorf – Aachener Straße – Friesenplatz – Köln Hbf

Beide Linien haben durch die sinnvolle Feinerschließung in Weiden und Widdersdorf eine Sammelfunktion und werden auf der Aachener Straße parallel zur Stadtbahnlinie 1 in Richtung Innenstadt geführt. Bis zum Beginn der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie war eine steigende Fahrgastnachfrage zu beobachten. Dies ist auch auf die aus diesen Stadtteilen bisher nicht angebotene direkte Verbindung zum Hauptbahnhof zurückzuführen.

Die Einrichtung der Busspuren auf der Aachener Straße ist grundsätzlich positiv zu werten. Leider gibt es sie nur abschnittsweise. Die Einfädelungen an den Stellen, an denen die Aachener Straße nur zweispurig ist, sind kompliziert und für die Buslinien verspätungsanfällig.

### Mögliche Verbesserungen

Auch wenn die Expressbuslinien nur bis zur Fertigstellung der Stadtbahnstrecken fahren sollen, sind Verbesserungen für eine höhere Betriebsqualität sinnvoll.



An der Haltestelle Melaten befinden sich Bahnsteige der Stadtbahn und Haltestellen der Expressbusse auf gleicher Höhe. An der Kreuzung Aachener Straße/Gürtel ist die Verkehrsmittelwahl leider nicht so leicht und erschweren weite Wege das Umsteigen. Die Haltestellen sollten von E-Scootern frei gehalten werden.

Auf der Aachener Straße ist wegen der Parallelführung mit der Stadtbahn und der an unterschiedlichen Positionen angeordneten Haltestellen eine zusätzliche Fahrgastinformation erforderlich. Bereits auf der Gehwegseite an den Haltestellenzugängen zur Stadtbahn sollten zusätzliche Anzeigen der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) aufgestellt werden, die die nächsten Abfahrten und den zugehörigen Halteplatz anzeigen. Erst dadurch wird auch auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt eine Entlastung möglich, wenn Fahrgäste gezielt Expressbus oder Stadtbahn ansteuern können. Diese Maßnahme dient auch der Erhöhung der Sicherheit: Immer wieder überqueren Fahrgäste, die auf die Stadtbahn warten, noch schnell die Fahrbahn, um den zuerst kommenden Expressbus zu erreichen.

Generell sind für ein zügiges Vorankommen der Expressbuslinien, wie auch der Linien auf den Hauptbusrouten, endlich die Vorrangschaltungen an den Lichtsignalanlagen einzurichten. Hier ist Köln „Entwicklungsland“. Während anderswo der ÖPNV-Vorrang Standard ist, lässt man in Köln die Busse lieber vor roten Ampeln stehen.

Nicht zuletzt sollten auch die Expressbuslinien in absehbarer Zeit mit Elektroantrieb fahren, um die Luftqualität insbesondere rund um die abgasgeplagte Aachener Straße zu verbessern.

Stephan Weber,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



# Deutz-Mülheimer Straße Wieder eine Straßenbahn

**Aktuelle Entwicklungen zu und Reaktionen auf die in der letzten Ausgabe vorgestellten Hoch- und Niederflurlösungen zur Erschließung des neuen Stadtentwicklungsgebiets Mülheim-Süd**

Die Stadt Köln plant nun eine Hochflurbahn und führt in der Ratsvorlage 0119/2020 aus: „Die neue Stadtbahnverlängerung wird in das Hochflurnetz einbezogen, weil sie südlich des Messekreises in die Infrastruktur der Linien 3 und 4 einfädelt und über die Severinsbrücke Richtung Innenstadt verkehren wird.“ Obwohl die Stadt keinen Endpunkt im Linksrheinischen benennt, wurde in der Presse die vom VCD vorgeschlagene Verbindung zum Barbarossaplatz erwähnt.

## Niederflur als Alternative?

Alternativ wurde in der RHEINSCHIENE eine niederflurige Variante vorgestellt. Hierzu hat uns ein Leserbrief zu Aspekten des Denkmalschutzes erreicht: Die Deutz-Mülheimer Straße ist mit den dortigen Industriebauten der Gasmotorenfabrik Deutz, Lindgens & Söhne, Van der Zypen & Charlier und Kohlstadt eine der interessantesten und reizvollsten industriehistorischen Straßen weit über Köln hinaus. Das spricht nicht gegen eine Straßenbahn. Diese hat es auch zuvor schon in dieser Straße gegeben, zuerst als Pferdebahn, dann als Elektrische. Die Einpassung in das Stadt- und Straßenbild war aber auch gestalterisch in der historischen Version optimal. Diese Qualität ließe sich nur mit einer Niederflurbahn wieder erreichen.

Hoch- und niederflurige Variante unterscheiden sich durch die Höhe der Bahnsteige, aber auch durch ihre Einbindung in das Stadtbahnnetz. Bis vor Kurzem war entlang der Trasse der Linien 3 und 4 in Richtung Innenstadt keine sinnvolle Verbindung mit niederflurigen Strecken erkennbar. Ganz aktuell führt aber die Stadt Köln in der schon zitierten Vorlage aus: „Die Anbindung Deutzer Hafen an Deutzer Bahnhof wird ... derzeit gutachterlich untersucht.“

Zu dieser Anbindung soll es zwei Varianten geben. Eine davon verläuft oberirdisch über die Mindener Straße parallel zur Ost-West-Stadtbahn bis zum Ottoplatz

vor dem Bahnhof Deutz. Der Endpunkt dieser Strecke wäre dann nahe bei der Trasse der Linien 3 und 4 auf der Deutz-Mülheimer Straße und könnte somit ermöglichen, eine Einbindung der neuen Straßenbahn in das Niederflurnetz ermöglichen. Bei einer Niederflurbahn wäre allerdings das Problem der dann von verschiedenen Wagentypen befahrenen Haltestellen „Koelnmesse“ und „Wiener Platz“ zu lösen.

Auch weiter im Norden soll nun die KVB die Verlängerung der Stadtbahnstrecke über den Wiener Platz hinaus nach Flittard planen. Ab 2028 soll gebaut werden. Gegen die derzeit schon bestehende Überlastung der Linie 4 hilft die zukünftige Li-



Zur Erschließung des künftigen Baugebiets Mülheim-Süd soll eine Straßenbahn auf der Deutz-Mülheimer Straße verkehren.

nie nicht. Der VCD fordert daher weiterhin so bald wie möglich einen 5-Minuten-Takt für die Linie 4 zwischen Bocklemünd und Dünnwald in der Hauptverkehrszeit.

Heiner Schwarz,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



<b>FRIEDENSBILDUNGSWERK</b>	
<b>Bildungsurlaub    Mediation Sprachen</b>	
<b>Info: <a href="http://www.friedensbildungswerk.de">www.friedensbildungswerk.de</a></b>	<b>Mediation – Sechsstufige Fortbildung zur/zum MediatorIn (150 Std.)</b>
	<b>Sprachen – Hocharabisch – Russisch – Hebräisch Griechisch – Ungarisch – Chinesisch</b>
	<b>Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Krieg, Frieden und Politik &amp; Gesellschaft</b>
	<b>Einführung in die gewaltfreie Kommunikation Wochenendseinar – Fr 18./Sa 19.09.2020</b>
	<b>Share Peace – Lehrerfortbildung – Do 01.10.2020</b>
<b>Anmeldung erforderlich Fortbildungen finden statt im:</b>	
<b>Friedensbildungswerk Köln</b> Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: <a href="mailto:fbkkoeln@t-online.de">fbkkoeln@t-online.de</a> Telefon: 0221 9521945	
	

## Novelle der Straßenverkehrsordnung

# Was ist neu für den Rad- und Autoverkehr?

Ein kurzer Überblick über wesentliche neue Regelungen und Bestimmungen der Ende April in Kraft getretenen, aufgrund eines Formfehlers allerdings in Teilen vorerst ausgesetzten, neuen Straßenverkehrsordnung (StVO)

Nachdem das Bundesverkehrsministerium den Entwurf im Herbst 2019 vorgelegt hatte, wurde die Novelle am 14. Februar in modifizierter Form beschlossen und trat am 28. April 2020 in Kraft.

### Kommunen haben mehr Möglichkeiten

Nunmehr können die Straßenverkehrsbehörden in den Kommunen Modellversuche zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen anordnen unabhängig von einer nachgewiesenen Gefahrenlage. Dies bietet den Kommunen mehr Spielraum, um beispielsweise Tempo 30 innerorts zu erproben. Der Bundesrat hatte Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften abgelehnt.

Analog zu den Tempo-30-Zonen können in Zukunft innerorts in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte durch die Straßenverkehrsbehörden auch Fahrradzonen angeordnet werden. Anderer Fahrzeugverkehr sowie Elektrokleinfahrzeuge dürfen Fahrradzonen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Mit Autos darf maximal 30 km/h gefahren werden. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.



Beginn und Ende einer Fahrradzone

Die Straßenverkehrsbehörden können jetzt auch – zum Beispiel an Engstellen – anordnen, dass mehrspurige Fahrzeuge andere ein- oder mehrspurige Fahrzeuge nicht mehr überholen dürfen; hierfür wurde ein neues Verkehrszeichen eingeführt.



Beginn und Ende des Überholverbots

Den Vorschlag, Busspuren für mehrfachbesetzte Pkw und Krafträder zu öffnen, hat der Bundesrat abgelehnt. Das neu eingeführte Sinnbild für mehrfachbesetzte Pkw können die Straßenverkehrsbehörden jedoch künftig beispielsweise für die Durchführung von Verkehrsversuchen verwenden.



Mehrfachbesetzter Pkw

Nach langer politischer Diskussion hat der Bundesrat am 5. Juni eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes akzeptiert. Danach können die Bundesländer die Gebührensätze für Bewohnerparkausweise für städtische Quartiere mit erheblichem Parkraumangel eigenständig regeln. Bisher konnten nur 30,70 Euro jährlich verlangt werden. Nun können die Länder neue Beträge festlegen oder die Entscheidung ihren Gemeinden und Kreisen überlassen. Damit besteht nun endlich die Chance, den öffentlichen Straßenraum für Parkflächen fair zu bewirtschaften.

### Mehr Sicherheit für den Radverkehr

Auf Schutzstreifen für den Radverkehr gilt nun ein generelles Halteverbot. Bislang konnte dort noch bis zu drei Minuten lang gehalten werden.

Für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinfahrzeugen durch Kraftfahrzeuge ist ein Mindestüberholabstand von 1,5 Metern innerorts und von 2 Metern außerorts einzuhalten. Bislang war nur ein „ausreichender Seitenabstand“ vorgeschrieben.

Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7, maximal 11 km/h) vorgeschrieben.

### Radverkehr soll gestärkt werden

Die bestehende Grünpfeil-Regelung gilt jetzt auch für Radfahrende, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen. Außerdem wird ein gesonderter Grünpfeil eingeführt, der allein für Radfahrende gilt.



Grünpfeil auf den Radverkehr beschränkt

Das Nebeneinanderradeln ist jetzt grundsätzlich gestattet, solange keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert werden.

Auf Fahrrädern, die dafür gebaut und eingerichtet sind, dürfen nun auch andere Personen als Kinder unter sieben Jahren mitgenommen werden, wenn der Fahrer mindestens 16 Jahre alt ist.

Um für Lastenfahrräder Parkflächen und Ladezonen einrichten zu können, wurde ein passendes Sinnbild eingeführt. Ein vergleichbares Sinnbild gibt es im Übrigen jetzt auch für E-Scooter und andere Elektrokleinfahrzeuge.



Sinnbilder für Lastenfahrräder und Elektrokleinfahrzeuge

Außerdem ermöglichen jetzt spezielle Verkehrsschilder die Kennzeichnung von Radschnellwegen.



Beginn und Ende eines Radschnellweges

## Carsharing-Gesetz wird nachvollzogen

Das Carsharing-Gesetz, das die Voraussetzungen für die zuständigen Straßenverkehrsbehörden geschaffen hat, um Parkplätze zukünftig rechtssicher für das Carsharing auszuweisen, hat in der StVO nun mit einem Sinnbild für ein Zusatzzeichen „Carsharing-Fahrzeuge“ und einer Plakette zur Kennzeichnung der Carsharing-Fahrzeuge an der Windschutzscheibe eine sinnvolle und notwendige Ergänzung erfahren.



Parken und Plakette für Carsharing-Fahrzeuge

## Bußgeld-Katalog massiv angehoben

Mit der Novelle sind zahlreiche Bußgelder erhöht oder neu geschaffen worden:

- Für verbotswidriges Parken auf Geh- und Radwegen, Halten auf Schutzstreifen sowie Parken und Halten in zweiter Reihe wurden die Geldbußen von bisher 15 auf bis zu 100 Euro erhöht. Darüber hinaus ist bei schweren Verstößen der Eintrag eines Punktes in

das Fahreignungsregister vorgesehen. Dies gilt, wenn andere Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet werden, eine Sachbeschädigung erfolgt ist oder das Fahrzeug auf dem Geh- oder Radweg länger als eine Stunde parkt.

- Die Einstufung des Verstoßes erfolgt durch die zuständigen Behörden vor Ort.
- Für das unberechtigte Parken auf Schwerbehinderten-Parkplätzen wurden die Geldbußen von 35 auf 55 Euro angehoben.
- Außerdem wurde ein neuer Tatbestand für das unberechtigte Parken auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge eingeführt (Verwargeld ebenfalls 55 Euro).
- Die Buße für das rechtswidrige Parken an engen oder unübersichtlichen Straßenstellen und im Bereich von scharfen Kurven wurde von 15 auf 35 Euro angehoben.
- Der allgemeine Halt- und Parkverstoß wird künftig mit einer Sanktion von bis zu 25 Euro geahndet. Bislang waren es höchstens 15 Euro.
- Für das unerlaubte Nutzen oder Nichtbilden einer Rettungsgasse drohen Bußgelder zwischen 200 und 320 Euro sowie ein Monat Fahrverbot und die Eintragung von zwei Punkten im Fahreignungsregister – auch dann, wenn das Fehlverhalten zu keiner konkreten Gefahr oder Behinderung führt.
- Und: Ein Monat Fahrverbot droht bei geringeren Geschwindigkeitsverstößen als bisher – innerorts bereits bei einer Überschreitung von 21 km/h.

## Eine Anmerkung zur aktuellen Situation ...

Nachdem insbesondere die verschärften Bußgeldbestimmungen für Geschwindigkeitsüberschreitungen schon kurz nach Inkrafttreten ins Visier von ADAC, FDP

und anderen Vertretern der Autolobby gerieten, wurde Anfang Juli 2020 durch ein Schreiben des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer bekannt, dass in der Novelle vergessen wurde, eine zur Begründung der Fahrverbote notwendige Rechtsgrundlage zu zitieren. Weil damit gegen ein grundgesetzlich verankertes Gebot verstoßen wurde, hat dieser Formfehler des Verkehrsministeriums dazu geführt, dass der vorstehend beschriebene neue Bußgeldkatalog von den Ländern vorerst ausgesetzt wurde. Die neuen Regeln der StVO gelten allerdings unverändert weiter.

Aus unserer Sicht sollte der peinliche handwerkliche Fehler des Bundesverkehrsministeriums schnellstmöglich behoben werden. Dabei sollten die wesentlichen Errungenschaften dieser Reform beibehalten bleiben. Dies gilt insbesondere für die verschärften Sanktionen für Temposünder. Es darf kein Zurück zu Regelungen geben, die Raserei bei uns – anders als fast überall auf der Welt – zu einem vermeintlichen Kavaliersdelikt haben werden lassen.

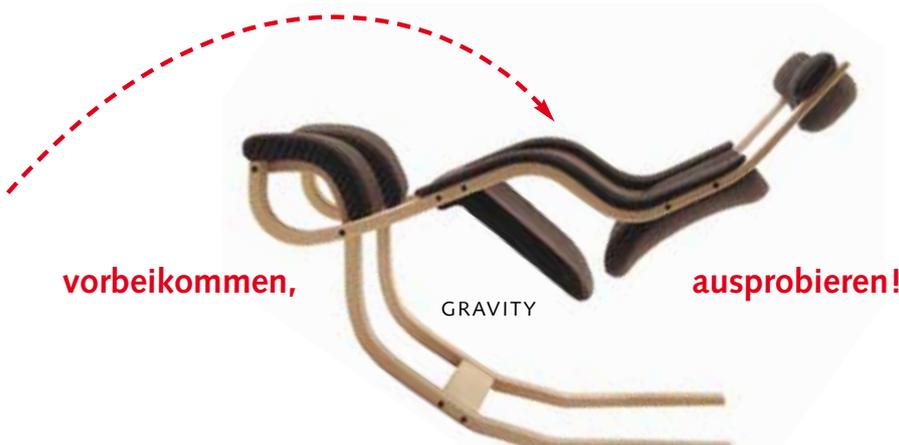
## ... und zwei Schlussworte

Erstens: Es ist leider immer wieder notwendig, auf Paragraph 1, Absatz 1 der StVO hinzuweisen: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Dies gilt für Alle – für Fußgänger, für Radfahrer und für Autofahrer!

Zweitens: Höhere Bußgelder sind gut und schön, aber nur zielführend, wenn der Verkehr hinreichend überwacht wird! In der Regel ist das Ordnungsamt der Kommune für den ruhenden und die Polizei für den fließenden Verkehr zuständig. Hinreichende personelle Ausstattung ist das Eine, letztlich dann auch Kontrollieren das Andere!

Friedhelm Bihn/Reiner Kraft

[Bildquelle: Bundesamt für Straßenwesen]



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

## Fußverkehr

# „Freie Wege Dellbrück“ macht Dampf

**Eine neue Initiative in Rechtsrheinischen stellt sich vor.**

Es begann im Dezember letzten Jahres mit einem Hilferuf auf *nebenan.de*: Meine zwei Jahre alte Enkelin lernt gerade, dass man aufpassen muss, wenn man über die Straße will, und dass man auf dem Bürgersteig sicher ist. Jetzt stehen da aber Autos drauf. Da bekommt sie Angst und will nicht weitergehen – was kann man machen gegen die Autos auf den Gehwegen? Innerhalb weniger Tage gab es über hundert Kommentare, nur zwei davon negativ. Kurz danach organisierten acht Interessierte ein erstes Treffen.

Ein Pressesprecher wurde gewählt, Arbeitsbereiche wurden verteilt und eine Webseite wurde online gestellt. Beim zweiten Treffen geriet die Gruppe ins Blickfeld von Marie Breer, die für die Kölner Rundschau über die Entwicklung der Dellbrücker Hauptstraße schreibt. Am 24. Januar 2020 erschien ihr Artikel mit der markanten Schlagzeile: „Ärger an Dellbrücker Hauptstraße: Bürgerinitiative will Falschparkern Dampf machen.“

Derzeit beobachten alle Teilnehmer eine deutliche Zunahme an Rücksichtslosigkeit und Aggression von Autofahrern, die ihre SUVs auf den Bürgersteig stellen, um „mal kurz“ vor dem Bäcker Schlange zu stehen oder am Steuer sitzend die Zeitung zu lesen. Dass Fußgänger deswegen behindert und gefährdet werden, scheint dabei völlig egal zu sein.

### Ideen zur Zukunft der Dellbrücker Hauptstraße

Aus der ursprünglichen Frage, wie man kurzfristig die zugeparkten Trottoirs zurückerobert, wurde ein Wunsch-Szenario entwickelt, wie die Dellbrücker Hauptstraße in in zehn Jahren aussehen soll. Einigen konnte man sich auf:

- mehr Platz für Fußgänger an der Hauptstraße,
- mehr Aufenthaltsqualität: Bäume, Grün, Sitzbänke und mehr Platz für Außengastronomie, wo derzeit Autos stehen,
- mehr Fahrradstellplätze und Unterstützung der Initiative Radschnellweg GL-K (Bergisch Gladbach – Köln).



Zur Realisierung gab es viele Ideen:

- Parken für Auswärtige nur noch auf ausgewiesenen Parkplätzen, etwa an S-Bahn oder Marktplatz,
- Ladezonen für den Einzelhandel,
- testweise Sperrung der Hauptstraße an Samstagen (ausgenommen Linienbus),
- Fahrradstraßen und baulich geschützte Fahrradstreifen entlang der Bergisch Gladbacher Straße.

### Kultur des Wegschauens statt ausreichend Platz

Mitte März machte sich die Corona-Pandemie breit. Die Arbeit ruhen zu lassen, kam für die Initiative nicht in Frage und so wurden die Treffen – regelmäßige wie außerordentliche – über Videokonferenz abgehalten.

Es gab nicht trotz, sondern gerade wegen Corona Gesprächsbedarf, vor allem mit der Stadtverwaltung. Bei allem Verständnis für die unvermeidbaren weitreichenden Einschränkungen unseres Alltagslebens fehlt uns bis heute jegliches Verständnis für die ungenügende Gewährleistung einzuhaltender Mindestabstände auf den Bürgersteigen. Während vor Standesämtern oder auf Friedhöfen Personalien aufgeschrieben und schmerzhafte Bußgelder verhängt werden, herrscht trotz Warteschlangen vor Geschäften gegenüber Falschparkern eine „Kultur des Wegschauens“.

Am 6. April 2020 konfrontierte die Initiative Frau Reker schriftlich mit folgenden Forderungen:

- konsequente Kontrollen der Bürgersteige während der Pandemie,
  - Umstellung der Tasten-Ampeln auf Phasenschaltung,
  - zeitweise Sperrung der Hauptstraße während der Ladenöffnungszeiten.
- Schnell – offenbar schneller als die Mit-

arbeiter des Bürgerbüros lesen konnten – kam auch die Antwort. Tenor: Et blieb wie et es! Dazu noch der „nette“ Tipp, Fußwege auf das Nötigste zu beschränken.

Auch konfrontierte die Gruppe Stadtdirektor Dr. Stephan Keller mit der Auskunft eines Außendienstmitarbeiters vor Ort, dass das Ordnungsamt auf zugeparkten Gehwegen erst dann interveniert, wenn Fußgängern weniger als 1,20 Meter Breite zur Verfügung stehen. Herr Dr. Keller bestätigt: In Außenbezirken wie Dellbrück gilt die 1,20-Meter-Praxis. Wir können, müssen aber keine Knöllchen geben. Auf besondere Situationen, Abstandsregeln und ähnliches wird nicht eingegangen. Für Irritationen sorgte zudem eine Pressemeldung des ADFC mit der Schlagzeile: „Verkehrsdezernat will Corona-Krise aussitzen.“ Scheinbar mutet die Stadt jedem Fußgänger zu, auf zu engen Gehwegen so auszuweichen, dass man sich in Hauseingänge oder zwischen parkende Autos klemmt.

Frau Rekers Antwort half der Gruppe nicht weiter und machte sie wütend und fassungslos. Mehr Unterstützung erhoffte sich die Initiative von dem Mediziner und Bundestagsabgeordnetem Prof. Dr. Karl Lauterbach. Auf seine Reaktion wartet die Initiative bislang allerdings vergeblich.

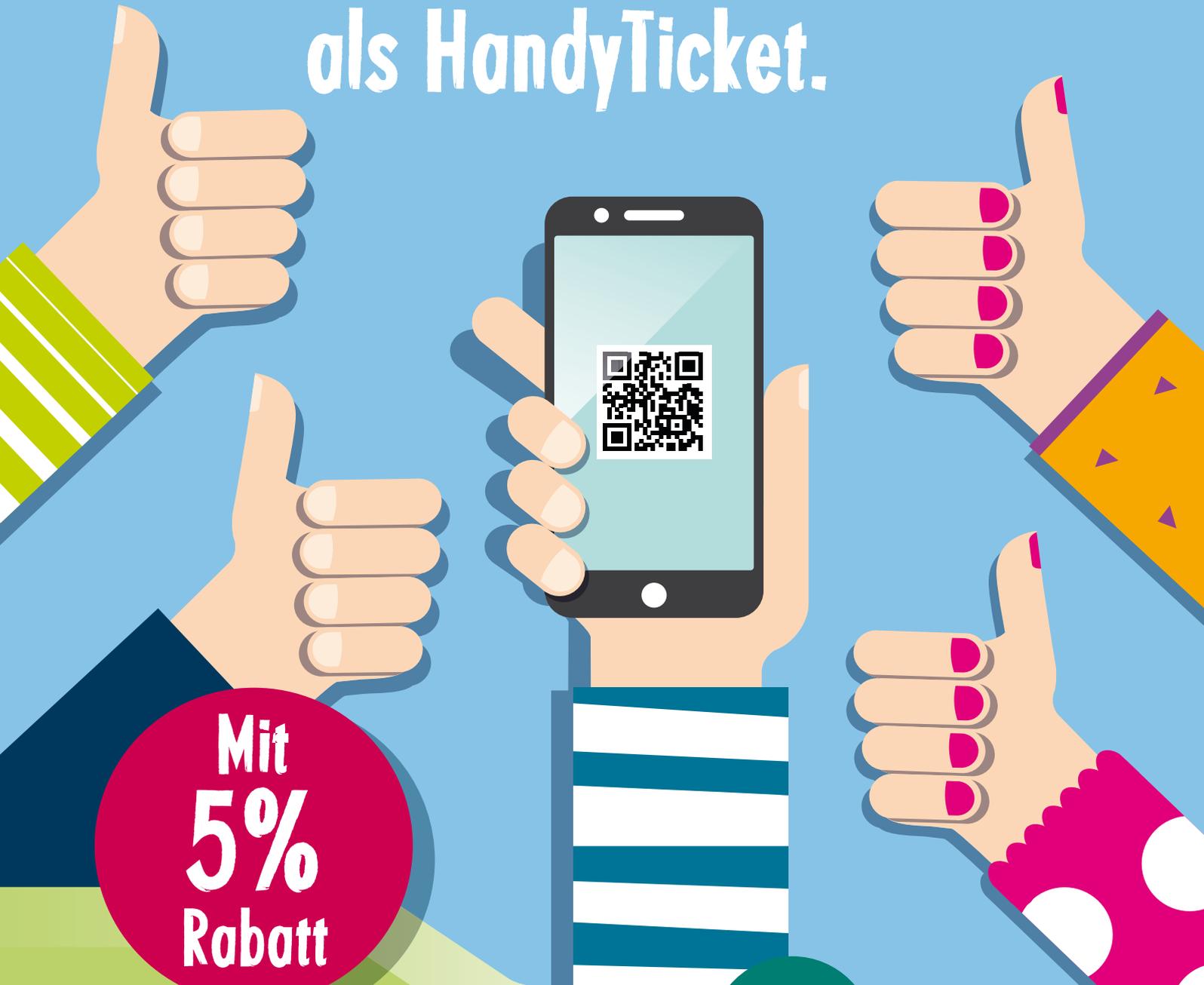
### Wir machen weiter!

Für „Freie Wege Dellbrück“ geht die Arbeit weiter. Zum Beispiel mit einer Aktion an der Dellbrücker Hauptstraße zum diesjährigen Parking Day am Freitag, den 18. September, von 9:00 bis 18:00 Uhr. Mehr Infos auf Facebook oder unserer Website. Für ein lebenswertes Dellbrück, für alle und mit allen.

- [www.freie-wege-dellbrueck.de](http://www.freie-wege-dellbrueck.de)
  - [facebook.com/freie.wege.dellbrueck](https://facebook.com/freie.wege.dellbrueck)
- Marc Schneiders □

# EIN TICKET FÜR FÜNF.

## Das 24StundenTicket als HandyTicket.



Mit  
**5%**  
Rabatt

24StundenTicket  
aufs Handy holen:  
[vrs.de/handyticket](https://vrs.de/handyticket)

**VRS**

**...verbindet!**

Verkehrsverbund  
Rhein-Sieg

Deutzautofrei.de

# Chancen für autofreie Deutzer Freiheit steigen

**Die Initiative „Deutzer Freiheit autofrei“ ist einen guten Schritt vorangekommen.**

Nach dem „Tag des Guten Lebens“ im Jahre 2017 wollte eine Gruppe von Bürgerinnen und Bürgern gerne mehr autofreie Tage. So entwickelten sie ein Konzept für eine autofreie Deutzer Freiheit und stellten es zur Diskussion. Viele Meinun-



Die von einige Wirten genutzte Möglichkeit zur Umwandlung von Kfz-Stellflächen in Platz für Außengastronomie reißt erste Lücken in die lange Reihe parkender Autos beiderseit der Deutzer Freiheit.

gen wurden ausgetauscht, zahlreiche Menschen und Familien befürworteten das Anliegen, darunter auch mehrere Geschäftsinhaber in Deutz waren dagegen.

Im Februar 2019 fand eine sehr gut besuchte Veranstaltung im Bürgerzentrum Deutz statt. Neben Andreas Hupke, dem Bezirksbürgermeister Innenstadt unterstützten der Verkehrsexperte Roland Schüler sowie Ulrich Soénius von der IHK die Aufwertung dieser Einkaufs- und Begegnungsstraße. Die RHEINSCHIENE berichtete in ihrer letzten Ausgabe.

Im Juni 2020 wurde der umfangreiche und fundierte Bürgerantrag in der Bezirksvertretung Innenstadt beraten.

Die Zahlen aus der Verkehrszählung vom Samstag, den 14. Oktober 2017: 2.170 FußgängerInnen, 265 Fahrräder, 221 Autos. Es wird Zeit für eine Veränderung auf der Deutzer Freiheit. Das sah selbst die Verwaltung

ein, die mit weiteren Zahlen aufwarten konnte: Im Jahre 2018 waren es 3.700 Radfahrende in 24 Stunden bei nur 2.000 Kfz. Wie immer erhebt die Verwaltung keine Zahlen von Fußgängern.

Die Bezirksvertretung Innenstadt hat mit großer Mehrheit die Verwaltung beauftragt, zeitnah eine Verkehrsuntersuchung für eine autofreie Deutzer Freiheit durchzuführen mit dem Ziel, einen Verkehrsversuch autofreie Deutzer Freiheit zu realisieren. Obwohl die Zahlen längst vorliegen wollte die Stadtverwaltung hingegen nur eine Verkehrsuntersuchung machen.

Die CDU hat in diesem Fall das Herz für die breiteste Bürgerbeteiligung entdeckt und wollte die Entscheidung zwingend an das Ergebnis einer Befragung von Gewerbetreibenden, Geschäftsleuten, Eigentümern, Freie Berufe und betroffene BewohnerInnen knüpfen. Doch diese Schein-Mitwirkung wurde mehrheitlich abgelehnt und wäre zudem angesichts der bisherigen breiten Bürgerbeteiligung überflüssig.

Wolfgang Besser



## Zugeparkte Bürgersteige in Köln-Nippes „Vollkommen unauffällig“

**Verwaltung und Bezirksvertretung Nippes bieten keine Lösung gegen die zu engen Bürgersteige in der Gellertstraße an.**

An beiden Seiten der Gellertstraße versperrten lange geschlossene Reihen parkender Autos die Übergänge zwischen Straße und Gehweg und lassen den zu Fuß gehenden Menschen nur Restflächen. Trotzdem bewertete die Stadtverwaltung in einer Vorlage für die Bezirksvertretung Nippes die Situation in der Gellertstraße als „vollkommen unauffällig“. Übersetzt bedeutet dies: Von Autos zugeparkte Bürgersteige, an denen nicht einmal 1,50 Meter Gehweg freibleiben, und Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen Mühe haben, vorbeizukommen, sind für die Verwaltung vollkommen normal; ebenso Straßen, an denen es nicht möglich ist, ein Fahrrad vom Hauseingang

auf die Straße zu schieben. Die nächste Kreuzung oder Einmündung sei ja nicht weit – dies schrieb tatsächlich die Verwaltung zur Rechtfertigung für die Beibehaltung dieses Zustands.

Die Gellertstraße ist bei weitem nicht die einzige Straße, die in diesem Sinne „vollkommen unauffällig“ ist. Vielmehr gibt es in Köln Hunderte, wenn nicht Tausende von Straßen mit zugeparkten Gehwegen. „Vollkommen unauffällig“ ist diese Situation allerdings nur aus der Sichtweise der Autobesitzer, die sich die Stadtverwaltung hier offensichtlich zu eigen macht.

„Vollkommen unauffällig“ – es wird Zeit, dass dem Amtsschimmel auffällt, wie einseitig und realitätsfern diese Bewertung ist.



Zugeparkte Gellertstraße in Köln-Nippes.

Vollkommen auffällig war hingegen am 4. Juni 2020 das Verhalten von SPD und CDU in der Sitzung der Bezirksvertretung Nippes: Sie fanden das Denken der Verwaltung in Ordnung und stimmten gegen eine Bürgereingabe zur Verbesserung der Situation in der Gellertstraße zugunsten der Menschen.

Roland Schüler



## Kölner Altstadt

# Seit Juni frei von öffentlichen Kfz-Stellplätzen

Ende Mai startete die Umsetzung des vor einem Jahr beschlossenen Verkehrsführungskonzepts für die Kölner Altstadt.

Gemäß dem im letzten Jahr beschlossenen Konzept soll die Kölner Altstadt weitgehend autofrei werden: der Durchgangsverkehr soll unterbunden, es sollen neue Fußgängerzonen eingerichtet und Kfz-Stellplätze abgebaut werden.

In einem ersten Schritt wurden im Mai und Juni Teile von Bolzengasse, Heumarkt und Alter Markt sowie Hühnergasse und Unter Käster zu Fußgängerzonen. Ferner wurden sämtliche Kurzzeit-Parkplätze in der Altstadt abgebaut und dafür mehr Fahrradabstellanlagen geschaffen.

### Kurzes Zwischenfazit

Nach rund zwei Monaten lässt sich ein erstes Fazit ziehen. Die Park- und Halteverbote werden weitgehend beachtet, das Viertel lädt insgesamt deutlich mehr zum Flanieren ein als vor der Umgestaltung.

Der positiven Gesamteindruck wird nur geringfügig durch die Missachtung der Halteverbote durch einzelne Lieferfahrzeuge außerhalb der zulässigen Zeiten und Zonen getrübt. Auch wären deutliche Hinweise an den Zufahrten auf die geltenden Parkverbote wünschenswert. In Verbindung mit der Bitte, die nächstgelegenen Parkhäuser aufzusuchen, könnten sie helfen, den immer noch vorhandenen Parksuchverkehr zu verringern.

### Weitere Viertel müssen folgen

Der VCD begrüßt die Maßnahme. Sie erhöht die Lebensqualität für alle, die in der Altstadt leben und arbeiten oder sie besuchen. Sie entspricht unserer Vision einer an den Menschen orientierten Stadtge-



Autofreie Altstadt – Beispiel Quatermarkt: Vor der Umgestaltung befand sich hier ein (Kurzzeit-)Parkplatz. Vom Autoblech befreit ist er nun als öffentlicher Platz wahrnehmbar und benutzbar.

staltung. Es bietet sich an, weitere Innenstadtviertel durch eine Reduzierung des fließenden und ruhenden Verkehrs aufzuwerten. Zu erwähnen sind insbesondere das Kolumbaviertel – hier warten bereits seit längerer Zeit politische Beschlüsse auf ihre Umsetzung – und das Gebiet nördlich des Neumarkts.

Christoph Reisig



Ihre grüne Druckerei im Rheinland

# Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut

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

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

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

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

Wir tun etwas gegen den Klimawandel und drucken **CO<sub>2</sub>-neutral**.

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

grün gedruckt.de<sup>®</sup>  
eine Marke der schloemer-gruppe

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

[www.grün-gedruckt.de](http://www.grün-gedruckt.de)

Aktuelle Informationen unter:

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

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

<http://gplus.to/GruenGedruckt>



## Vergleich mit der Deutschen Umwelthilfe

# Die Stadt Köln muss sich bei den Initiativen bedanken!

Am 18. Juni haben die Stadt Köln, das Land NRW und die Deutsche Umwelthilfe (DUH) außergerichtlich einen Vergleich über die Fortschreibung der Luftreinhalteplanung in Köln geschlossen. Die Klage der DUH wurde damit hinfällig und die von der Stadt befürchteten Fahrverbote wurden vermieden.

Die Stadt Köln muss sich beim VCD und bei vielen weiteren Initiativen, Gruppen und Verbänden bedanken. Zahlreiche ehrenamtlich arbeitende Menschen setzen sich für den Klimaschutz und die Verkehrswende ein – oft genug gegen Widerstand aus der Stadtverwaltung. Es ist nicht zuletzt ihnen zu verdanken, dass die Messlatte nun erreicht wurde und die Verwaltung überhaupt in der Lage war, einen Vergleich mit der Deutschen Umwelthilfe auf Augenhöhe zu verhandeln und ein Dieselfahrverbot zu verhindern. Ohne die ehrenamtliche Arbeit wäre das Maßnahmenpaket der Verwaltung für die Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO<sub>2</sub> sehr überschaubar gewesen.

Die Initiativen nehmen den Vergleich und das Maßnahmenpaket sehr ernst und werden auf seine Einhaltung pochen. Im Einzelnen muss sich – sortiert nach Maßnahmengruppe – die Stadt bei den folgenden Initiativen bedanken:

### I. Maßnahmen im Umfeld der Messstellen

#### a. Clevischer Ring

- der Initiative **Frische Luft in Köln Mülheim**, die seit Jahren mit öffentlichen Aktionen und Sperrungen des Clevischen Rings für ein besseres Verkehrskonzept im rechtsrheinischen Raum eingetreten ist
- der **Nachbarschaft Mülheim-Nord**, die sich seit Jahren für die Verbesserung des Radverkehrs in Köln-Mülheim einsetzt
- der **Initiative Bergisch Gladbacher Straße**, die sich für ein Tempolimit von 30km/h zur Verbesserung der Sicherheit, Lärmschutz und der Luftreinhaltung einsetzt (nicht im Vergleich enthalten)
- der maroden **Mülheimer Brücke**, dank deren Sanierung massiv in den Autoverkehr eingegriffen wurde

#### b. Aachener Straße in Köln-Weiden

- der Bürgerinteressensgemeinschaft **BIG Weiden**, die sich seit Jahren für Verbesserungen an diesem Luftmesspunkt einsetzt
- der **Bezirksvertretung Lindenthal**, die seit Jahren Beschlüsse zur Verbesserung der Umweltmobilität in Weiden beschlossen hat (und die nur zum geringsten Teil umgesetzt wurden)
- dem **Rhein-Erft-Kreis**, der sehr schnell das Busnetz um die Mobilitätsstation Weiden-West verbessert hat, um die von der Kölner Verwaltung ohne Ankündigung aufgestellte Pfortnerampel wirksam zu machen

#### c. Neumarkt

- der Initiative **Oben bleiben!**, die sich unter anderem für Sofortmaßnahmen eingesetzt hat
- dem **ADFC Köln**, der sich für einen besseren Radverkehr auf der Ost-West-Achse einsetzt

#### d. Luxemburger Straße

- der **Bezirksvertretung Lindenthal**, die der Verwaltung erst die „erweiterte Sensorik“ der Ampelanlagen durch Beschluss vorgab, mit der Fuß-, Rad- und Busverkehr berücksichtigt werden

#### e. Justinianstraße

- der **Deutschen Bahn** für die mit der Brückensanierung verbundenen Einschränkung des Individualverkehrs in den nächsten zehn Jahren
- der Initiative **Deutzer Freiheit autofrei**, die die Deutzer Freiheit für den Fuß- und Radverkehr aufwertet, den Autoverkehr reduziert und so die Kreuzung Justinianstraße/Gotenring/Deutz-Kalker-Straße entlastet

### II. Maßnahmen mit stadtweitem Effekt

#### a. Förderung des Radverkehrs

- Ohne das beharrliche Drängen des **ADFC Köln**, der **RADKOMM** und des **VCD Regionalverbands Köln** gäbe es alle die Maßnahmen nicht, die nun im Vergleich als Erfolg der Verwaltung stehen. Dazu gehören auch alle, die an den Runden Tischen



Die mit der Sanierung der Mülheimer Brücke verbundene Reduzierung der Autospuren auf jeweils eine pro Richtung führte zu weniger Kfz-Verkehr am Clevischen Ring, verbesserte die dortigen Messwerte und erleichterte damit auch den Vergleich zwischen Stadt und der DUH.

Radverkehr in den Bezirken mitarbeiten, sowie die Planungsbüros für die bezirklichen Radverkehrskonzepte.

- Radfahrstreifen und Tempo 30 auf den gesamten Ringen gäbe es ohne die Initiative **#RingFrei** nicht.
- Der **Facharbeitskreis der Verbände** zum Radschnellweg Köln-Frechen, der die Verwaltungsplanung kritisch begleitet und versucht, sie zu beschleunigen. Die Initiative **Radschnellweg GL-K**, die zahlreiche Verbesserungen an den Vorschlägen der Verwaltung erarbeitet hat.

#### b. Umstellung der KVB-Busflotte

- Hier haben die **Bezirksvertretungen Lindenthal** und **Mülheim** mit Beschlüssen dafür gesorgt, dass die Busflotten, die an den Luftmesspunkten vorbeifahren, auf E-Busse umgestellt werden. KVB und Verwaltung hatten ein anderes Konzept.

Die nebenstehende Tabelle enthält eine Zusammenstellung der städtischen Maßnahmen, die Grundlage des Vergleichs mit der DUH waren, sowie Anmerkungen und weitergehende Forderungen der Verkehrsinitiativen.

Mehr Informationen zum Vergleich finden sich auf dem Landesportal NRW unter [www.land.nrw/de/pressemitteilung/land-stadt-und-duh-einigen-sich-aussergerichtlich-auf-vergleich-im-klageverfahren](http://www.land.nrw/de/pressemitteilung/land-stadt-und-duh-einigen-sich-aussergerichtlich-auf-vergleich-im-klageverfahren). Christian Hölzel (ADFC Köln) und Roland Schüler

Maßnahmen der Verwaltung		Forderungen und Anmerkungen der Initiativen	
<b>Köln-Mülheim, Messstelle Clevischer Ring</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Sperrung einer Fahrspur auf der Mülheimer Brücke und Lastbegrenzung für Lkw auf maximal 2,8 Tonnen</li> <li>■ Nach Abschluss der Bauarbeiten soll im Jahr 2024 eine Wirkungskontrolle durchgeführt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beibehaltung der Fahrspurreduktion auf der Mülheimer Brücke</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bis Ende 2021 soll der bauliche Radweg am Böckingpark saniert werden, bis zur Dünnwalder Straße gibt es eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs und eine Optimierung der Radverkehrsführung</li> <li>■ Zwischen Dünnwalder Straße und Markgrafenstraße wird eine Busspur mit Radverkehr geschaffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nicht nur punktuelle, sondern flächendeckende Maßnahmen für den Radverkehr in Mülheim</li> </ul>		
<b>Köln-Weiden, Messstelle Aachener Straße</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Keine weiteren Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mobilitätsstation Weiden-West mit Biketower und guten Radverkehrsverbindungen mit Frechen (mit Unterführung unter der Aachener Straße), Brauweiler und Widdersdorf (entlang des Randkanals)</li> </ul>		
<b>Ost-West-Achse, Messstelle Neumarkt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tempo 30 auf dieser Achse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umwandlung einer Autospur in eine Fahrradspur</li> </ul>		
<b>Köln-Sülz, Messstelle Luxemburger Straße</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ keine weiteren Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umsetzung des Beschlusses der Bezirksvertretung Lindenthal eine Autospur in eine Fahrradspur umzuwandeln</li> </ul>		
<b>Köln-Deutz, Messstelle Justinianstraße</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Minderung des Autoverkehrs durch die Baustelle um 24 % (3.900 Kfz/h)</li> <li>■ Optimierung der Ampelanlage Justinianstraße/Deutz-Kalker-Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verringerung des Autoverkehrs auf der Justinianstraße auch nach Abbau der Baustellen aus der Justinianstraße</li> <li>■ Bessere Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs bei der Optimierung der Ampel</li> </ul>		
<b>Maßnahmen zur Radverkehrsförderung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Radkonzept Ringe vollständig umgesetzt                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2020: Hohenzollerring Süd (III. bis IV. Quartal), Hohenstaufenring-Süd (IV. Quartal), Ubierring (III. Quartal)</li> <li>- 2021: Saliering, Hohenzollerring Kaiser-Wilhelm-Ring und Hansaring</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es fehlen die Plätze: Friesenplatz, Rudolfplatz, Barbarossaplatz.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fahrradstreifen Riehler Str. und Turiner Straße ab 2021, Tel-Aviv-Str.-Süd (ab IV. Quartal 2020)</li> <li>■ Radfahrstreifen Achse Friesenplatz – Magnusstraße – An der Burgmauer (ab III. Quartal 2020)</li> <li>■ Achse Christophstraße – Gereonsstraße – Unter Sachsenhausen (ab IV. Quartal 2020)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Alle Zeitangaben (z. B. „ab“ IV. Quartal 2020) sollten verbindlich den tatsächlichen Beginn der Umsetzung kennzeichnen, ebenso sollte ein Datum für die geplante Fertigstellung angegeben sein.</li> <li>■ Nicht nur in der Innenstadt, sondern in allen Stadtbezirken sollen Flächen durch Umwidmung von Kfz-Fahrspuren in Radspuren gerechter verteilt werden.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erarbeitung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten und Fahrradnetzen für die Stadtbezirke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rasche Umsetzung der zum Teil schon vor Jahren beschlossenen Konzepte</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bau von fünf vollautomatisch betriebenen Bike-Towern mit je 120 Fahrradabstellplätzen (ab 2020, bis 2022)</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neue Rheinquerungen in Höhe Bastei und Rheinauhafen</li> <li>■ Optimierung vorhandener Rheinbrücken</li> <li>■ Schaffung von rund 4.000 hochwertigen Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen</li> <li>■ Radschnellwegkonzeption (voraussichtlich bis Mitte Mai 2021)</li> <li>■ Mit Nachdruck wird der Radschnellweg Köln-Frechen verfolgt und werden zügig Förderanträge beim Land NRW gestellt.</li> <li>■ Fortführung der regionalen Zusammenarbeit bei den Rad-Pendler-Routen im rechtsrheinischen Köln</li> <li>■ Zweimal im Jahr Gespräche mit den Radfahrverbänden zur Radverkehrssicherheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dies sind zunächst einmal nur Absichtserklärungen. Es fehlen genaue Angaben zu dem Beginn und dem geplanten Abschluss der Umsetzung und den nötigen Ressourcen.</li> </ul>		
<b>Weitere Maßnahmen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umstellung der KVB Busflotte auf Elektroantrieb</li> <li>■ Ausbau des ÖPNV-Angebots nach der Road Map</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Road-Map führt nur zum Teil 40 Jahre alte Maßnahmen aus der Vergangenheit auf. Es fehlen viele neue Projekte und der Wille zur schnelleren Umsetzung.</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Erweiterung der Gebiete mit Parkraummanagement</li> <li>■ Erhöhung der Parkgebühren (seit Februar 2020)</li> <li>■ Förderung der E-Mobilität mit 200 Ladestationen</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Tempo 30 in der Innenstadt (bis auf Rheinuferstraße, Nord-Süd-Fahrt/ Kyotostraße und Rothgerberbach/Perlengraben); zu den Auswirkungen werden im III. Quartal Verkehrsuntersuchungen durchgeführt</li> </ul>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Emissionsarmer bzw emissionsfreier Lieferverkehr für die Rheinhäfen; aktuell werden Kooperationspartner für eine Verlagerung auf die Schiene gesucht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Das städtische Unternehmen HäfenGüterKöln (HGK) müsste der natürliche Partner sein, um mehr Güter auf der Schiene in der Metropolregion Köln zu transportieren. Dazu braucht es eine Neuaufstellung des Unternehmens.</li> </ul>		

# Autofreie Siedlung Köln Von der Zukunft eingeholt?

**Anfangs skeptisch betrachtete Elemente erweisen sich mittlerweile als zukunftsfähig.**

Seit 2007 gibt es die Autofreie Siedlung in Köln-Nippes. 455 Haushalte mit 1.500 Menschen wohnen dort. Nur 80 Haushalte besitzen ein Auto – für sie sowie für 40 Besucher- und Carsharing-Fahrzeuge wurde ein Parkhaus am Rande des Quartiers errichtet. Die Siedlung selbst darf nur in Ausnahmefällen mit einem Auto befahren werden, sie ist als „Fußgängerzone/Radfahrer frei“ gewidmet. Es gibt keine Stellplätze im öffentlichen Raum. Am südlichen Zugang befindet sich eine Ladezone.

Von Anfang an gab es ein gewisses Medieninteresse, häufig berichtete die lokale Presse von Bewohner\*innen, die – entgegen einer schriftlichen Vereinbarung im Kauf- oder Mietvertrag – doch ein Auto besaßen, das sie im Umfeld der Siedlung abstellten. In Politik und Verwaltung, welche dem Autofrei-Projekt seit Anbeginn wenig Sympathie entgegenbrachten, wurden diese Berichte gerne aufgegriffen und dienten als Beleg dafür, dass das mit der autofreien Siedlung wohl doch nicht so richtig funktioniere.

Zumeist ignoriert wurde hingegen die besondere autofreie Aufenthaltsqualität, die zu einer hohen Nachfrage vor allem bei Familien führte, die zu keinem Zeitpunkt befriedigt werden konnte.

Vor allem seit Greta Thunberg sich im August 2018 mit dem Schild „Skolstrejk för klimatet“ vor den Schwedischen Reichstag in Stockholm gesetzt hat,

vollzieht sich langsam, aber sicher ein Wandel in der Betrachtung und der Wertschätzung der autofreien Siedlung. Die Anzahl der Führungen nimmt seitdem zu, es kamen Interessierte aus Berlin, NRW, Bayern, Frankreich, USA, Japan, Korea, Südamerika und auch aus Köln. Ebenfalls häufen sich die Anfragen für Fachvorträge, zuletzt in Bremen, Berlin, Duisburg, Dinslaken, Oldenburg, Hannover, Kiel, Frankfurt und Bern. Es wird zunehmend deutlich, dass die in den 1990er Jahren geplante Siedlung, die damals eher wie ein Fremdkörper in einer ausgesprochen autofreundlichen Stadt wahrgenommen wurde, mit großem Weitblick und vielleicht sogar ein Stück weit visionär geplant worden ist. Elemente, die früher vor allem von Politik, Verwaltung und Immobilienwirtschaft kritisch beäugt und abgelehnt wurden, kristallisieren sich nun als für die Zukunft sinnvoll und geboten heraus.

Wie gesagt, die Diskussion um den Klimawandel und die sich langsam ändernde Einstellung zur Mobilität lässt die Siedlung vermehrt in einem neuen Licht erscheinen: Die Siedlung wird sozusagen von der Zukunft eingeholt – hat aber immer noch einen großen Vorsprung vor der Realität des üblichen Siedlungsbaus.

## Parken am Siedlungsrand – Erfolgsmodell und Vorbild

Vor allem das Pkw-Parken am Rande erweist sich als Erfolgsmodell und ist seiner Zeit immer noch weit voraus.

Alle Straßen und Wege innerhalb der Siedlung sind



Autofreier Straßenbereich

als zusammenhängende vier Hektar große Fußgängerzone gewidmet, dadurch entsteht eine sehr hohe Aufenthaltsqualität. Es gibt auch keinerlei Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum, so dass auch kleinere Kinder unbesorgt spielen können – was man von den in anderen Siedlungen häufig angelegten Spielstraßen nicht immer behaupten kann. Dort sind oftmals Beschwerden über zu schnelles Autofahren ein ständiges Ärgernis.

Die Neubausiedlung hält ein Parkhaus mit Carsharing-Station am Rande des Quartiers vor. Das Pkw-Parken am Rande hat einen direkten Einfluß auf die Auto-nutzung der Bewohner\*innen: Steht das Auto nicht direkt vor der Tür, ändert sich das Mobilitätsverhalten. Es wird häufiger zu Fuß gegangen oder Fahrrad gefahren.

Das Parkhaus am Rande bietet noch weitere Vorteile. Es kann preiswerter als eine Tiefgarage errichtet werden und relativ flexibel auf geänderten Bedarf reagieren: Es kann aufgestockt oder auch ganz zurück gebaut werden. Und nicht zuletzt ermöglicht die Konzentration aller Stellplätze im Parkhaus eine Verminderung

## Besichtigungen

Gerne kann die Autofreie Siedlung besichtigt werden. Dazu kann eine Anfrage an [info@nachbarn60.de](mailto:info@nachbarn60.de) gesendet werden. Alternativ zur Führung vor Ort gibt es auch eine virtuelle Führung: <https://www.nachbarn60.de/virtuelle-fuehrung.html>



Blick in die Mobilitätsstation



# Autobahnbrücke zwischen Bonn und Köln

## Rückwärtsgewandte Planungen

**Durch eine von einigen Bundestagsabgeordneten unterzeichnete Resolution zum Stopp der Planungen für die neue „Rheinspange“ flammt die Diskussion über deren Für und Wider erneut auf.**

Während sich die Gegner des Brückenprojekts bislang vor allem auf die negativen Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet und die Umwelt konzentrierten, hat der VCD grundsätzliche Zweifel: Wenn man Klimawandel und die notwendige Verkehrswende ernst nimmt, darf es solche Straßenneubauten nicht mehr geben. Der ehemalige Auto-Manager Daniel Goeudevert brachte es bereits in den 1990er Jahren mit dem Zitat „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ auf den Punkt.

### Straßenneubauten sind passé

Nach Meinung des VCD führt die heutige Art des Wirtschaftens zu immer mehr

ökologischen Problemen. Viele Wachstumsgrenzen wurden nicht nur erreicht, sondern bereits überschritten: bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen, bei den Stickoxiden, beim Flächenverbrauch und beim Artensterben. Ein intelligentes Umsteuern ist angesagt und dazu passen keine Straßenneubauten. Regional statt global und vor allem weg von der Wegwerfgesellschaft. Das läuft dann zwangsläufig auf weniger Verkehr hinaus.

Der VCD erwartet in den kommenden Jahrzehnten das autonome Fahren zumindest auf den Autobahnen, das kann zu weniger Verkehr und vor allem zur besseren Auslastung der Straßen führen. Auch das längst überfällige Tempolimit verflüssigt den Verkehr und schafft zusätzlichen Platz auf den Straßen. Darüber hinaus muss das Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik sein, mehr Frachtverkehr auf die Schiene und auf das Wasser zu bringen.

### „Ja“ zu Brücke für Rad und ÖPNV

Der Autoverkehr darf nicht weiter gefördert werden: keine Rheinbrücke für Autos, sondern für den Radverkehr und den ÖPNV. Auch der geplante Ausbau der Rodenkirchener Brücke muss auf den Prüfstand der zukünftigen Verkehrspolitik.

Deutschland hat in Anlehnung an das Pariser Abkommen und die EU-Klimaschutzziele seine Klimaschutzziele in einem Klimaschutzplan festgelegt, demzufolge der Verkehrssektor laut Bundesumweltministerium seine Emissionen bis 2030 um 40 bis 42 Prozent senken soll.

Wer trotzdem eine Brücke für Autos bauen will, zeigt damit, dass er den Klimaschutz nicht ernst nimmt.

Der VCD nimmt den Klimaschutz ernst und empfiehlt stattdessen, die Baukosten in Milliardenhöhe in den notwendigen Umbau des Verkehrssystems stecken.

*Hans-Georg Kleinmann* □

## Geplante Dauerzählstellen

### Wer zählt in Köln was und warum?

**In einem öffentlichen Brief kritisierten ADFC, Fuss e.V., RADKOMM und VCD, dass die Stadt mit geplanten Zählstellen fast ausschließlich den Autoverkehr messen will.**

Die Stadt Köln will 80 Dauerzählstellen für den Verkehr einrichten und dafür braucht die Verwaltung 3,3 Millionen Euro. Das Vorhaben leidet allerdings unter seiner Kfz-Fixiertheit.

### Keine Gleichbehandlung der Verkehrsmittel

Der Autoverkehr wird penibel und differenziert erfasst, nur die gezielte Erhebung des in der Innenstadt bedeutsamen Lieferverkehrs mit Fahrzeugen um die 7,5 Tonnen fehlt. Der Radverkehr wird hingegen nur an 40 Zählstellen gezählt und dies undifferenziert und ausschließlich in der Innenstadt. Für die Dimensionierung der Radverkehrsinfrastruktur wäre es zum

Beispiel wichtig, zu wissen, in welchem Umfang spezielle Räder (etwa Lastenräder, Gespanne mit Anhängern oder Rikschas) unterwegs sind. Doch dazu werden keine Daten erhoben.

Alle 40 Zählstellen außerhalb der Innenstadt messen nur den Autoverkehr. Als Begründung hierfür wird angegeben, dass sie sich ausschließlich an Hauptstraßen befänden. Als ob da kein Radverkehr existieren würde. So denkt die Verwaltung im Jahre 2020!

### Klimaschutz als Zielsetzung faktisch nicht erkennbar

Ziel der Maßnahme sei es, „den Autoverkehrsablauf insbesondere an hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen zu verstetigen.“ Der Radverkehr kann dann weiter von roter Ampel zu roter Ampel hoppeln.

Zudem sollen die Dauerzählstellen Werte ermitteln, die „in der Straßen- und Verkehrsplanung zur bedarfsgerechten und

nachhaltigen Planung und zum Ausbau der Straßeninfrastruktur“ verwendet werden – wie immer nur für den Autoverkehr. Bedarfsgerechte Radinfrastruktur kann es nicht geben, da der Bedarf für den Radverkehr durch die Zählstellen nicht erfasst wird.

So gibt es bis heute im Rechtsrheinischen – außer in Deutz – keine Dauerzählstelle für den Radverkehr. Weil es keinen Radverkehr gibt oder die Verwaltung den Bedarf an Ausbau einer Radinfrastruktur im Rechtsrheinischen nicht wissen will?

Die Bedarfe des Radverkehrs, erst recht aber des Fußverkehrs werden gar nicht erfasst! So werden alle – bis auf die Autos – weiter vor roten Ampeln stehen müssen. Und zwar so lange, bis der Bedarf für den Autoverkehr erfüllt ist.

Und alle, aber auch alle Fraktionen im Rat der Stadt Köln haben dieser Millionenausgabe für den Autoverkehr auf Kosten des Rad- Fuß- und Nahverkehrs zugestimmt.

*Roland Schüler* □

# Wanderbaumallee Köln

## Jetzt geht es richtig los!



Das vom VCD getragene Projekt „Wanderbaumallee Köln“ entwickelt sich erfolgreich weiter und hinterlässt erste Spuren im öffentlichen Raum der Stadt.

Die Wanderbaumallee Köln ist zurück in Ehrenfeld, seit dem 10. Juli stehen die Wanderbäume in der Everhardstraße. Hier wurde ihr sogar ein musikalischer Empfang bereitet – ein Ständchen mit Gesang und Klavier am offenen Fenster aus dem ersten Stock.

Nach einer Vereinbarung mit den beteiligten Ämtern der Stadt Köln zum Aufstellen der Wanderbaumallee im öffentlichen Straßenraum bei einem Ortstermin in Ehrenfeld Anfang Juli können die Wanderbäume jetzt in den Nachbarschaften für die Zeit von etwa vier bis acht Wochen eine Idee zur alternativen Gestaltung des Straßenraums vermitteln und so mehr Aufenthaltsqualität bieten und mit ihren Sitzgelegenheiten Nachbarschaftstreffpunkte und Orte zum Verweilen entstehen lassen. Gleichzeitig wird das Klima verbessert.

Ein neues Modul ist bereits dazu gekommen: das erste, das in Zusammenarbeit mit den Gemeinnützigen Werkstätten Köln (GWK) in Sürth entstand. Es wurde gegenüber den vier Modulen, die bereits



Neues Wanderbaummodul in der Everhardstraße in Köln-Ehrenfeld

seit dem vergangenen Herbst in den Kölner Straßen und Plätzen unterwegs sind, etwas verändert und erweitert. Es werden jetzt Siebdruckplatten genutzt, die gegenüber Wettereinflüssen unempfindlicher sind. Ein zusätzlicher Aufbau kann dem Modul hinzugefügt werden, um es auf der Seite des fließenden Verkehrs abzusichern, wo die Aufstellungssituation dies erfordert. Ein in den Aufbau integrierter Blumenkasten bietet Platz für weiteres Grün. Fünf weitere Wanderbaummodule in diesem neuen Design sind zurzeit bei den GWK in Arbeit und werden die Wanderbaumallee in den kommenden Wochen vergrößern. Auch für diese Module sind die Bäume schon in den Pflanzsäcken und warten auf ihren Einsatz, sie wurden wie auch die Blasenescche im fünften Modul durch das Amt für Landschaftspflege und Grünflächen bereitgestellt. In den kommenden Wochen wird die Wanderbaumallee also weiterwachsen. Anfang August werden die Wanderbäume wieder ein Stück wandern, aber vorerst im gleichen Viertel bleiben.

### Erste Erfolge und weitere Kooperation mit Grünflächenamt

Die Wanderbaumallee Köln freut sich über die ersten hinterlassenen Spuren durch dauerhaft gepflanzte Bäume. Am Tor zur Kartäuserkirche, wo die Wanderbaumallee von Januar bis März gestanden hatte, wurden vor einigen Wochen vier Bäume gepflanzt. Sitzgelegenheiten zum Verweilen an den Bäumen sollen noch folgen. Dies ist eines der Ziele der Wanderbaumallee. Dafür kooperiert sie mit dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, das bereits Vorschläge für Baumstandorte in einigen Stadtbezirken erarbeitet hat. An solchen Orten kann die Wanderbaumallee in den nächsten Monaten schon einmal aufzeigen, wie der Straßenraum auch gestaltet werden kann und Gelegenheiten zum Platznehmen und zu Nachbarschaftstreffen oder kleinen Schwätzchen bieten. Die Bäume, die sich momentan in den Modulen befinden und hoffentlich noch viele Nachbarschaften besuchen werden, sollen später ausgepflanzt werden und so das Stadtgrün permanent ergänzen.



Anlieferung dauerhafter Bäume an der Kartäuserkirche, einem früheren Standort der Wanderbaumallee

### Mitmachen erwünscht

Die Wanderbaumallee Köln lebt von der Unterstützung zahlreicher helfender Hände. Ob als aktives Mitglied in der Wanderbaumallee-Gruppe, als Helfer\*in bei den Wanderungen oder als Nachbarschaft, die zeitweise die Betreuung der Wanderbäume übernimmt. Ob als unterstützende Institution oder Spender\*in. Jeder Beitrag ist herzlich willkommen. Interessierte melden sich einfach bei der Initiative Wanderbaumallee Köln.

### Initiative Wanderbaumallee

- [www.wanderbaumallee-koeln.de](http://www.wanderbaumallee-koeln.de)
- [info@wanderbaumallee-koeln.de](mailto:info@wanderbaumallee-koeln.de)
- [facebook.com/wanderbaum.koeln](https://facebook.com/wanderbaum.koeln)
- [instagram.com/wanderbaum.koeln](https://instagram.com/wanderbaum.koeln)
- [twitter.com/wba\\_koeln](https://twitter.com/wba_koeln)

### Spendenkonto

VCD Regionalverband Köln e.V.  
 IBAN: DE98 3702 500 0008 2455 02  
 BIC: BFSWDE33XXX  
 (Bank für Sozialwirtschaft)

Stichwort: WBA  
 Bernhard Lauen



# Mitgliederbefragung 2019

## Erfreulich große Resonanz

### Die Ergebnisse der Ende 2019 durchgeführten Befragung im Überblick

Angeregt durch ähnliche Beteiligungsformen in anderen Bereichen war es uns wichtig, bei unserer inhaltlichen Fokussierung und den daraus abgeleiteten Forderungen unsere Mitglieder einzubeziehen. Daher schickten wir im Herbst 2019 an alle VCD-Mitglieder im Vereinsgebiet einen Fragebogen zu deren verkehrspolitischen Interessen und Stimmungen.

Schon nach wenigen Tagen wurden wir von einer außerordentlich hohen Rücklaufquote positiv überrascht. Bis zum Jahresende erreichten uns 251 Rückmeldungen, was etwa 20 Prozent aller Mitglieder entspricht.

Die Ergebnisse wurden beim Neujahrsempfang 2020 erstmalig vorgestellt und flossen in einen wenig später durchgeführten Strategie-Workshop ein.

Zu den vier Feldern Radverkehr, ÖPNV, Fußverkehr und allgemeine Mobilität gab es jeweils eine Auswahl an Themen, zusätzlich konnten Forderungen frei formuliert werden. Diese individuellen Forderungen haben wir in mehreren Durchläufen kategorisiert. Dabei haben wir die häufigsten Angaben ermittelt und Themen-Schwerpunkte zusammengefasst. Häufigste Angaben waren (in dieser Reihenfolge): „Ausbau Radwege“, „Zustand und Sicherheit der Radwege“ sowie „Tarifverbesserung im ÖPNV“. Als Themenschwerpunkte haben wir eine

gerechtere Aufteilung des Straßenraums und Verbesserungen im ÖPNV sowie dessen Ausbau identifiziert.

Insgesamt haben wir uns über die durchweg positive Resonanz und die vielen zusätzlichen Anregungen gefreut. Auch wenn einzelne Themen, insbesondere das ÖPNV-Tarifsystem, bei den Mitgliedern ein größeres Gewicht haben, konnten wir feststellen, dass die Themen unserer Mitglieder sich weitgehend mit denen aus dem Aktivenkreis decken.

Insgesamt kristallisiert sich als wichtigstes Thema die Aufteilung des Straßenraums heraus. Dies werden wir bei unseren zukünftigen Aktivitäten im Hinterkopf behalten.

Stephan Weber/Pierre Beier



## Einladung

# Mitgliederversammlung 2020

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

- |               |  |
|---------------|--|
| Termin:       | Mittwoch, 7. Oktober 2020, 19:00 Uhr   |
| Ort:          | Bürgerzentrum Alte Feuerwache,<br>Melchiorstr. 3 in Köln<br>(Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz)<br>Die Versammlung findet im Großen Forum<br>neben dem VCD-Büro statt.  |
| Tagesordnung: | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung</li> <li>2. Rechenschaftsbericht und Aussprache</li> <li>3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache</li> <li>4. Entlastung des Vorstands</li> <li>5. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten</li> <li>6. Perspektiven der zukünftigen Arbeit</li> <li>7. Verschiedenes</li> </ol> |

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!

**Die zum Corona-Schutz notwendigen Maßnahmen werden eingehalten. Wegen der durch die Pandemie bedingten Unsicherheiten bitten wir darum, sich vorab kurzfristig auf unserer Homepage [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de) darüber zu informieren, ob die Veranstaltung wie geplant stattfinden kann.**

## 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, Nicolas Sommer,  
Lissy Sürth

Mitgegründet von Josiane Peters

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

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

Spendenkonto:

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

Auflage: 7.500 Exemplare

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

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

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

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

E-Mails an die Redaktion:  
[rheinschiene@vcd-koeln.de](mailto:rheinschiene@vcd-koeln.de)

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 Fußgehen, 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 ökologischen Verkehrsgestaltung zu wirken.

## Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

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

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

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

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

Jetzt zum VCD

**wechseln!**



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

## VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.

### Vorstandsteam

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

### Anschrift

VCD Regionalverband Köln e. V.  
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln  
Tel.: 0221 7393933, Fax: 0221 7328610  
E-Mail: [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de)  
[www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de)

### Bürozeiten

Das VCD-Büro ist an zwei bis drei Tagen in der Woche besetzt. Kernöffnungszeiten sind dienstags von 14 bis 17 Uhr und donnerstags von 10 bis 13 Uhr. Da sich kurzfristig Änderungen ergeben können, erfahren Sie die aktuellen Öffnungszeiten unter unserer Rufnummer 0221 7393933.

### Vorstandssitzungen

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

### Arbeitskreise

Derzeit treffen sich regelmäßig, meistens monatlich, Arbeitskreise zu den Themen ÖPNV, Radverkehr und 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 führt zu den gewünschten Informationen oder eine E-Mail an:  
VCD-Büro: [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de)  
Arbeitskreis Radverkehr: [fahrrad@vcd-koeln.de](mailto:fahrrad@vcd-koeln.de)  
Arbeitskreis ÖPNV: [oePNV@vcd-koeln.de](mailto:oePNV@vcd-koeln.de)  
Arbeitskreis Fußverkehr: [fussverkehr@vcd-koeln.de](mailto:fussverkehr@vcd-koeln.de)

### Wir unterstützen die Arbeit des VCD Regionalverbands Köln e. V. als Förderer:

- Radlager Nirala Fahrradladen GmbH, Sechzigstraße 6, 50733 Köln, Tel. 0221 734640, [www.radlager.de](http://www.radlager.de)
- Stadtrad, Bonner Straße 53 – 63, 50677 Köln, Tel. 0221 328075, [www.stadtrad-koeln.de](http://www.stadtrad-koeln.de)



## Spendenaufruf

Der VCD Regionalverband Köln möchte seine Serviceleistungen für Mitglieder und Interessierte verbessern und die informative Zeitschrift 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](http://www.rvk.de)**

Gefördert/Koordiniert durch





STADTRADELN

*Liebe deine Stadt –*  
**fahr Rad.**

Mach's wie Cat Ballou,  
**mach mit!**



**Köln ist dabei!**

**21. August – 10. September 2020**

**Infos und Anmeldung: [stadtradeln.de/koeln](https://stadtradeln.de/koeln)**

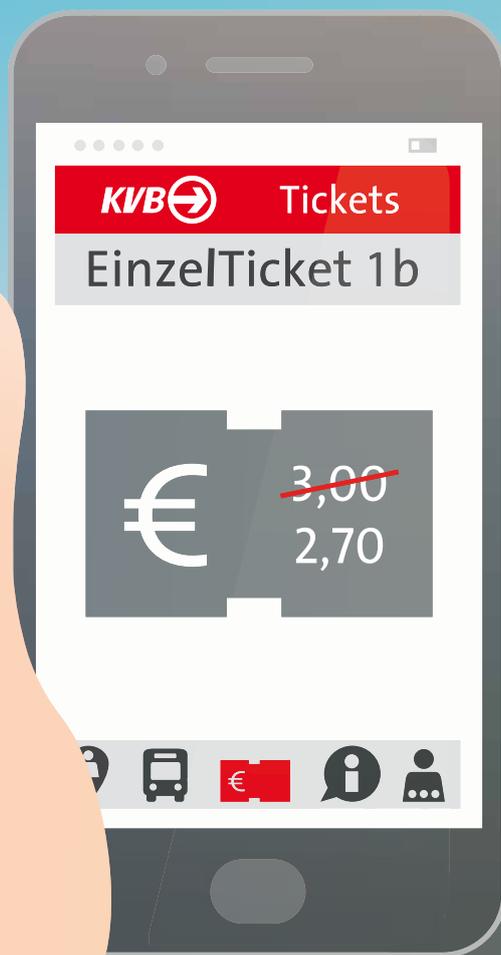


Klima-Bündnis



Stadt Köln

# Kontaktlos Tickets kaufen mit der KVB-App



Zu jeder Zeit mobil in Köln

Jetzt downloaden: [www.kvb.koeln/app](http://www.kvb.koeln/app)



Menschen bewegen