

RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 68, Winter 2022/23



„Schäl Sick“

Neue und alte
Herausforderungen

Spurwechsel



Jetzt!

*Ob Auf-, Um- oder Einsteiger – Deine Spur ist schon da.
Du bist noch nicht drauf? Du möchtest wechseln? Du kannst auf uns zählen.
Wir haben das Zeug für eine leise, saubere und lebendige Stadtmobilität.*

Vom grundsoliden Alle-Tage-Fahrrad für Solisten, Familien, Pendler oder Abenteurer bis hin zum passenden Equipment – bei uns bekommst Du gleichermaßen gute wie schöne Fahrräder, die zu Deinem ungebremssten Vergnügen gemacht sind.

UND: Als erfahrene Hasen lassen wir Dich nicht im Stich, wenn es um eine ehrliche und kompetente Beratung geht.

Werkstatt-Service? Probefahren? Besondere Wünsche? Na klar, machen wir gerne!

Nippes

Radlager
FAHRRÄDER FÜR ALLE!
www.radlager.de

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

Sülz

auf draht 

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

Südstadt

Stadtrad
Service, Fahrrad...

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

Editorial

Liebe Lesende,

unser Titelbild zeigt mit der Kuppel des Bahnhofs Messe/Deutz eines der markantesten Gebäude in Köln-Deutz. Dieser zentrale Kölner Stadtteil ist derzeit in vielerlei Hinsicht ein verkehrspolitisch bedeutsamer Ort. Dies zeigt sich auch daran, wie viele Beiträge in dieser Ausgabe einen Bezug zu „Düx“ haben:

- In einem Artikel zum Bahnknoten Köln stellen wir Ideen dazu vor, wie aus dem **Deutzer Bahnhof** unter Wahrung des Denkmalschutzes ein modernes, barrierefreies ICE-Terminal werden kann (siehe Seite 26).
- Mit Mülheim-Süd und dem Deutzer Hafen gibt es nördlich von Deutz und im Süden des Stadtteils bedeutende Neubauvorhaben, für die Konzepte zur ÖPNV-Erschließung nötig sind. Im Beitrag zur **ÖPNV-Netzentwicklung** auf Seite 20 bewerten wir die aktuellen Planungen und skizzieren eigene Vorstellungen für neue Stadtbahnen im Rechtsrheinischen.
- Auf Deutzer Gebiet befindet sich darüber hinaus mit Zoo-, Hohenzollern-, Severins- und Südbrücke sowie der Deutzer Brücke der Großteil der Kölner Brücken. Wie diese mit einfachen Maßnahmen auch kurzfristig für einen flüssigen und sicheren Radverkehr ertüchtigt werden können, beschreibt unser Artikel zu den **Rheinbrücken** auf Seite 30.
- Derzeit stark diskutiert wird der Verkehrsversuch zur Einführung einer Fußgängerzone auf der **Deutzer Freiheit**, insbesondere seit eine Initiative ortsansässiger Händler vehement dessen sofortiges Ende fordert. Auf den Seiten 6 bis 9 berichten wir detailliert über die bisherigen Erfahrungen mit dem Versuch und stellen auch die Sicht der Bürgerinitiative dar, die ihn angestoßen hat.

Wie es auf der Deutzer Freiheit weitergeht, ist bei Redaktionsschluss noch offen und bleibt spannend. Im Übrigen ist die Umgestaltung der Kölner Einkaufsstraßen mit Beiträgen zum Verkehrsversuch auf der **Venloer Straße** (Seite 4) und dem Ergebnis der Bürgerbefragung zur **Neusser Straße** (Seite 12) ein Schwerpunkt dieser RHEINSCHIENE. Auch der **Kölner Verkehrsdezernent Ascan Egerer** geht in unserem Interview auf dieses Thema ein. Wir haben ihn ebenfalls gefragt, mit welchen Maßnahmen er die Umsetzung von Mobilitätsprojekten beschleunigen will. In Köln wird nämlich zwar viel Gutes gedacht, viel zu oft dauert es aber sehr lange, bis die guten Konzepte dann auch tatsächlich umgesetzt werden – wenn überhaupt. Seine Antworten auf diese und andere Fragen finden Sie auf Seite 10.

Verkehrspolitik bleibt auch in einer Zeit, die durch vielfältige Krisen geprägt ist, ein spannendes Thema und kann – siehe Klimanotstand – auch einen Beitrag dazu leisten, die Probleme zu lösen. In diesem Sinne viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe wünscht

die Redaktion der RHEINSCHIENE



Titelbild: Pierre Beier

Inhalt

Verkehr allgemein

Venloer Straße: Verkehrsversuch ist gestartet.....	4
Zwischenbilanz: Verkehrsversuch Deutzer Freiheit	6
Neue Hinweisschilder auf Aachener Straße:	
Ohne Rücksicht auf Radverkehr und Denkmalschutz.....	9
Interview mit Verkehrsdezernent Ascan Egerer.....	10
Stichwort: SUMP	11
Umgestaltung Neusser Straße:	
Ergebnisse der Bürgerbefragung	12
Denkanstoß:	
Köln – Verkehrswende in Trippelschritten	14
Zülpicher Straße: Positive Bilanz nach zehn Jahren	15
Europameisterschaft 2024:	
Nachhaltiger Verkehr zum Großereignis?	16
Immissionsgrenzwerte:	
Luft anhalten oder Luft reinhalten?	17
Kölner Neumarkt:	
Verkehrswende und Klimawandel ernst nehmen!	18
Neue Initiative: Lebenswerte Luxemburger Straße	18
Melchiorstraße: Temporäre Spielstraße im Agnesviertel	19

Öffentlicher Nahverkehr

ÖPNV-Netzentwicklung: Dreimal „X“	20
Mülheimer Brücke: ÖPNV-Konzept für die Sperrung 2024....	22
Ost-West-Stadtbahn: Die Verlängerung der Bahnsteige	24
Zuverlässigkeit im Schienenpersonennahverkehr NRW	25

Bahn-/Fernverkehr

Bahnknoten Köln:	
Entlastung durch barrierefreies ICE-Terminal in Deutz.....	26

Radverkehr

Rad- und Fußverkehr an Ampeln:	
Vorteile durch getrennte Schaltung.....	19
Rheinbrücken – Update:	
Hindernisse überwinden	30
Mülheimer Brücke und Wiener Platz:	
Eine eckige Verbindung.....	32
Querung Innere Kanalstraße in Ehrenfeld:	
Bitte nachbessern!.....	33
Team des Fahrradbeauftragten:	
Aktuelles zum Radverkehr in Köln.....	34
Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen	
in Köln (Teil 2): Von der Idee zum Fahrradpreis.....	36
Leser*innenbriefe zur Fahrradstraße Eigelstein	38
Kölner Straße in Porz:	
Bessere Fahrradinfrastruktur lässt auf sich warten.....	39

VCD

Wechsel im VCD-Büro	40
Impressum.....	40
Der VCD stellt sich vor	41
Beitrittsformular.....	41
Kontakte	42
Spendenaufruf.....	42

Venloer Straße

Verkehrsversuch ist gestartet

Die Venloer Straße ist die zentrale Einkaufs- und Flanierachse in Köln-Ehrenfeld. In einem Verkehrsversuch wird derzeit erprobt, ob sich das bestehende dichte Verkehrsaufkommen umwelt- und menschengerechter organisieren lässt.

Am 8. Juli 2022 hat die Stadt Köln per Pressemitteilung bekannt gegeben, dass die Vorarbeiten zum Verkehrsversuch Venloer Straße starten. Seitdem gibt es in Ehrenfeld immer wieder die gleichen Fragen: Ist der Verkehrsversuch jetzt gestartet? Was hat sich denn geändert? War das alles?

Und um ehrlich zu sein, die spontane Umwandlung des Bereichs zwischen Gürtel und Franz-Geuer-Straße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit vielen querenden Fußgänger*innen und wenigen durchfahrenden Autos hat bislang (noch?) nicht stattgefunden.

Was bisher geschah

Der Bereich zwischen Franz-Geuer-Straße und Gürtel, auf dem der Verkehrsversuch stattfindet, ist in drei Abschnitte unterteilt worden. Zunächst wurde im mittleren Abschnitt zwischen Gutenbergstraße und Philippstraße begonnen, das kurzfristige Parken in verschiedene andere Nutzungen umzuwandeln. Durch die Verlegung der Außengastronomie in die Buchten

der früheren Parkplätze wurden die in den vergangenen Monaten nochmals enger gewordenen Bürgersteige den Fußgänger*innen zurückgegeben. Darüber hinaus wurden zusätzliche Radabstellanlagen und auch Abstellplätze für E-Roller und Lastenräder ausgewiesen. Noch ist recht deutlich zu bemerken, wie wenig die veränderte Beschilderung beachtet wird – so werden auch weiterhin Autos auf den E-Roller-Flächen geparkt, während die meisten E-Roller auf dem Bürgersteig abgestellt werden. Um dies zu ändern, könnte aber durch großflächige Piktogramme oder notfalls Poller leicht nachgebessert werden.

Ziel: Verkehrssicherheit erhöhen

Was sich bereits merklich verändert hat: Radfahren ist deutlich angenehmer. Wenn ich nun die Venloer Straße entlangfahre, sind neben mir Menschen an Tischen. Hin und wieder winkt oder zeigt mal einer in die Fahrbahn, ich muss aber nicht mehr permanent auf sich öffnende Autotüren achten oder Autos ausweichen, die ohne zu blinken ausparken. Es stehen jedoch noch weiterhin immer wieder Fahrzeuge in der zweiten Reihe – häufig auch Lieferfahrzeuge –, da sowohl die bestehenden



Durch den Wegfall von Parkplätzen ist das Radfahren deutlich angenehmer geworden.

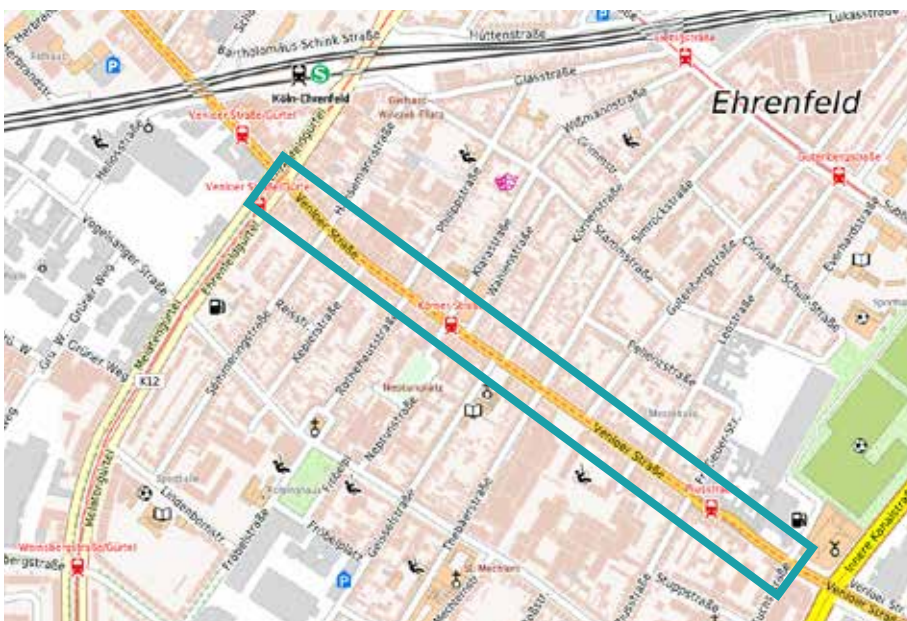
als auch die neuen Ladezonen weiterhin zum Parken genutzt werden. Hier ist nach nunmehr vier Monaten deutlich geworden, dass dringend durch verstärkte Kontrollen in dieser Versuchsphase die Ladezonen für die korrekte Nutzung zur Verfügung gestellt werden müssen, damit das volle Potential des Verkehrsversuchs ausgeschöpft werden kann. Generell ist das Radfahren ohne das ständige Ein- und Ausparken angenehmer und weniger „gestört“. An mit Menschen besetzten Tischen vorbeizufahren, ist wesentlich angenehmer als das Fahren in einem durch parkende Autos begrenzten „Tunnel“.

Der zweite Abschnitt wurde dann von der Franz-Geuer-Straße bis Gutenbergstraße eingerichtet und der dritte und letzte Abschnitt schließt sich seit Oktober von der Philippstraße bis zum Gürtel an.

Ziel: Aufenthaltsqualität erhöhen

Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, ist es auch notwendig, neben der Außengastronomie nicht kommerzielles Sitzen anzubieten, und so wurden neben Bänken in allen drei Abschnitten auch Wanderbäume integriert, die zum Verweilen einladen und bereits gut genutzt werden. Auch wenn es auf der Venloer Straße schon einige Bäume gibt, ist erkennbar, dass mehr Grün und weitere Angebote zum Verweilen durchaus für eine Aufwertung sorgen.

Anfang September trafen sich Bezirksvertretung, Verwaltung und Verbände, um die bisherigen Erfahrungen und mögliche Optimierungen zu besprechen.



Gebiet des Verkehrsversuchs (blau umrandet)

© Karte: geoportal.nrw

Zwei Aspekte sollten deutlich verbessert werden: die Kommunikation der einzelnen Schritte des Verkehrsversuchs sowie die Möglichkeiten, die Venloer Straße zu Fuß zu queren.

Zwar gab es Flyer mit Informationen für Anlieger*innen, einen Stand der Verwaltung auf dem Venloer Straßenfest und die Möglichkeit zur Kommentierung im Beteiligungsportal „Meinung für Köln“. Für diesen weitreichenden Verkehrsversuch waren sich jedoch alle einig, dass man die einzelnen Schritte und Maßnahmen flexibel anpassen können und daher im engen Kontakt und Austausch mit den Beteiligten bleiben sollte.

Schilder allein reichen nicht

Es sollte für alle, egal ob mit dem Auto, dem Rad oder zu Fuß unterwegs, erkennbar sein, dass das Queren der Straße und die damit erzeugte Verlangsamung des fließenden Verkehrs ausdrücklich gewünscht sind. Wie der trennende Charakter der Fahrbahn verringert werden kann, wurde von Anfang an stark diskutiert. Der VCD forderte schon seit dem ersten Entwurf, dass auch auf der Venloer Straße mit gestalterischen Elementen gearbeitet wird, die sich in anderen Städten und auch anderenorts in Köln bereits bewährt haben. Dies war in den Planungen zum Verkehrsversuch bislang leider nicht vorgesehen. Daher waren alle Beteiligten froh zu hören, dass zumindest vier weitere Querungshilfen oder Einengungen eingerichtet werden. Hierdurch wird zum einen die zu „überwindende“ Entfernung deutlich verkürzt und zum anderen der fließende Verkehr verlangsamt oder gar zum Halten gebracht. Darüber hinaus ist es erfreulich, dass eine Lösung gefunden wurde, den Bürgersteig an einigen Stellen auch ohne bauliche Veränderung im Rahmen des Verkehrsversuchs abzusenken und somit das Queren – auch mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl – deutlich zu erleichtern.

Auf der Venloer Straße soll nur noch Quell- und Zielverkehr stattfinden; sowohl für Auto- als auch für Radfahrende stehen mit den parallel verlaufenden Straßen gute Verbindungen für den Durchgangsverkehr zwischen Innenstadt und dem Bezirk Ehrenfeld zur Verfügung. Die Vogelsanger Straße ist durch die Umgestaltung für den Radverkehr bereits wesentlich attraktiver geworden, während die Subbelrather Straße für zügigen und sicheren Radverkehr noch ertüchtigt werden muss. Für den

Autoverkehr sind beide eine geeignete Alternative zur Venloer Straße.

Was als Nächstes passiert

Insgesamt werden im Laufe dieses Jahres – wie im Beschluss der Bezirksvertretung gewünscht – rund 60 Kurzzeitparkplätze in Flächen für andere Nutzung umgewandelt und somit für eine breitere Öffentlichkeit auf der Venloer Straße verfügbar gemacht.

Ebenso sollen in den kommenden Wochen die Schutzstreifen durch gelbe Kreuze ungültig markiert werden, um dann endlich die Voraussetzungen zu haben, die Beschilderung für den im Rahmen des Verkehrsversuchs geplanten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich anzubringen. Gleichzeitig werden die Ampeln ausgeschaltet und hoffentlich alle Querungshilfen fertiggestellt. Damit die dann geltenden 20 km/h auch von allen Verkehrsteilnehmenden eingehalten werden, sind sowohl Kontrollen als auch deutliche Verengungen der Fahrbahn hilfreich. Auch eine zumindest anfänglich intensive Kontrolle der korrekten Nutzung der Ladezonen ist dringend notwendig, da es im Rahmen des Verkehrsversuchs keine lange Zeit zur Eingewöhnung gibt.

Da das Queren der Fahrbahn zu Fuß erlaubt und erwünscht ist, müssen alle mehr gegenseitige Rücksicht üben. Sowohl Auto- als auch Radfahrende und Zufußgehende müssen achtgeben und anderen gegebenenfalls Vorrang einräumen. Die geplanten Maßnahmen sollten auch für eine weitere Reduktion des Verkehrs auf der Venloer Straße hin zu nur noch Quell- und Zielverkehr sorgen.

In Vorbereitung der Einrichtung der Einbahnstraße in der zweiten Stufe des Verkehrsversuchs finden zurzeit Untersuchungen zum Verkehrsfluss in den Nebenstraßen statt. Erst nach Abschluss dieser kann dann die Einbahnstraße ausgeschildert werden; dies soll in der zweiten Jahreshälfte 2023 geschehen. Wichtig bei der Einrichtung der Einbahnstraße wird vor allem sein, dass es nicht zu einer Beschleunigung des fließenden Verkehrs kommt, da dann ja – zumindest gefühlt – mehr Platz auf der Fahrbahn ist. Es bleibt ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und damit gilt weiterhin 20 km/h. Hier können Kontrollen helfen. Auch für diesen Aspekt sind deutlich sichtbare und wahrnehmbare Hinweise wichtig – es muss allen auffallen, dass sie sich in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich be-



Entgegen einiger lauter Stimmen wegen „verlorener“ Parkplätze erhalten wir stets positive Rückmeldungen zu den Wanderbäumen – auch auf der Venloer Straße. „Meine Kunden lieben es, dass die einen draußen gemütlich sitzen können, während die anderen drinnen ohne Hektik shoppen.“

finden und dementsprechend Rücksicht nehmen müssen. Durch die Einrichtung der Einbahnstraße sollte der Durchgangsverkehr noch weiter abnehmen.

Während des gesamten Verkehrsversuchs werden sich Bezirksvertretung, Verwaltung und Verbände weiterhin regelmäßig treffen und über die Beobachtungen beraten, um zeitnah Anpassungen vornehmen zu können. Es ist auch wichtig, die Auswirkungen der im Verkehrsversuch umgesetzten Änderungen auf umgebende Straßen zu beobachten und auszuwerten, um eine gute Lösung für den gesamten Bereich zu ermöglichen.

Weiterhin sind alle, die an der Zukunft der Venloer Straße interessiert sind, aufgefordert, ihre Erfahrungen und Ideen einzubringen, damit möglichst viele Aspekte im Versuch aufgenommen werden können. Die Straße wird ja von vielen unterschiedlichen Menschen für sehr verschiedene Bedürfnisse genutzt.

Der VCD hofft, dass der Verkehrsversuch durch die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen deutlich sichtbarer und bekannter wird. Das ist wichtig und notwendig, damit die Maßnahmen trotz der kurzfristig nicht möglichen baulichen Änderungen die Ziele des Verkehrsversuchs – eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs und mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden – aufzeigen können.

Melani Lauven



Zwischenbilanz: Verkehrsversuch Deutzer Freiheit

Die Deutzer Autofreiheit – Freiheit von Autos?

Am 10. Juni begann der zwölfmonatige Verkehrsversuch zur Einrichtung einer Fußgängerzone auf der Deutzer Freiheit. Die Erfahrungen der ersten Monate sind aus verkehrlicher Sicht ermutigend, zeigen aber auch Verbesserungsbedarf auf.

Im Veedel sind die Meinungen sehr zwiespalten. Zuletzt hatte der Handel zu einer großangelegten Protestaktion aufgerufen. Bezirksbürgermeister Andreas Hupke hat daraufhin zu einer Bürgerversammlung eingeladen, um die Wogen zu glätten.

Historie

Die Idee zu einer autofreien Deutzer Freiheit entstand im Jahr 2015. Eine Bürgerinitiative hatte sich im Umfeld des damaligen Tags des Guten Lebens zusammengefunden und in den kommenden Jahren zu Bürgerversammlungen eingeladen, den Austausch mit den Gewerbetreibenden gesucht und auf Ständen ihre Ideen dargelegt. Letztendlich hat sie die Politik überzeugt, einen Verkehrsversuch durchzuführen. Daraufhin hatte die Verwaltung ein Konzept ausgearbeitet, das mit den Vorstellungen der Initiative zu großen Teilen übereinstimmte.

Basierend auf dem Konzept wurde die Deutzer Freiheit jeweils zwischen Opladener und Neuhöffer Straße sowie Graf-Geßler-Straße und Gotenring zur Fußgängerzone. Auf dem Zwischenstück ist Autoverkehr erlaubt, damit der Verkehr aus der Neuhöffer Straße abfließen kann. Zur schnelleren Ausfahrt aus Deutz wurde der Einbahnstraßenabschnitt der Kasemattenstraße in Richtung Justinianstraße gedreht. Lieferverkehr ist in der Fußgängerzone werktags zwischen 6 und 11 Uhr morgens zugelassen. Ausnahmen gelten für die Zulieferer der Postfiliale. Ferner gilt der Zusatz „Radfahrer frei“. Es darf hier also Rad gefahren werden, der Fußverkehr hat jedoch Vorrang, auf ihn muss Rücksicht genommen werden.

Stadtgestalterische Eindrücke

Die Eindrücke vor Ort sind zweigeteilt. Sie lassen sich einteilen in die Zeit mit und nach der Ausstattung mit Stadtmobiliar.

Beginnen wir die Betrachtung mit der Gestaltung durch verschiedene Sitzmöbel, Beete und andere Parklets. Beobachtungen vor Ort zeigten ein positives Bild. Das Umfeld von St. Heribert hat erheblich an Aufenthaltsqualität gewonnen. Der neu gestaltete Platz gefällt durch Weite, der Trinkwasserbrunnen sprudelt, unterschiedliches Stadtmobiliar bietet Sitzgelegenheiten, die rege genutzt werden. In Richtung Gotenring gibt es viel Außengastronomie unter schönen Bäumen anstelle von Parkplätzen. Im Bereich der Supermärkte stehen Fahrradabstellanlagen in den Buchten. Hier geht es lebhaft zu, das ansässige Café hat seinen Außenbereich durch den Umzug vom zuvor engen Gehweg auf die früheren Parkbuchten deutlich steigern können. Auch dort, wo Autos zugelassen sind, haben die ansässigen Läden die ehemaligen Parkplätze genutzt. Der östliche Teil der Freiheit gefällt mit einem großen vielfältigen Sitzmöbel, das beständig zum Sitzen und Plauschen einlädt.

Leider wurde das von der Stadt gestellte Stadtmobiliar aufgrund anderer Verpflichtungen Anfang September abgebaut. Hier ist nun eine deutliche Lücke in der Gestaltung entstanden, der Charakter einer Aufenthaltsmeile wird deutlich reduziert. Im Zusammenhang mit dem herbstlichen Wetter ergab sich in vielen Teilen ein trostloses Bild. Auch scheinen die



„Stadterrassen“ an der Kreuzung mit der Graf-Geßler-Straße – diese mit Pflanzen ausgestatteten mobilen Sitzmöbel tragen zur Aufwertung des Straßenraums bei.

freistehenden Parkflächen viele Anlieger zum illegalen Abstellen ihrer Fahrzeuge zu bewegen.

Verkehrsaufkommen

Trotz der Autofreiheit bleibt die Deutzer Freiheit eine vielbefahrene Verkehrsachse. Insgesamt scheint der Radverkehr zugenommen zu haben. Die Freiheit ist ein essenzieller Bestandteil der Ost-West-



Der Verkehrsversuch zur Einrichtung einer Fußgängerzone umfasst den gesamten Verlauf der Deutzer Freiheit, hat aber auch Auswirkungen auf die umliegenden Straßen.

Achse und die komfortabelste Verbindung in die östlichen Stadtteile. Gerade an Wochenenden und in den Abendstunden brausen E-Scooter über die Straße. Auffällig ist, dass weiterhin eine erhebliche Anzahl an Autos die Freiheit auch in den verbotenen Abschnitten befährt. Insbesondere zu Zeiten, in denen die Kontrollen gering sind, wird viel geparkt. Befürchtungen, dass der Autoverkehr auf die Nebenstraßen ausweichen wird, haben sich ersten Eindrücken zufolge nicht bewahrheitet. Womöglich fließt er schneller über Kasematten- und Justinianstraße aus Deutz heraus.

Festzuhalten bleibt, dass sich zunehmend ein Mit- und Nebeneinander der Verkehrsteilnehmer*innen entwickelt. Die Deutzer Freiheit wirkt entspannter und profitiert von dem Platzgewinn und der Abwesenheit von Gestank und Lärm.

Bedeutung der Straßengestaltung

Das Design einer Straße beeinflusst, wie sie benutzt wird. Geradlinige Straßen animieren zum schnellen Vorankommen, unübersichtliche Stellen sorgen für Unsicherheiten und verlangsamen den Ver-

kehr. Linien und andere Markierungen auf der Straße, Verschwenkungen, aber auch Bänke, Blumenbeete oder Bäume sorgen für Verlangsamung und erhöhen gleichzeitig die Aufenthaltsqualität. Andere Nutzungen wie Austausch und Aufenthalt werden möglich. In einer Fußgängerzone muss intuitiv klar sein, dass Fußgänger*innen bevorrechtigt sind, nur mit Rücksicht Rad gefahren werden darf und Autos nur in Ausnahmefällen fahren dürfen. Das Design einer Fahrradstraße hingegen verdeutlicht den Vorrang des Radverkehrs, etwa durch markierte Spuren auf der Fahrbahnmitte.

Bürgerinitiative Deutzer (Auto-)Freiheit Anmerkungen zum Verkehrsversuch

Wie bewertet die Bürgerinitiative, die den Verkehrsversuch auf der Deutzer angestoßen hat, die bisherige Umsetzung?

1. Welche Erwartungen hat die Bürgerinitiative an den Verkehrsversuch?

Der Verkehrsversuch sollte eine positive Veränderung ins Viertel bringen: mehr Platz, bessere Aufenthaltsqualität, frische Luft, keinen Autolärm und einen nachbarschaftlichen Lebensraum, in dem man sich unabhängig von seinem Alter gerne bewegt und begegnet.

2. Welche Erwartungen wurden erfüllt?

Vor allem im Sommer war die Atmosphäre auf der Deutzer Freiheit ruhiger und luftiger. Die Straße wirkte einladender, nach Besorgungen noch etwas zu verweilen, mal auf und ab zu spazieren. Man traf häufiger Bekannte. Die Stadterrassen, die von der Stadt für die ersten drei Monate aufgestellt wurden, sind rege genutzt worden. Man kam darauf häufiger mit Fremden ins Gespräch und auch die Gastronomiebetriebe haben ihre Außenflächen großzügig erweitern können.

Weitere Initiativen haben sich gebildet, um die Straße lebendig zu nutzen: Familien luden zum Kreidemalen ein, Pflanzpat:innen vernetzten sich, um gemeinsam die Pflanzen zu gießen und Pflanzkübel aufzustellen. Es gab ein Open-Air-Kino, eine Ausstellung von Entwürfen für die neue Deutzer Freiheit von Studierenden des Kurses Stadtentwicklung der FH Köln, Urban-Minigolf oder ein Wohnzimmer auf der Straße mit Kaffee und Kuchen – also viele ungewöhnliche Aktionen, die die Straße zum kreativen Lebensraum machten.

3. Welche Erwartungen sind schwieriger in der Umsetzung?

Nach fünf Monaten Versuch zeigt sich: Jahrzehntelange Gewohnheiten ändern sich nicht in kurzer Zeit. Ohne physische Barrieren wie Poller biegen minütlich Kraftfahrzeuge in die Fußgängerzone ein und parken auch dort, Fußgänger:innen nutzen weiterhin die engen Bürgersteige und für Radfahrende heißt die freie Durchfahrt oft: Tempo geben. Der typische Charakter einer Flaniermeile will sich nicht recht einstellen. Da nach Wegzug der Stadterrassen keine weiteren Maßnahmen zur Aufwertung der Straße erfolgten, die neue Kundschaft nach Deutz hätten locken können, sind auch Händler:innen aktuell unzufrieden. Hier muss die Verwaltung schnell für Verbesserungen sorgen, denn der Frust wächst auf allen Seiten. Deutlich wird, nur mit ein paar Schildern ist keine Verkehrswende zu erreichen.

4. Was plant die Bürgerinitiative noch?

Wir sind an vielen Stellen im Gespräch, um dauerhaft konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten wie mit den Stadterrassen anzubieten und durch architektonisch-künstlerische Interventionen die Straße attraktiver zu machen. Um für Senior:innen die Erreichbarkeit der Deutzer Freiheit zu erhöhen, sind kostenlose Rikschafahrten angedacht. Außerdem werden wir gemeinsam mit Stadt, Politik, der Händlervertretung, der Polizei und dem Bürgerverein eine zweite Bilanz zum Verkehrsversuch ziehen und konkret über kurzfristige und mittelfristige Verbesserungen sprechen. Dabei ist es besonders wichtig, die unterschiedlichen

Umfragen wie beispielsweise der Stadt Köln in Kooperation mit der Hochschule Bochum miteinzubeziehen, bei der 2.700 Menschen den Verkehrsversuch beurteilt haben. Eine weitere Umfragerunde soll im Frühjahr erfolgen.

5. Gibt es kurzfristige Änderungswünsche, die umgesetzt werden sollen?

Unbedingt! Die Fußgängerzone muss gegenüber dem Kfz-Verkehr als solche ab sofort durchgesetzt werden und das klappt nur über Barrieren. Auch die Geschwindigkeit der Radfahrenden könnte beispielsweise mit zusätzlichen Bodenschwellen angepasst werden. Gleichzeitig müssen sehr gute Ausweichrouten für den Fahrradverkehr her, der nur auf der Durchfahrt ist. Der Umbau der zur Freiheit parallel verlaufenden Arminiusstraße zur Fahrradstraße ist geplant und braucht daher nur vorgezogen zu werden, die neue Fahrradspur auf der Siegburger Straße ließe sich auf der Mindener Straße verlängern.

Optisch muss die Freiheit gerade im Winter attraktiver werden. Hier ist klar die Verwaltung gefragt, aber natürlich freuen wir uns auch seitens des Handels über proaktiven Unternehmergeist und unterstützen dabei gerne. Die Politik ist mit einem Bürgergespräch Anfang November den ersten Schritt zur direkten Bürger:innenkommunikation gegangen. Ein Bürgerkiosk mit Informationen zum Verkehrsversuch und einer Ansprechperson vor Ort sowie ein Veedelshausmeister wären ebenfalls exzellente Maßnahmen, um ganz viele Menschen in so einen Versuch wirklich einzubinden.

Bürgerinitiative Deutzer (Auto-)Freiheit ☐



Neuer Service am Straßenrand: Werkzeug-säule für kleinere Fahrradrepaturen. Auch sonst ist der Platz vor St. Heribert deutlich attraktiver geworden.

Design der Deutzer Freiheit

Derzeit gibt es unterschiedliche, sich teils widersprechende Nutzungskonzepte für die Deutzer Freiheit. Einerseits ist sie im Radverkehrskonzept Innenstadt als Hauptroute für den Radverkehr ausgewiesen, andererseits wird im Verkehrsversuch eine Fußgängerzone erprobt, zum dritten ist das aktuelle Design der Freiheit auf den Autoverkehr und das Autoparken ausgerichtet. Dies ist erkennbar daran, dass die Bäume Parkbuchten markieren und die Spur in der Mitte kaum breiter als ein Auto ist. Die Geradlinigkeit ermöglicht rasches Vorankommen, die vorhandenen Bordsteine sorgen für die Trennung der Verkehre. Fahrräder in Richtung Innenstadt waren bis vor einigen Jahren gemeinsam mit dem Fußverkehr auf dem Bürgersteig geführt. Vor zehn Jahren erhielten die Fußgänger*innen mehr Platz und der Radverkehr wurde komplett auf der Straße abgewickelt. Dies führte zu deutlichen Nutzungskonflikten und Gefährdungen für den Radverkehr.

Ziel muss es sein, ein stringentes Nutzungskonzept und Straßendesign zu entwickeln, das die Bedürfnisse der unmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen in den Mittelpunkt stellt und die gemeinsame, konfliktfreie Nutzung fördert.

Konkrete Umsetzungen

Um die Deutzer Freiheit weiterzuentwickeln und die oben benannten Widersprüche aufzulösen, bieten sich Maßnahmen

an, die das Miteinander stärken und gleichzeitig klare Grenzen ziehen.

Ein großes Problem ist der nicht erlaubte Autoverkehr in der Fußgängerzone. Hier muss in der Signalisierung deutlich nachgebessert werden. Markante durchgezogene gelbe Linien oder andere optische Elemente können an kreuzenden Straßen deutlicher anzeigen, dass Autos weder rechts noch links auf die Freiheit abbiegen dürfen. Hängen Schilder niedriger, geraten sie besser in die Sicht der Autofahrenden und wird versehentliches Einfahren verhindert. Blumenkästen sind ein wichtiges Gestaltungsmerkmal, das auf Gemütlichkeit setzt. Verschiebt man sie in Richtung Fahrbahn, verengt dies die Straße und sorgt so für ein optisches Signal für Verlangsamung. Die ehemaligen Parkbuchten müssen konsequent umgenutzt werden, zum Beispiel durch Fahrradparken, Aufenthaltsmöglichkeiten, Beete, um sie von der scheinbar offenkundigen Nutzungsidee zu lösen. Vor allem sind aber auch das Ordnungsamt und die Polizei gefragt, die durch prägnante Kontrollen das Bewusstsein stärken müssen, dass hier der Autoverkehr weder erwünscht noch erlaubt ist. Eine Ordnungspartnerschaft von Polizei und Ordnungsamt ermöglicht es, die getrennten Kontrollbereiche ruhenden und fahrenden Verkehr gemeinsam zu kontrollieren.

Bereits jetzt finden sich Momente der Verlangsamung im Design. Die eingebauten Schwellen und die Vorfahrtsregelungen („rechts vor links“) entfalten weiterhin ihre Wirkung. Ergänzt um weitere Gestaltungselemente (Verengung, Beschilderung, Schwellen, Verschwenkung) sorgen sie für eine Verlangsamung des Radverkehrs.

Ein weiteres Manko des bisherigen Verkehrsversuchs ist die Beschilderung der Autozone zwischen Neuhöffer- und Graf-Geßler-Straße. Auch in diesem Teilstück muss der Fuß- und Radverkehr Vorrang genießen. Eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist notwendig und sinnvoll. Der dort abgewinkelte Autoverkehr ist gering und erlaubt dies.

Wichtig ist auch, die beiden Ampeln am Gotenring und an der Siegburger Straße an die Bedürfnisse von Rad- und Fußverkehr anzupassen. Sie müssen ermöglichen, dass man dort nicht bei Rot warten muss, wenn das Einbiegen für den Autoverkehr sowieso verboten ist. Neben dem Aspekt des höheren Komforts ist auch zu beachten, dass die Akzeptanz von Rotsignalen deutlich gestärkt wird, wenn der

Kurzbericht

Bürgerversammlung am 3. November 2022

Die prall gefüllte Kirche St. Heribert zeigte das breite Interesse. Die spürbar brodelnde Stimmung zu Beginn wurde nach zwei Stunden von einer eher entspannten, in Teilen gesprächsbereiteren Stimmung abgelöst.

Im Fokus standen das Miteinander im Verkehr sowie die Bedürfnisse des Handels. Immer wieder wurden Probleme mit dem Radverkehr angeführt, insbesondere dessen hohe Geschwindigkeit. Diese führe dazu, dass Fußgänger nicht die gesamte Straßenbreite nutzen könnten. Der anwesende Handel hat darauf hingewiesen, dass er abhängig sei von den Spontankäufern, die auf dem Weg nach Hause oder in der Mittagspause noch kurz auf der Freiheit einkaufen würden. Positionsübergreifend wurde bemängelt, dass weiterhin Autos die Freiheit illegal befahren und das Ordnungsamt nicht in ausreichendem Maße einschreite. Auch der Verlust des Stadtmobiliars und die insgesamt trostlose Aufenthaltsqualität wurden bemängelt.

Die Stadt Köln hat in Person von Herrn Dörkes betont, dass sie den Verkehrsversuch nicht aufgegeben habe und ihn zu einem Erfolg führen möchte. Er hat Verbesserungen in Gestaltung und Überwachung versprochen. Auch hat er betont, dass die Stadt das Projekt wissenschaftlich begleite und evaluiere. Die Bürgerinitiative hat ihre Forderungen (Geschwindigkeitsbegrenzung, physische Einfahrtsperren, Kontrollen) nachgeschärft. Der Fahrradbürgermeister benannte eine Studie, nach der die gefühlte Geschwindigkeit von Radlern als deutlich schneller und unangenehmer empfunden werde als die Geschwindigkeit von Autos. Insgesamt schien am Ende des Abends den meisten klar zu sein, dass es weder einen „sofortigen Abbruch“ des Verkehrsversuchs geben wird (wie ihn offenbar die Einzelhändler gefordert haben) noch nach dem Ende des Versuchs ein Zurück zum Ausgangszustand. Stattdessen müssen gemeinsame Lösungen gesucht werden, um zu einem besseren Status quo zu kommen.

Sinn und die Wirkung erkennbar sind.

Oft wird beklagt, dass die E-Scooter zu schnell und rücksichtslos durch die Freiheit fahren. Es ist technisch möglich, die Funktion der Roller standortabhängig zu regeln. So geschieht es bereits in anderen Teilen der Stadt, etwa auf der Domplatte. Eine automatisierte Absenkung der Geschwindigkeit in Fußgängerzonen sollte auch in Deutz Entlastung bringen.

Insgesamt muss zeitnah geklärt werden, ob die Deutzer Freiheit auf Dauer eine Fußgängerzone bleiben soll oder ob auch eine Fahrradstraße in Betracht kommt. Im ersten Fall, ist es unerlässlich, dem Radverkehr unverzüglich eine schnelle Alternativstrecke zu bieten. Eine offensichtliche Option ist die im Konzept des VCD-Arbeitskreises Radverkehr für eine fahrradfreundliche Ost-West-Achse vorgeschlagene Umwidmung einer Spur von Mindener und Opladener Straße zu einer Radspur. Der weitere Verlauf könnte dann über die Constantinstraße und die Justinianstraße führen. Hier ist auch eine provisorische Lösung möglich. Zusätzlich muss geklärt werden, ob der Radverkehr in Richtung Kalk durch den Tunnel unter der LanxessArena oder über die Rampe zur Arena geleitet werden kann.

Möchte man eine Fahrradstraße einrichten, sollten durch Markierungen Bereiche

definiert werden, damit das Miteinander möglichst störungsfrei verläuft.

Aktuelle Situation

Die Deutzer Freiheit ist im Wandel. Erste Unsicherheiten sind zwar überwunden, weitere Anpassungen sind jedoch notwendig. Die öffentliche Diskussion dazu ist lange noch nicht beendet.

Standen zunächst vor allem verkehrliche Aspekte im Vordergrund, wird derzeit über die Auswirkungen auf den Handel diskutiert. Mit einem medienwirksamen Auftritt haben sich die Geschäftsleute zu Wort gemeldet. Sie beklagen deutliche Umsatzeinbußen. Das Thema kann hier nicht angemessen in seiner Komplexität besprochen werden, da vielfältige Aspekte auf die Situation Einfluss nehmen. Zudem fehlen noch konkrete, überprüfbare Daten zur Lage. Eine Bürgerversammlung, einberufen durch den Bezirksbürgermeister am 3. November sollte wieder mehr Ruhe bringen – siehe dazu den Bericht auf der linken Seite. Ob dies dauerhaft gelungen ist, muss sich noch zeigen.

Weitere Maßnahmen, die für eine bessere Visualisierung der Verkehrsregeln für mehr Verständnis untereinander und grundsätzlich für eine Senkung der Geschwindigkeiten sorgen, sind nötig.

Ziel: ein lebenswertes Viertel!

Die Deutzer Freiheit soll Spielstraße, Nachbarschaftszone, Begegnungsraum, Fußgängerzone, Einkaufsstraße und Fahrradachse sein. Vielleicht sind dies zu viele Ansprüche. Einiges könnte besser auf andere Straßen ausgelagert werden. Dazu sollte das gesamte Gebiet zwischen Mindener Straße und Gotenring im Blick sein. Eine Neuordnung des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs kann Wohnstraßen entlasten. Parkraum sollte in erster Linie den Anwohner*innen zur Verfügung stehen und auswärtiger Parksuchverkehr zum Beispiel durch Einfahrtsverbote oder versenkbare Poller unterbunden werden.

Letztlich gilt es, die Aufenthalts- und Lebensqualität im gesamten Viertel deutlich zu steigern. Die Verkehrsberuhigung der Freiheit ist der erste Schritt in den Umbau zu einem lebenswerten Viertel mit Begegnungszonen und Spielmöglichkeiten. Durch die Reduzierung und Verlangsamung des Autoverkehrs ist es möglich, den Charakter des Veedels zu stärken und mehr Gemeinschaft- und Wohlfühlatmosphäre zu schaffen. Dies wiederum wird dann dafür sorgen, dass auch Auswärtige ohne Auto sich gern in Deutz aufhalten.

Michael Vehoff,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Neue Hinweisschilder auf Aachener Straße Ohne Rücksicht auf Radverkehr und Denkmalschutz

Das Amt für Verkehrsmanagement hat auf einem kleinen Abschnitt der Aachener Straße überdimensionierte Hinweisschilder für den Autoverkehr aufgestellt.

Da ist es egal, ob diese Schilder im Umgebungsschutz von Denkmälern (Mela-ten) oder in Blickachse eines denkmalgeschützten Haus (Möbel Buch) stehen. Oder von Bäumen verdeckt werden.

Ein Fundament ragt um gute zehn Zentimeter in den Radweg Aachener Straße hinein. Eine wichtige Radachse wird kurzerhand eingeengt, damit der Autoverkehr bessere Hinweisschilder erhält. Das sind Prioritäten der Verwaltung!

Seit den ersten Hinweisen aus der Bevölkerung auf die Gefahrenstelle hat der Bauhof mit Absperrbaken die Gefahrenstelle gesichert. Dies war Ende Juni und dies ist bis heute so geblieben ...

Roland Schüller



Neue Hinweisschilder für den Autoverkehr auf der Aachener Straße

Interview mit dem Kölner Verkehrsdezernenten Ascan Egerer „Planungsbeschleunigung“ nicht nur ein Schlagwort

Im November 2021 übernahm Ascan Egerer die Leitung des Dezernats III: **Mobilität** der Kölner Stadtverwaltung. In unserem Interview erläutert er, mit welchen Schwerpunkten und Maßnahmen er die Verkehrswende in Köln voranbringen will.

RHEINSCHIENE (RS): Vor rund zwölf Monaten haben Sie Ihr Amt als Kölner Verkehrsdezernent angetreten. Was hat Sie in dieser Zeit in der Kölner Verwaltung und Verkehrspolitik am meisten positiv überrascht, was negativ?

Ascan Egerer (AE): Ich bin begeistert von der hohen Motivation in der Verwaltung. In den vergangenen zwölf Monaten habe ich sehr motivierte Kolleg*innen kennen gelernt und viel Fach- sowie Methodenwissen vorgefunden.

Darüber hinaus begrüße ich den generellen Konsens in der Stadt und Politik dass wir Veränderungen in Richtung einer Mobilitätswende dringend brauchen.

Was ich mir in diesem Zusammenhang wünsche ist, weniger intensiv über einzelne Maßnahmen zu diskutieren und schneller zur Beschlussfassung zu kommen.

RS: In Köln wird oft darüber geklagt, dass es speziell auch im Verkehrsbereich sehr lange dauert, bis politische Beschlüsse umgesetzt sind. Welche Maßnahmen wollen Sie einleiten, um die Umsetzung von Verkehrsprojekten durch die Verwaltung zu beschleunigen?

AE: Um die Umsetzung von Verkehrsprojekten zu beschleunigen und die neuen Mobilitätsthemen effektiver zu bedienen, hat sich das Dezernat für Mobilität in den vergangenen Monaten neu aufgestellt. Aus dem Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung sind zwei neue Ämter entstanden: Das Amt für Straßen und Radwegebau sowie das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Das Ziel der Neuorganisation ist es, die Ämter des Mobilitätsdezernats zu stärken und zu fokussierten, somit kleineren und agileren Einheiten umzubauen. Des Weiteren wollen wir viel mehr als bisher in ämter- und auch dezernatsübergreifenden Projekten arbeiten, die Prozessabläufe verbessern und auch zusätzliche externe Unterstützung heranziehen.

RS: Für die Verkehrswende ist es unerlässlich, den ÖPNV auszubauen und attraktiver zu gestalten. Welche Projekte sind für Sie in den nächsten drei Jahren hierfür vordringlich? Welche Möglichkeiten halten Sie für realistisch, auch kurzfristig für mehr Kapazität und eine bessere Qualität im ÖPNV zu sorgen?

Welchen Stellenwert haben für Sie Schnellbusverbindungen als Übergangslösung?

AE: Für den Ausbau des ÖPNV-Angebots helfen zum einen Taktverdichtungen und Linienverlängerungen sowie die Schaffung ganz neuer Angebote und Verbindungen.

Da Taktverdichtungen aufgrund der Netzstruktur und der bereits bestehenden Auslastungen oft nicht umsetzbar sind und auch alleine nicht ausreichen, sind Ausbaumaßnahmen notwendig. So werden zum Beispiel auf den Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 Bahnsteige verlängert, um anschließend längere Stadtbahnen (rund 70 Meter statt bisher 60 Meter) dort einsetzen zu können.

Schnellbusverbindungen eignen sich dazu, kurzfristig Kapazitäten zu erhöhen oder neue Linienwege auszuprobieren und haben bei uns einen hohen Stellenwert. Die Planung und der Bau von Schieneninfrastruktur erfordert leider deutlich mehr Zeit. Die Stadt Köln wird in Kürze eine Machbarkeitsstudie für ein Expressbusnetz vergeben. Mit ersten Ergebnissen ist Ende 2023 zu rechnen. Darin werden die oben genannten Aspekte (Vorlaufbetrieb zu Stadtbahnausbauvorhaben, Tangentialverbindungen etc.) berücksichtigt.

Auch das inzwischen beschlossene Deutschland-Ticket für den Nah- und Regionalverkehr wird den ÖPNV für die Nutzer*innen wesentlich attraktiver machen.

RS: Neben dem ÖPNV-Ausbau ist eine flächendeckend vorhandene, sichere und hochwertige Radverkehrsinfrastruktur ein zentraler Baustein für die Verkehrs-



Ascan Egerer, Leiter des Dezernats für Mobilität der Stadt Köln

wende. Mit welchen Projekten wollen Sie in den nächsten drei Jahren dazu beitragen, die vorhandenen Defizite in Köln zu beheben und möglichst breiten Kreisen der Bevölkerung sicheres und spannendes Radfahren zu ermöglichen?

AE: Seit dem 1. September 2022 liegt für alle Stadtbezirke ein von den politischen Entscheidungsträger*innen beschlossenes Radverkehrshauptnetz vor. Ein wichtiger Meilenstein ist erreicht. Auf dieser Basis können nun durchgehende Verbindungen geplant und umgesetzt werden. Es bildet die Grundlage für die Umsetzung von Fahrradstraßen sowie die weitere Planung und Konzeption von schnellen Radverbindungen in Köln aber auch in die Nachbarkommunen.

Wir wollen hier auch die Kommunikation verbessern, damit unser Zielkonzept für die Bürger*innen besser erkennbar und nachvollziehbar wird. Der Ausbau des Radnetzes wird uns natürlich noch deutlich länger als drei Jahre beschäftigen.

Wir werden unter anderem die Netz-Wegeföhrung durch entsprechende Beschilderung jetzt schon verbessern, auch wenn ein Aus- beziehungsweise Umbau noch nicht oder erst teilweise erfolgt ist. Damit wird zumindest erkennbar, wohin die Reise geht.

RS: Klimaschutz und der Wunsch, städtische Räume attraktiver für die Menschen zu machen, erfordern es, die bisherige Dominanz des Kfz-Verkehrs zu beseitigen. Welche Projekte sind für Sie in diesem Zusammenhang in den nächsten Jahren prioritär? Wie stehen Sie zu Überlegungen, den Durchgangsverkehr

aus der Kölner Innenstadt herauszuhalten, etwa durch eine Sperrung am Neumarkt? Wie stehen Sie zu der Forderung nach einer City-Maut?

AE: Die Anzahl der Kraftfahrzeuge in der Innenstadt muss definitiv verringert werden. Das Konzept für die autofreie Altstadt beispielsweise liegt beschlossen vor und muss noch abhängig von vielen dort anstehenden Baumaßnahmen, umgesetzt werden.

Durch die Definition des „Grundnetzes für den MIV“, für das wir durch den Rat beauftragt wurden, können wir den verbleibenden Verkehr auf die dafür vorgesehenen Achsen konzentrieren und eine entsprechende Straßenraumgestaltung inklusive der Radverkehrsführungen vorsehen.

Die Ost-West-Achse und alle auf ihr stattfindenden Maßnahmen, einschließlich Neumarkt, sind stets vor dem Hintergrund der großen Maßnahme zur Kapazitätssteigerung des ÖPNV zu sehen. Entscheidende Veränderungen werden hier leider erst mit der endgültigen Entscheidung, in welcher Form der Ausbau stattfinden soll und mit Beginn der entsprechenden Umsetzung möglich sein. Hier gilt es daher, zügig das weitere Vorgehen zu beschließen, also insbesondere den Variantenentscheid herbeizuführen. Unabhängig von der Variante ist hier in jedem Fall der Durchgangsverkehr deutlich zu reduzieren.

Auch mit dem „Masterplan Parken“ hat der Rat der Verwaltung einen weiteren Auftrag erteilt, um das Parken in Köln sukzessive neu und „fairer“ zu organisieren und städtische Räume attraktiver zu gestalten. Im Vordergrund stehen hierbei eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, die (weitere) Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten, ordnungsrechtliche Anpassungen und perspektivisch die Digitalisierung.

Für eine Umsetzung ist eine vorlaufende Planung erforderlich. Einige Maßnahmen können recht kurzfristig angegangen werden, andere benötigen einen längeren zeitlichen Vorlauf.

Die Voraussetzung für „besser durch Köln kommen“, ist eine klare Netzdefinition. So wie wir sie jetzt für die Radverkehrsnetze, das ÖPNV-Netz und bald auch für das „MIV-Grundnetz“ haben werden. Damit wird nämlich klar, wo welche Funktion vornehmlich zu erfüllen ist. Die zum Teil sehr langen „Einzelfalldiskussionen“ sollten sich damit verkürzen lassen.

RS: Für Neusser und Venloer Straße sowie für viele andere Kölner Geschäftsstraßen gibt es Bestrebungen, die Aufenthaltsqualität durch eine Umgestaltung zu steigern, etwa durch Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen oder auch von Fußgängerzonen. Welche Vorstellungen haben Sie zur zukünftigen Gestaltung dieser Straßen?

AE: Ich sehe hier das klare Ziel einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die dann auch der dortigen Geschäftswelt zugutekommt. In der zukünftigen Gestaltung der Straßen ist mir die Beteiligung der Stadtgesellschaft sehr wichtig. So haben wir beispielsweise für die Ehrenstraße 2021 eine große Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Verweilplätze, eine Baumallee beziehungsweise Grünflächen und ansprechende Sitzgelegenheiten sind nur einige Elemente, die die Aufenthaltsqualität steigern können. Auch bei der Venloer Straße wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Eine faire Aufteilung des öffentlichen Straßenraums unter allen Verkehrsteilnehmenden und gegenseitige Rücksichtnahme sind weitere Voraussetzungen für die Steigerung der Aufenthaltsqualität. Wir werden auch die Verbindungsfunktion, beispielsweise für den Radverkehr, berücksichtigen.

RS: Abschließend: Wenn Sie drei Projekte oder verkehrspolitische Anliegen nennen müssten, deren Umsetzung Ihnen in den nächsten Jahren besonders wichtig ist, welche würden Sie dann nennen?

AE: 1. Mehr kommunalen Handlungsspielraum und kommunale Entscheidungsbefugnisse, also entsprechende Änderungen im Landes- und Bundesrecht, StVG, etc. Inhaltlich beispielsweise zu Tempo 30, Parkraumbewirtschaftung etc.

2. „Planungsbeschleunigung“ soll nicht mehr nur ein Schlagwort, sondern mit konkreten Ansatzpunkten hinterlegt sein, um die wichtigen Ausbau-/Infrastrukturprojekte tatsächlich schneller umzusetzen

3. Für Köln: Abschluss und Beschluss eines Maßnahmenkatalogs, der jetzt im Rahmen des Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) beziehungsweise des nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätsplans zur Erreichung der verkehrlichen Ziele erarbeitet wird.

Wir bedanken uns für dieses Interview, die Redaktion der RHEINSCHIENE □

Stichwort SUMP

In der kommunalen Verkehrsplanung ist es üblich, mittel- und langfristige Zielvorstellungen zur Gestaltung der Mobilität und Schritte zur Erreichung dieser Ziele in sogenannten Verkehrsleitplänen zu fixieren. Ein SUMP (= *Sustainable Urban Mobility Plan*) ist ein solcher Leitplan, bei dem der Aspekt der Nachhaltigkeit (*Sustainability*) eine zentrale Rolle spielt. In der Europäischen Union wurden hierfür Leitlinien definiert, die neben den fachlichen Anforderungen an die Inhalte eines SUMP auch Anforderungen an dessen Entwicklungsprozess und Umsetzung beschreiben.

Das letzte umfassende und bis heute grundsätzlich gültige Verkehrskonzept in Köln stammt aus dem Jahr 1992. Im Jahr 2019 wurde im Rat der Stadt Köln beschlossen, dieses Dokument fortzuschreiben und sich dabei an den Europäischen Leitlinien zur Entwicklung eines SUMP zu orientieren. In die Erarbeitung des Plans sollen darüber hinaus die im Jahr 2014 unter dem Namen „Köln Mobil 2025“ veröffentlichten Ziele zur städtischen Verkehrsentwicklung sowie die im September 2020 fertiggestellte Stadtentwicklungsstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“ einfließen. Der neue Mobilitätsplan soll insbesondere auch aufzeigen, wie der Verkehrsbereich dazu beitragen kann, die bis zum Jahr 2035 angestrebte Klimaneutralität der Stadt zu sichern.

In die Erarbeitung des Mobilitätsplans wird ein Mobilitätsrat mit beratender Funktion eingebunden. An diesem Gremium sind ausgewählte Fachexpert*innen sowie ein breites Spektrum an Institutionen beteiligt. Im Einzelnen gehören dazu neben der Verwaltung, den Ratsfraktionen, und den regionalen Mobilitätsdienstleistern auch verschiedene Interessenvertretungen und Fachverbände, darunter der VCD Regionalverband Köln.

Reiner Kraft □

Umgestaltung Neusser Straße

Ergebnisse der Bürgerbefragung

Die Bürger*innen favorisieren eine Fußgängerzone für den zentralen Bereich der Neusser Straße. Der VCD Regionalverband Köln schlägt einen Verkehrsversuch vor.

Im vergangenen Jahr hatten Bürger*innen die Möglichkeit, der Stadtverwaltung ihre Eindrücke, Wünsche und Meinungen zur geplanten Umgestaltung der Neusser Straße zwischen dem Niehler Kirchweg und der Kempener Straße mitzuteilen. Die Auswertung der insgesamt 781 Rückmeldungen ist nun abgeschlossen und die Verwaltung hat die Ergebnisse Ende Juni veröffentlicht.

Fußgängerzone erhielt die meisten Stimmen

Für den zentralen Bereich zwischen Nellen- und Scharnhorststraße fielen die meisten Wünsche auf die Einrichtung einer Fußgängerzone, während der von der Verwaltung favorisierte verkehrsberuhigte Geschäftsbereich deutlich weniger Stimmen erhielt. Auch für eine Einbahnstraße votierten weniger Bürger*innen als für die Fußgängerzone.

Durch das Votum für eine Fußgängerzone sieht sich der VCD Köln bestätigt, er hatte bereits im vorigen Jahr diese Lösung vorgeschlagen. Die Freude ist allerdings getrübt, weil die Verwaltung die Einrichtung einer Fußgängerzone derzeit nicht weiterverfolgen möchte. Sie sieht vor allem Probleme bei den einmündenden Querstraßen, befürchtet weitere Stellplatzverluste und eine Verzögerung

des Projekts um mehrere Jahre.

Nach Meinung des VCD sind die aufgeführten Probleme allesamt lösbar, auch ein Zeitverlust von mehreren Jahren ist nicht nachvollziehbar. Zum einen gibt es in dem zentralen Bereich nur noch wenige betroffene Querstraßen, da die Florastraße bereits heute abgebunden ist und die Einheitstraße und die Mauheimer Straße ohne größeren Aufwand abgebunden werden können. Auch liegen Fußgängerzonen in der Domstadt durchaus im Trend, und die Beispiele Deutzer Freiheit und Ehrenstraße zeigen, dass sich Lösungen für Querstraßen und Lieferverkehr finden lassen.

Führung des Autoverkehrs über leistungsfähige Alternativrouten

Auch die Befürchtung, dass es zu Mehrbelastungen der umliegenden Straßen kommen könne, teilt der VCD nicht. Der Verkehrsclub geht davon aus, dass sich das Mobilitätsverhalten in den nächsten Jahren gravierend ändern wird: Für den Nippeser Binnenverkehr, Quell- oder Zielverkehr gibt es in vielen Fällen gute Alternativen durch den ÖPNV, das Fahrrad oder andere Verkehrsmittel der Nahmobilität. Der motorisierte Individualverkehr mit Quelle und Ziel außerhalb von Nippes sollte über leistungsfähige Straßen etwa die Amsterdamer Straße geführt werden.

Verkehrsversuch als kurzfristige Maßnahme

Der VCD schlägt vor, das lange Warten auf eine bessere Lösung zu beenden und kurzfristig und ohne großen Aufwand eine Fußgängerzone im Rahmen eines Verkehrsversuchs einzurichten, so wie derzeit bei der Deut-



Neusser Straße – Übergang am Kaufhof

zer Freiheit praktiziert. So könnte die Verwaltung sehr schnell eine spürbare Verbesserung der derzeitigen Situation herbeiführen und den Menschen auf der Neusser Straße zu einer sehr hohen Aufenthaltsqualität verhelfen.

Tragfähige Lösung für die Zukunft

Der VCD ist davon überzeugt, dass eine Fußgängerzone eine tragfähige Lösung für die Zukunft darstellt und nicht bereits in wenigen Jahren neu geplant werden muss. Es ist eine Lösung, welche die Verkehrswende unterstützt und die Klimawende ernst nimmt; eine Lösung, die davon ausgeht, dass sich die Menschen in den nächsten Jahrzehnten im städtischen Bereich zunehmend zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn fortbewegen; eine Lösung, die das menschliche Maß wieder in den Vordergrund stellt – „small is beautiful“.

Ganz ähnlich drückt es ein Teilnehmer der städtischen Befragung in seinem Kommentar aus: „Fußgängerzone! Jetzt planen! Vor zwanzig Jahren mag eine Verkehrsberuhigung sinnvoll gewesen sein. In zwanzig Jahren ist eine Fußgängerzone die einzig richtige Lösung. Dafür muss jetzt die Planung erfolgen. Also weg mit den Konzepten der zaghaften Verkehrsreduzierung. Lassen wir die Chance für eine moderne Urbanität in Nippes mit dem Menschen im Mittelpunkt nicht ungenutzt verstreichen!“

Hans-Georg Kleinmann



Fußgängerzone Ingolstadt: So ähnlich könnte es auch auf der Neusser Straße aussehen.

©Johannes Hauser

cambio CarSharing Im Rheinland unterwegs.



Auch ohne eigenes Auto in 10 Städten an 200 Stationen
mit 800 Fahrzeugen.

www.cambio-CarSharing.de

Denkanstoß

Köln – Verkehrswende in Trippelschritten

Die Wende hin zur umweltfreundlichen Mobilität könnte viel schneller gelingen.

Zwar reden alle von der Verkehrswende, aber auf den Kölner Straßen ist davon nicht viel zu sehen.

Der Pkw-Bestand nimmt immer noch zu. Auf den Hauptverkehrsstraßen dominiert nach wie vor der Autoverkehr auf mehreren Fahrspuren, neben denen der Rad- und Fußverkehr oft nur ein Schattendasein fristet. Nach wie vor wird um jeden Autoparkplatz gerungen und beim öffentlichen Personennahverkehr haben vor allem die Schienenneubauprojekte zu lange Vorlaufzeiten, um noch rechtzeitig zur CO₂-Reduktion beizutragen.

Der Klimawandel wartet nicht, bis wir so weit sind

Bei genauer Betrachtung sind zwar zaghafte Fortschritte zu beobachten. Es fehlt jedoch die Bereitschaft zum großen Wurf, zum wirksamen Umsteuern. Häufig ist die Forderung zu vernehmen, „erst die Angebote schaffen, dann sei frau/man bereit zum Umstieg“. Ein echtes Totschlagargument, oft von Gegnern der Verkehrswende vorgetragen. Die Komfortzone nicht verlassen, eigentlich soll alles so bleiben wie gehabt. Aber: Unterdessen läuft die Zeit davon, und der Klimawandel wartet nicht,



Umwelt- und Autospur auf dem Bonner Cityring

bis die Alternativen so weit sind. Der Klimawandel nimmt keine Rücksicht auf unsere Bedenken und Überlegungen, er ist stur und rücksichtslos und überhaupt nicht fähig zu Kompromissen.

Hauptverkehrsstraßen: nur noch eine Autospur pro Fahrtrichtung

Auf allen Hauptverkehrsstraßen nur noch eine einzige Autospur pro Fahrtrichtung, stattdessen jedoch Spuren für Busse und Fahrräder, vorhalten. Nicht zu vergessen: die Ost-West-Durchfahrt für den Autoverkehr am Neumarkt sperren. Unterstützend könnte die Einführung einer City-Maut zur Verkehrswende beitragen.

Schnell(busse) für eine kurzfristige Kapazitätserhöhung

Wie wären die Auswirkungen solcher Maßnahmen? Es gäbe zahlreiche Umsteiger aufs Rad oder aufs E-Bike, auch im Vor- oder Nachlaufbetrieb zum ÖPNV.

Es gäbe auch etliche Umsteiger auf den ÖPNV, allerdings nicht sehr viele, da dessen Kapazität zurzeit limitiert ist. Hier könnten allerdings Schnell(busse) relativ kurzfristig zusätzliche Kapazitäten schaffen.

PKW-Besetzungsgrad verdoppeln

Trotz der beschriebenen Verminderung der Autospuren muss es nicht zwangsläufig zum Verkehrschaos kommen, im Gegenteil. Es gibt nämlich sehr große Kapazitätsreserven: Da im Berufsverkehr die meisten PKWs nur mit einer Person besetzt sind, gibt es in jedem Auto noch drei bis vier freie Plätze. Wenn von diesen freien Plätzen auch nur ein einziger zusätzlich belegt wird, werden sich die meisten Staus in Wohlgefallen auflösen. Für die spontane Vermittlung von Fahrgemeinschaften könnte der Bund, oder das Land NRW oder die Stadt Köln eine Plattform betreiben (Stichwort: Digitalisierung des Transportsystems), ähnlich wie zum Beispiel der private Anbieter Uber und seine Wettbewerber dieses schon in vielen Ländern praktizieren.

Übrigens hatte früher einmal der amerikanische Staat in Krisenzeiten solche



Stau auf der Aachener Straße – in jedem Auto sitzt nur eine Person

Mitfahrten durch Image-Kampagnen unterstützen.

Nun leben wir erneut in Krisenzeiten, und ein geringerer Energieverbrauch wäre jetzt das Gebot der Stunde. Nicht nur wegen des Klimawandels, sondern auch zur Reduktion unserer großen Energie-Abhängigkeit.

Es gibt jedoch nicht zu unterschätzende Gründe, die gegen eine höhere Besetzung der Autos sprechen: Viele Autofahrer sind nicht gewillt, ihre Komfortzone zu verlassen und das eigene Auto mit anderen Menschen zu teilen, und die Politik will an dieses heikle Thema nicht wirklich ran, es handelt sich wohl um ein Tabu.

Ändert sich nichts, wird sich alles ändern

Leider ist zu befürchten, dass es nicht zu einem beherzten Umsteuern kommt, und die Verkehrswende nicht in dem notwendigen Tempo vorankommt, um die Klimaschutzziele einzuhalten. Wohingegen der Klimawandel beinahe ungebremsst an Fahrt aufnimmt, zum Teil auch noch befeuert durch kontraproduktive Straßenbauprojekte beispielsweise die geplante Verbindung zwischen den links- und rechtsrheinischen Autobahnen samt neuer Autobahnbrücke südlich von Köln.

Hans-Georg Kleinmann



Zülpicher Straße

Positive Bilanz nach zehn Jahren

Der autofreie Grüngürtel an der Mensa belegt eindrucksvoll, dass eine Vision aus dem Jahr 2012 immer mehr Gestalt annimmt.

Im Herbst 2012 veröffentlichten drei Männer – Walter Buschmann, Peter Gwiasda und Roland Schüler – einen Vorschlag: Die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke an der Zülpicher Straße am Bahnhof Süd sollte erhalten bleiben. Stadt und Bahn wollten die Brücke abreißen und einen gesichtslosen Neubau errichten. Damit sollte mehr Platz für den Autoverkehr möglich werden, da die neue Brücke gerade und nicht gebogen sein sollte.

Die Vision

Abriss einer Brücke, nur damit der Autoverkehr auf der Zülpicher Straße besser fahren kann, das leuchtete diesen drei Personen nicht ein. In einem öffentlichen Vortrag im Geo-Hörsaal der Universität stellten sie ihre Vision vor:

- Erhalt der Brücke ,
- Verlagerung der unter der Brücke liegenden KVB-Haltestelle in Richtung Mensa und Zülpicher Wall,
- Erweiterung des Inneren Grüngürtels im Bereich der Universität durch Herausnahme des Autoverkehrs,
- Gestaltung eines neuen Platzes unter der Eisenbahnbrücke für den Rad- und Fußverkehr,
- Gestaltung eines Platzes an der Kreuzung der Zülpicher Straße mit Mosel- und Dasselstraße,

- Erweiterung des Zülpicher Platzes an der Herz-Jesu-Kirche durch die Herausnahme des Autoverkehrs,
- Entfall der Autoparkplätze auf der Zülpicher Straße und mehr Platz für Fußverkehr und Außengastronomie.

Was hat sich getan?

Die Bilanz zehn Jahre später ist positiv: Durch den autofreien Grüngürtel wurde ein neues Entrée zur Universität zu Köln geschaffen mit hoher Aufenthaltsqualität, an dem sich gleichwohl manche Anwohner stören.

Die Zülpicher Straße in der Neustadt hat gewonnen, auch wenn die bekannten Probleme – Feierpublikum, veränderte Gastrolandschaft und die Saufereien an Karneval – unbedingt gelöst werden müssen. Eine qualitative Aufwertung steht an und es braucht einen runden Tisch von Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Gastronomen.

Was fehlt?

Die KVB hat es in zehn Jahren nicht geschafft, die Haltestelle zu verlagern, um unterhalb der Eisenbahnbrücke mehr Platz für die Fahrgäste sowie den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Diese Enge führt weiterhin häufig zu Radunfällen durch in die Schienen gelangende Reifen. Außerdem sollte in diesem Bereich



Zülpicher Straße südlich der Eisenbahnbrücke – idealer Platz für die Verlegung der KVB-Haltestelle.

- ein Gestaltungskonzept für den Inneren Grüngürtel erarbeitet werden,
- der Raum an Kerpener und Zülpicher Straße kurz vor der Universitätsstraße umgestaltet werden, damit der Radverkehr auf den beiden Fahrradstraßen in sicher fahren und die Universitätsstraße überqueren kann,
- der Kreisverkehr an der Bachemer Straße eingerichtet werden, um vom Zülpicher Wall in jede Richtung fahren zu können,
- die Kreuzung mit Dassel- und Moselstraße platzartig umgestaltet werden,
- der Bahnhof Süd von der Zülpicher Straße aus barrierefrei zugänglich sein.

Direkter Zugang zum Bahnhof

Für einen barrierefreien Weg zu den Bahnsteigen des Bahnhofs Süd von der Zülpicher Straße aus plant die DB Station&Service einen neuen Zugang am Parkplatz an der Biochemie. Der neue Tunnel soll dann Treppen und Aufzüge erhalten. Die verlagerte KVB-Haltestelle läge dann optimal. Doch ein Eigentümer verhinderte bis jetzt die Umsetzung. Zwar hat die Bahn gerichtlich das Baurecht erlangen können, doch noch fehlt ihr das Grundstück zur Erschließung.

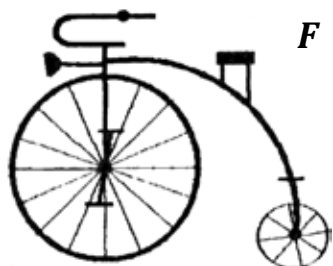
Ein barrierefreier Zugang wäre für die vielen tausenden Fahrgäste, die den Universitätsbahnhof Köln-Süd nutzen, dringend erforderlich. Im Sinne des Gemeinwohls, dem auch das grundgesetzlich geschützte Eigentum unterworfen ist.

Doris Klug



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

Europameisterschaft 2024

Nachhaltiger Verkehr zum Großereignis?

Die Vorbereitungen der Stadt auf die Europameisterschaftsspiele im Jahr 2024 sind ungenügend.

Ein Großereignis mit fünf Fußballspielen in Köln im Jahre 2024 kann nur ökologisch und klimagerecht ausgerichtet werden. Gut 50.000 Zuschauer und Zuschauerinnen sollen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zum Fußballstadion kommen. Das wäre eigentlich Standard. Doch nicht für Köln.

Obwohl die Stadt seit Jahren um die Spiele weiß, obwohl es einen eigenen – gut bezahlten – EM-Beauftragten gibt, fehlt jegliche Vorstellung für ein umweltgerechtes Verkehrskonzept.

Die Stadt Köln hat Anfang des Jahres 2022 beschlossen, ein Verkehrskonzept erarbeiten zu lassen. Doch erst Mitte September 2022 wurde der gut dotierte Auftrag an ein externes Büro vergeben. Wann die Ergebnisse vorliegen sollen, ist unbekannt. Und wann Maßnahmen umgesetzt werden, noch unbekannter.

Doch eine gute Nachricht gibt es: Gut 650.000 Euro werden von der Stadt ausgegeben, um das Autoparkleitsystem rund um das Stadion zu erneuern. Ob dies ökologisch und klimagerecht ist, sei dahingestellt, autofixiert ist es auf jeden Fall.

Unzureichendes Verkehrskonzept

Im September 2022 wurde vom Autor dieses Artikels ein zwölfseitiges Verkehrskonzept für eine ökologische und klimagerechte Europameisterschaft 2024 vorgelegt. Darin sind zum einen jahrzehntealte politische Beschlüsse für eine verbesserte Verkehrsanbindung zur Weltmeisterschaft 2006 aufgeführt, die

bis heute nicht umgesetzt wurden. So wartet die Bevölkerung unter anderem auf einen Radweg auf der Stolberger Straße. Im Jahr 2024 kann sein 20-jähriges Fehlen gefeiert werden! Zum anderen wurden Erfahrungen aus den Bundesliga- und Europapokalspielen des 1. FC Kölns sowie Konzerten im Stadion für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds ausgewertet.

Nachfolgend eine kurze Zusammenfassung von Missständen, die für eine umweltgerechte Anbindung des Stadions angepackt werden müssen.

ÖPNV

Die S-Bahn mit dem Haltepunkt Köln-Müngersdorf wird während der FC-Bundesligaspiele sehr gut genutzt, sonst wenig. Eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit ist wichtig. Dafür müssten die Verantwortlichen erst einmal anerkennen, dass es diese S-Bahn gibt und sie in die Verkehrsanbindung des Müngersdorfer Stadions einbeziehen.

Der Bahnhof Ehrenfeld erhält ebenfalls nicht die Aufmerksamkeit, die er in einem Umwelt-Verkehrskonzept haben müsste. Erst nach politischem Druck hat die KVB die Sonderbahnen zwischen dem Bahnhof Ehrenfeld und dem Müngersdorfer Stadion wieder aufgenommen.

Die KVB hat sich in den letzten Jahren nur noch auf die Linie 1 auf der Aachener Straße konzentriert. So fahren die Straßenbahnen nur noch nach Weiden-West und in die Innenstadt – früher gab es Verbindungen nach Mülheim, nach Dom/Hbf über Ehrenfeld, nach Wesseling und Brühl. Die Linie 7 hatte ein einziges Mal eine Bedeutung: zum Robbie-Williams-Konzert. Danach fiel sie in einen Dornröschenschlaf, obwohl es von der Haltestelle Stüttgenhof zur Südtribüne des Stadions nicht weit ist.

Die Buslinien 141 und 143 sollen bei Veranstaltungen im Stadion zwar Gelenkbusse mit mehr Kapazität haben, doch häufig kommen nur überfüllte Normalbusse oder sie fallen sogar ganz aus.

Überhaupt nicht im Fokus sind die vorhandenen Taktausdünnungen bei Spielzeiten nach 20 Uhr oder an Sams- und Sonntagen.

Dann fahren Busse und Bahnen eben selten. Zur Anfahrt mit dem ÖPNV lädt ein schlechter Takt sicherlich nicht ein. Deswegen ein Hinweis an die Verantwortlichen: Die EM-Spiele finden auch abends und am Wochenende statt.

Da bei Bus und Bahn Störungen an Fahrzeugen, Weichen, Signalanlagen oder was auch immer zum Alltag gehören, muss genügend Technikpersonal eingesetzt werden. Damit es wenigstens zur Europameisterschaft reibungslos läuft.

Radverkehr

Nicht wenige kommen mit dem Fahrrad zum Müngersdorfer Stadion. Zwar gibt es dort eine hohe Anzahl von Radabstellanlagen. Doch ein Teil davon liegt jetzt innerhalb des Veranstaltungsbereichs und kann so nicht genutzt werden. Dies wird auch bei der EM der Fall sein. Bisher haben Sportstätten GmbH und Stadt Hinweise auf diesen Zustand ignoriert.

Gute Radfahrverbindungen ohne störende Autos und abseits der Fußgängerströme gibt es im Umfeld des Müngersdorfer Stadions nicht. In völlig desolaten Zustand befinden sich die Radwege rund um das Müngersdorfer Stadion. So auf der Aachener Straße oder am Militärring. Daran wurde seit Jahren, trotz vieler Hinweise und politischer Beschlüsse nichts geändert. Zudem werden die Radwege dort, wo sie nicht abgepollert sind, von Taxis als Warteplatz genutzt oder durch Falschparker blockiert. Das Ordnungsamt kontrolliert nicht ausreichend.

Fußverkehr

Fußgängerinnen und Fußgänger werden überhaupt nicht beachtet. Sie müssen sich die Flächen mit falsch parkenden Autos teilen. Noch viel schlimmer sind die zahlreich auf den Geh-, Rad- und Überwegen oder an Bushaltestellen abgestellten E-Scooter und Leihräder. Sie blockieren zudem die Fluchtwege. Die Hersteller behaupten, dass sie dies ja kontrollieren. Die Wirklichkeit sieht anders aus. Die Reaktion des ehemaligen Ordnungsamtleiters: Die können ja von Privatleuten angezeigt werden. Und was genau macht das Ordnungsamt für die Sicherheit? Zu wenig, so viel ist sicher.



Innenstadt oder Weiden West – andere Richtungen sind am Stadion nicht vorgesehen.

Die Politik hat jedenfalls der Verwaltung den Auftrag gegeben, feste Abstellzonen für E-Scooter festzulegen und bei falsch abgestellten E-Scootern abzuschleppen.

Die zahlreichen Fußgängerinnen und Fußgänger müssen zudem sehr lange an den Ampeln warten. Diese bevorzugen den Autoverkehr, egal ob sich Trauben von Menschen auf den viel zu kleinen Aufstellflächen drängeln. Hinweise aus der Bevölkerung hat das zuständige Ampelamt jahrelang ignoriert. Ob sie das auch bis nach der EM 2024 schaffen?

Autoverkehr

Die Autowegweisung zum Müngersdorfer Stadion war schon zur WM 2006 nicht hilfreich, sie wird es zur EM 2024 auch nicht sein. Denn ein logisches Konzept

gibt es leider nicht, um die Autofahrenden auf die Parkplätze zu lenken. Ein gutes Parkleitsystem wäre sowieso nur ein Teil der Lösung, denn vorher müsste der Verkehr sinnvoll von den Autobahnen nach Müngersdorf geführt werden.

Wie wäre es mit folgender technischer Lösung: Jeder Sitzplatz im Stadion erhält eine Codezahl, die in die Parkraum-App eingegeben wird. So leitet der elektronische Navigator die Autofahrenden zu dem Parkplatz, der dem Sitzplatz am Nächsten ist.

Und noch viel besser: Da jede Eintrittskarte aus Sicherheitsgründen personalisiert ist, wären individuelle An- und Abreisepäne für Bahn und Bus möglich, die



Wahllos abgestellte E-Scooter auf einer Fußgängerinsel in der Nähe des Stadions

auf Wunsch abgerufen werden können. Der Vorteil: Die Verkehrsunternehmen könnten so gezielt Sonderzüge zur EM anbieten. Denn sie wissen dann, woher ihre Gäste kommen und wie viele es sein werden.

Roland Schüler



Immissionsgrenzwerte

Luft anhalten oder Luft reinhalten?

Die Stadt Köln hat seit Jahren Probleme, die Grenzwerte für die Luftreinhaltung einzuhalten.

Lange Zeit folgten Politik und Verwaltung dem Prinzip „Schildkröte“: Kopf einziehen, in den Panzer verkriechen und wegducken. Proteste von Umwelt- und Verkehrsinitiativen prallten am Panzer der Stadt ab. Bis die Deutsche Umwelthilfe Stadt und Bezirksregierung Köln wegen Nichtstuns verklagte. Da die Erfolgschancen vor Gericht groß waren, bewegte sich die Stadt Köln in Gesprächen und vereinbarte im Jahre 2020 einen Vergleich.

Statt die Gesundheitsgefahren durch schlechte Luft Ernst zu nehmen und aus dem Panzer hervorzukommen, verletzt die Stadt jedoch ständig diesen Vergleich. Dazu vier Beispiele:



Lärmschutz durch Tempo 30 trägt auch zur Luftreinhaltung bei.

- Fünf Fahrradparkhäuser für je 120 Fahrräder sollten an wichtigen Mobilitätspunkten zwischen 2020 und 2022 gebaut werden. Bis zum Redaktionsschluss wurde kein einziges begonnen, von der Fertigstellung ist gar nicht zu reden.
- Die Stadt hat die Expressbuslinien 170, 171, 172 und 173 als wesentliche Stärkung des ÖPNV in den Vergleich eingebracht. Doch seit Sommer 2022 fahren diese Linien nicht. Der Grund: Fahrermangel wegen Corona. Wann die Linien wieder fahren, bleibt offen.
- Einen Bürgerantrag zur Temporeduzierung auf 30 km/h auf der Luxemburger Straße (dies dient auch der Luftreinhaltung) wurde vom Ausschuss für Anregungen und Beschwerden in die Planungen zur Festlegung des motorisierten Grundnetzes und damit auf die lange Bank geschoben. Beinahe hatte der Ausschuss vergessen, die Punkte Lärm und Abgase dabei mit zu untersuchen. Einem Mitglied der Klimafreunde ist dies noch rechtzeitig aufgefallen.
- Clevischer Ring: Hier wurde die Stadt Köln per Gerichtsurteil verpflichtet, Tempo 30 einzurichten, da die Lärmwerte massiv überschritten wurden. Bei Tempo 30 werden auch die Werte von Stickstoffdioxid gemildert, die im März 2022 auch einmal 43 Mikro-

gramm erreichten. Doch selbst rechtskräftige Urteile helfen nicht. Die Tempo 30 Schilder müssten seit Mai 2022 hängen, tun sie aber nicht.

Stadt und Bezirksregierung akzeptieren weiterhin, dass die Grenzwerte von 40 Mikrogramm an einzelnen Stationen in diesem Jahr immer einmal wieder überschritten werden. „Aber für uns gilt der Jahresmittelwert und der ist noch drunter!“ Prinzip Schildkröte, wir sind ja knapp unter 40 Mikrogramm.

Doch auch die Schadstoffpartikel, die unter dem Grenzwert liegen, sind gesundheitsschädlich! Die Weltgesundheitsorganisation spricht sogar von zehn Mikrogramm als Grenzwert, um Gesundheitsschäden zu vermeiden.

Nun droht neues Ungemach: Die Europäische Union will die Grenzwerte auf 20 Mikrogramm senken: Gesundheitsschutz. Da die Stadt Köln und die Bezirksregierung sich trotz des Vergleiches mit der Umwelthilfe wegduckten und immer um den aktuell gültigen Grenzwert von 40 Mikrogramm tanzten, wird es mit dem neuen Grenzwert dramatisch. An 17 Orten würde die neue Messlatte gerissen. Die Konsequenz wären Fahrverbote.

Das Nicht-Ernstnehmen des Problems, von Verurteilungen und Vergleichen fällt der Stadt Köln und der Bezirksregierung dann auf die Füße.

Wolfgang Besser



Kölner Neumarkt

Verkehrswende und Klimawandel ernst nehmen!

Der VCD Regionalverband Köln schlägt die Sperrung des Auto-Durchfahrverkehrs am Neumarkt vor.

Während der Klimawandel immer weiter und schneller als bislang angenommen fortschreitet und mittlerweile auch Gesundheit und Leben der Kölner*innen bedroht, kommt die Verkehrswende nur langsam voran, und die Dominanz des Autoverkehrs bleibt in Köln ungebrochen.

Dabei gäbe es eine Maßnahme, die schnell umsetzbar und vor allem sehr wirksam wäre: Der Autoverkehr wird am Neumarkt abgebunden, zum Beispiel an der östlichen Seite an der Zufahrt zur Cäcilienstraße. Durchgängig bleibt der Neumarkt lediglich für Radfahrer, Stadtbahnen, Busse und Taxen.

Der Neumarkt, heute nur eine bedauernswerte Verkehrsinsel im Herzen der Stadt, erfährt eine neue Platz- und Aufenthaltsqualität: Der Wegfall der Umfahrung an der Nordseite ermöglicht eine attraktive durchgängige Fläche.

Durch die Sperrung findet auch eine Beschleunigung der oberirdischen Stadtbahnen statt: keine Beeinträchtigungen mehr durch querenden Autoverkehr an der Ostseite des Neumarkts. Dieser wird näm-



Visualisierung der nordseitigen Erweiterung des Neumarkt © WES LandschaftsArchitekt

lich großräumig über die Bäche geführt. Auch auf der Westseite des Neumarkts ergeben sich Verbesserungen für den Stadtbahnverkehr durch den reduzierten Autoverkehr.

Die Abbindung des Autoverkehrs kommt nicht nur der Stadtbahn zugute, sondern auch dem Radverkehr, für den der Neumarkt ein echtes Nadelöhr darstellt. Dies wird bei der Engstelle am Gesundheitsamt besonders deutlich. Der Radverkehr bekommt eine eigene Fahrspur und kann an diesem zentralen Kölner Ort endlich sein großes Potential ausschöpfen, das sich positiv auf die gesamte Stadt auswirkt. Bereits heute verzeichnet der Radverkehr am Neumarkt trotz der gravieren-

den Beeinträchtigungen mit 35 Prozent einen Spitzenwert bei den Zuwachsraten aller Kölner Zählstellen.

Es wird immer deutlicher, dass das Auto, so wie wir es kennen, also im Wesentlichen nur von einer einzigen Person für eine Stunde pro Tag genutzt und bestehend aus zwei Tonnen wertvollem Material, keine globale Zukunft mehr hat und auch keine Zukunft mehr haben darf – egal, ob mit Verbrennungs- oder Elektromotor. Das zeigte der Erdüberlastungstag am 28. Juli 2022 unmissverständlich an: An diesem Tag hat die Menschheit alle Ressourcen verbraucht, die ihr eigentlich für das gesamte Jahr zur Verfügung stehen würden.

Deshalb sollten wir jetzt Sorge tragen, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen – und zwar so schnell wie möglich.

Die Abbindung des motorisierten Individualverkehrs am Neumarkt kann ein wichtiges und deutliches Zeichen für eine echte Verkehrs- und Klimawende sein und eine neue Orientierung für die Zukunft geben. Sie greift schnell, sie ist preiswert und mutig und verkörpert das notwendige Umdenken.

Hans-Georg Kleinmann



Neue Initiative

Lebenswerte Luxemburger Straße

Die Initiative Lebenswerte Luxemburger Straße hat zum Ziel, Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Wohnqualität an der Luxemburger Straße zu erhöhen.

Im Juli 2021 gab es einen schrecklichen Unfall auf der Luxemburger Straße. Eine 81-Jährige wurde auf ihrem Fahrrad von der Tür eines zehn Jahre jüngeren Autofahrers erfasst, woraufhin sie am nächsten Tag verstarb. Hierbei spricht man von einem „Dooring“-Unfall.

Durch dieses Ereignis kamen Anwohnende zusammen und verfassten eine Bürgereingabe an den Verkehrsausschuss sowie die Bezirksvertretung Lindenthal. Sie sammelten Themen, die an der heutigen Situation stören. Neben der



Veranstaltung der IG Lebenswerte Lux im Weisshauskino im August 2022

Rad- und Fußverkehrssicherheit waren dies auch schlechte Luftwerte, sowie die erhöhte Lärmbelastung durch den motorisierten Verkehr.

Eine gut besuchte Veranstaltung im Weisshaus-Kino im August war der Auftakt zu einer besonderen Aktion: Anwohnende an der Luxemburger Straße werden aufgefordert, einen Antrag an die Stadt auf Maßnahmen zur Minderung des Verkehrs zu stellen. Nach den erfolgreichen Gerichtsurteilen sind hier die besten Möglichkeiten, eine Stadtverwaltung zu bewegen, etwas für eine Straße zu tun. Einige Anträge sind schon gestellt worden.

Die IG Lebenswerte Lux wird in den nächsten Monaten weitere Öffentlichkeitsarbeit machen und auch Themenabende anbieten. Mehr Informationen unter www.lebenswerte-lux.koeln. Dort finden sich auch Musteranträge.

Roland Schüler



Melchiorstraße

Temporäre Spielstraße im Agnesviertel

Am 22. September, dem europaweiten autofreien Aktionstag, wurde eine Kölner Straße für einen Tag zur Spielstraße.

In früheren Generationen war die Straße Spielort und Zentrum für soziale Begegnung. Besonders für Kinder haben sich die Bedingungen zum Draußenspielen drastisch verschlechtert. Zum unbekümmerten Draußenspielen bietet unsere Stadt kaum noch Möglichkeiten. Deshalb hat der Kinderbereich der Alten Feuerwache den internationalen autofreien Tag am 22. September genutzt, um an diesem Nachmittag die Melchiorstraße in eine temporäre Spielstraße zu verwandeln. Dazu wurde für diesen Nachmittag ein Abschnitt der Melchiorstraße für den Autoverkehr gesperrt und zum Begegnungsort für die Menschen aus der Nachbarschaft und zum Spielraum für Kinder.

Rege Beteiligung

Alle Nachbar- und Bewohner*innen des Stadtteils waren zwischen 15 und 19 Uhr eingeladen, vielfältige Spielgeräte zu nutzen und bei Waffeln und Getränken an den aufgestellten Biertischgarnituren zusammen zu kommen. Mehr als 350 Kinder al-



Die Aktion auf der Melchiorstraße am 22. September fand eine große Beteiligung.

ler Altersstufen und Eltern haben an diesem Nachmittag die Straße genutzt, sich zu begegnen, zu spielen und miteinander ins Gespräch zu kommen. Es gab viele positive Rückmeldungen und den großen Wunsch, die Aktion im nächsten Jahr zu wiederholen.

Die „Temporäre Spielstraße“ wurde wie auch der erste Spielstraßen-Termin im Juni 2022 in Zusammenarbeit mit Kidical Mass und dem VCD organisiert. Als angemeldete Demonstration wurde die Straßensperrung vom Ordnungsamt und der Polizei unterstützt.

Unser Ziel

Der Kinderbereich der Alten Feuerwache engagiert sich für das Thema „Spielen im öffentlichen Raum“ und möchte mit der Durchführung von temporären Spielstraßen dazu beitragen, dass Kinder auch in Großstädten wie Köln öffentlichen Raum auf Straßen und Plätze mehr sicher und eigenständig bespielen können.

Weitere Informationen zu den Spielstraßen-Aktionen sind unter kinderbereich@altefeuerwachekoeln.de erhältlich.

Birgit Breuer



Rad- und Fußverkehr an Ampeln

Vorteile durch getrennte Schaltung

Ein Vorschlag zur Radverkehrsförderung

Während der Autoverkehr immer eigene Ampelscheiben hat, gibt es an vielen Ampeln für den Fuß- und Radverkehr eine gemeinsame Phase. Dabei haben beide unterschiedliche Geschwindigkeiten, was auch bei den Vorgaben für das Überqueren einer Kreuzung berücksichtigt wird. Denn nach dem Tempo des langsamsten – dem Fußverkehr – orientiert sich die Räumzeit, also die Zeit, die eingeräumt werden muss, damit jemand, der die Fahrbahn bei Grün betreten hat, sicher auf die andere Straßenseite gelangen kann. Somit erhalten Fußgänger:innen an Ampeln meist kurzes Grün und dann lange Rot. Im Rot ist die Räumzeit einberechnet.

Doch bei gemeinsamen Ampelscheiben für Rad- und Fußverkehr erhält der Radverkehr deutlich länger Rot als für seine Räumzeit notwendig wäre. Er wird so ausgebremst und mit dem langsamen Fußverkehr gleichgestellt.

Die Bezirksvertretung Lindenthal wollte diese Ungleichbehandlung nicht mehr hinnehmen. Ein gemeinsamer Antrag von Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Die Linke fordert nun die Verwaltung auf, die Ampelscheiben zu trennen und für den Radverkehr eine eigene Rot/Grün-Schaltung einzurichten. Zur Förderung des Radverkehrs. CDU und FDP sahen dies nicht ein und stimmten dagegen. Dabei ändert dieser Beschluss gar nichts an den Grünzeiten für den Autoverkehr.

Da die Bezirksvertretung nur für die Straßen in ihrem Stadtbezirk entscheiden kann, sollte nun der Verkehrsausschuss dies für die gesamte Stadt vorgeben. Dann kann das Ampelamt endlich mal etwas Richtiges für den Radverkehr machen.

Roland Schüler



Eine eigene Ampel (links) anstelle einer gemeinsamen mit dem Fußverkehr (rechts) hilft dem Radverkehr.

ÖPNV-Netzentwicklung

Dreimal „X“

Die „ÖPNV-Netzentwicklung“ der Stadt Köln erfreut mit einer Variablen.

Aus der von der Stadt Köln als Maßnahmenliste geführten „road map“ für den Ausbau des kommunalen Schienenpersonennahverkehrs wurde die „ÖPNV-Netzentwicklung“, zum einen für das Jahr 2032 (siehe Abbildung unten) und zum zweiten für die Zeit darüber hinaus (2032+). Aus dem Gesamtkonzept sollen an dieser Stelle sollen nur die Linien betrachtet werden, die in den Ausbauplänen mit „X“ bezeichnet werden.

Kölner Messe – Flittard

Dies ist die Stadtbahnlinie durch das städtebauliche Entwicklungsgebiet Mülheim Süd. Die Linie führt vom Deutzer Messekreis über die Deutz-Mülheimer Straße durch das große städtebauliche Entwicklungsgebiet und weiter über den Wiener Platz nach Flittard. Für den Abschnitt zwischen Messekreis und Wiener Platz liegt eine Vorplanung vor. Der Rat der

Stadt Köln hat auf deren Grundlage die Entwurfs- und Genehmigungsplanung beauftragt. Für die Verlängerung über den Wiener Platz hinaus in Richtung Norden wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erstellt, in der verschiedene Linienführungen miteinander verglichen werden.

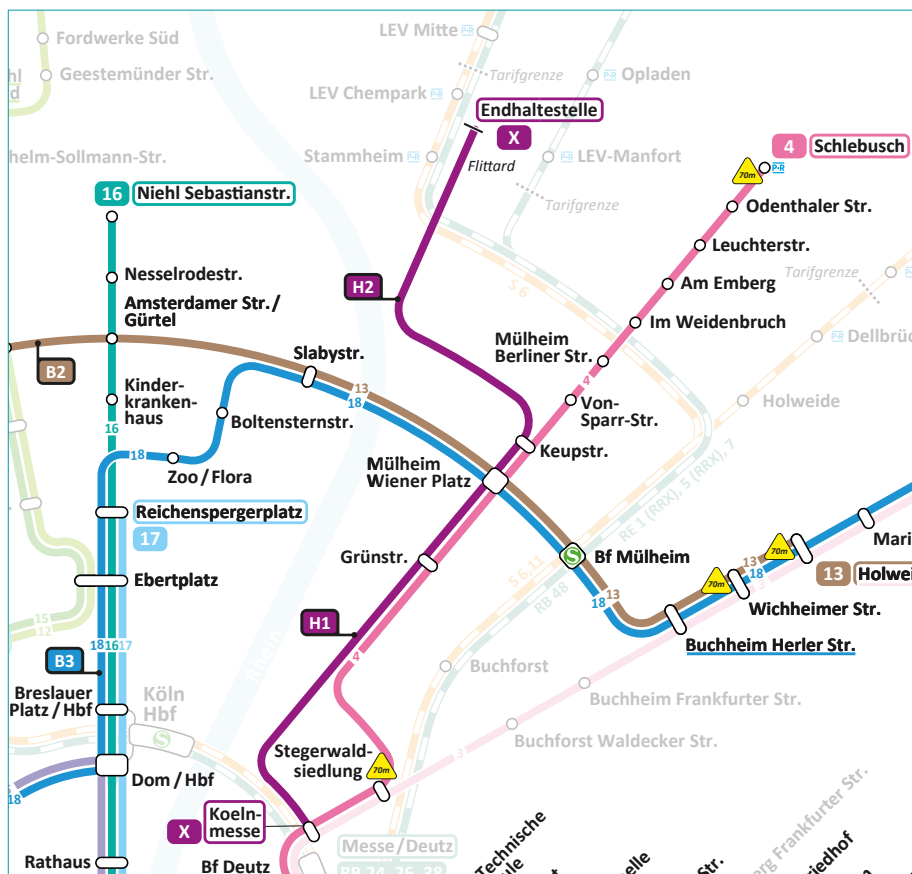
Die für 2032 mit „X“ bezeichnete südliche Endstelle an der Kölner Messe ist wenig sinnvoll. In der Vorplanung ordnet die Stadt die Linie dem Hochflurnetz mit 90 cm hohen Bahnsteigen zu. Folglich müsste sie dann weiter nach Süden über die Severinsbrücke fahren, würde damit den Innentunnel zwischen „Poststraße“ und „Appellhofplatz/Breite Straße“ zusätzlich belasten. Dies konterkariert auch die mögliche Entlastung durch eine durchgängig fertiggestellte Nord-Süd-Stadtbahn. Die denkbare Alternative einer Querverbindung von der Haltestelle „Severinsstraße“ zum Barbarossaplatz ist in der „ÖPNV-Netzentwicklung“ nicht vorgesehen.

Der VCD hat daher vorgeschlagen, diese Linie X niederflurig auszubauen und

im Süden nicht über den Rhein zu führen, sondern im Rechtsrheinischen zu bleiben und via Ottoplatz, Mindener Straße und Deutzer Freiheit einen oberirdischen Lückenschluss in Richtung Poll und Porz herzustellen. So kann der Fahrplankontakt auf der Porzer Bahn verdichtet werden, ohne dass die Bahnen auf der Ost-West-Achse fahren müssen, und könnte man umsteigefrei vom Deutzer Hafen zum Deutzer Bahnhof gelangen.

Zur Abwägung der Bahnsteighöhen sollen die industriehistorischen Argumente von Prof. Dr. Walter Buschmann nicht verschwiegen werden: „Die Deutz-Mülheimer Straße ist mit den dortigen Industriebauten der Gasmotorenfabrik Deutz (raum 13), Lindgens & Söhne, Van der Zypen & Charlier und Kohlstadt (Kunstwerk e.V. und Gebäude 9) eine der interessantesten und reizvollsten industriehistorischen Straßen weit über Köln hinaus. Sowas findet man selbst im Ruhrgebiet nicht mehr. 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 mit den Befestigungen für die Oberleitungen an den Häusern, der Schieneneinbindung in die Straßenoberfläche mit dem unter dem Asphalt sicher noch vorhandenen Großkopfpflastersteinen, Schinkelleuchten und der Kombination mit Baumgrün. Diese Qualität ließe sich nur mit einer Niederflurbahn wieder erreichen.“

Die Vorplanung der Stadt sieht nunmehr drei Haltestellen vor: Kölner Messe Nord, an der Gaußstraße und an der Windmühlenstraße. Hierbei bleibt die Verdichtung des Entwicklungsgebiets durch ein Wohnhochhaus am Auenweg, „Hochpunkt“ genannt, unberücksichtigt. Gleichzeitig wird die einzige Fläche im Straßenzug der Deutz-Mülheimer Straße, an der eine Aufweitung zu einem Platz von der Bestandsbebauung her möglich ist, zu einem Verkehrsknoten. Wir schlagen eine Gestaltung des Platzes vor, die auf Fußgänger ausgerichtet ist und direkt vor dem Hochhaus eine weitere Haltestelle ermöglicht. Der Autoverkehr soll durch ein bereits geplantes „Netzelement“, das



ÖPNV-Netzentwicklung 2032 (Ausschnitt)

Quelle: Vorlage 0957/2022, Ratsinformationssystem

den Auenweg mit dem Bergischen und Pfälzischen Ring verbindet, von dieser Platzfläche abgeleitet werden, so dass gleichzeitig eine Verkehrsentlastung möglich würde.

Stadtbahn für Neubrück

Obwohl es seit Errichtung der Siedlung vor 57 Jahren freigehaltene Grundstücke für eine Stadtbahnstrecke nach Neubrück gibt, findet diese Neubaustrecke erst in der Zeitscheibe 2032+ Berücksichtigung.

So lange möchten wir jedoch nicht warten. Daher wurde dem Förderkreis Rechtsrheinisches Köln e.V. und den Bürgervereinen entlang der Linien 1 und 9 im Rechtsrheinischen eine Lösung vorgestellt, die auch Bestandteil der im Sommer 2019 in der RHEINSCHIENE dargestellten Kurzfristmaßnahmen ist. Diese sieht vor, die aus der Innenstadt kommenden Bahnen der „kurzen 9“, die an der Universität beginnen und heute in der Wendeanlage

hinter dem Deutzer Bahnhof enden, bis Ostheim durchzubinden.

Im dritten Nahverkehrsplan der Stadt Köln werden die Linien 1 und 9 im Rechtsrheinischen als überlastet beschrieben – eben da sollen die benötigten Bahnen für Entlastung sorgen, in dem sich ab „Kalk Kapelle“ die Kapazität um 25 Prozent steigert, während ab Ostheim Takt und Platzangebot verdoppelt werden.

Aus den Gesprächen mit den Bürgervereinen ergaben sich weitere Hintergründe. So fahren die Neubrücker lieber über Merheim und steigen dort an der engen Haltestelle in die überlastete 1 um, als in Ostheim umsteigen zu müssen. Verständlich, denn in Merheim fährt bisher alle fünf Minuten eine Bahn; hat der Bus Verspätung, beträgt die Wartezeit nur vier Minuten, während heute in Ostheim neun Minuten verloren gehen.

Nach Einschätzung der Stadt Köln gibt es für die Taktverdichtung jedoch auf absehbare Zeit zu wenig Fahrzeuge. Zudem

wird die notwendige Fahrplantrasse zwischen Deutzer Freiheit und Innenstadt für die Taktverdichtung der Linie 7 benötigt. Außerdem sei die Buslinie 179, die Neubrück mit der City verbindet, ein gleichwertiger Ersatz.

Aktuell verkehrt diese Buslinie aufgrund von Personalmangel jedoch gar nicht. Und dass nicht einmal innerhalb von zehn Jahren und damit bis 2032 ausreichend neue Fahrzeuge beschafft werden können, zeugt von Hilflosigkeit. Auch verkehren in der Hauptverkehrszeit bereits heute zeitweise sechs Bahnen innerhalb von zehn Minuten zwischen Deutzer Freiheit und Mauritiussteinweg (jeweils zweimal Linie 1, 7 und 9).

Es bedarf weiterer infrastruktureller und betrieblicher Verbesserungen, um auf der Ost-West-Achse den Verkehr zu entspannen. Ein Beispiel ist der Einbau von Fahrplananlagen zur Aufhebung der Begegnungsverbote an den Weichen beiderseits des Neumarkts. Auch stellt sich die Frage, warum der Fahrerwechsel so oft an der Haltestelle Neumarkt erfolgt und so zum Rückstau von Folgebahnen führt?

Mittelfristig bedarf es einer Erklärung, warum es für Fahrgäste aus dem geplanten Neubaugebiet am Deutzer Hafen wichtig ist, mit dann zwei Linien zum Neumarkt fahren zu können, während Bahnhöfe und der Regionalverkehr nur mit Umsteigen zu erreichen sind. Gleichzeitig wird weiterhin unzähligen Fahrgästen, die bereits heute Opfer der Überlastung in der Kalker U-Bahn sind, die notwendige vierte Bahn im Zehn-Minuten-Takt verweigert.

Welches Linienkonzept?

Und damit ist der Kreis zu der künftigen Bahn in der Deutz-Mülheimer Straße geschlossen: Ein rein rechtsrheinischer Linienverlauf von Poll via Deutzer Bahnhof/ Ottoplatz und Deutz-Mülheimer Straße nach Flittard vermeidet zusätzliche Belastungen der Innenstadts Strecken und ermöglicht notwendige Fahrplanverdichtungen im Außenbereich. Es muss verhindert werden, dass Maßnahmen, die in der ÖPNV-Netzentwicklung beschrieben werden, dichtere Takte und andere Verbesserungen im Bestandsnetz ausschließen. Zusätzliche verkehrliche Planungen – insbesondere die Linienführung über den Ausbaubereich hinaus – sind nötig.

Die Stadt und die KVB mögen die X-Linien besser erklären, sonst „wird das niX“. Heiner Schwarz/Stephan Weber, VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Lage der vorgeschlagenen Haltestelle „Hochpunkt“ am Auenweg

Karte: OpenStreetMap

Mülheimer Brücke

ÖPNV-Konzept für die Sperrung 2024

Die Mülheimer Brücke wird im Jahr 2024 wegen Bauarbeiten erneut gesperrt, diesmal für 19 Wochen. Der VCD schlägt aufgrund der Erfahrungen während der letzten Sperrung im Oktober vor, das bisherige KVB-Konzept der Ersatzverkehre zu verbessern. Dies betrifft insbesondere die Ersatzbusse.

Für den Tausch von Stützen im Bereich der rechtsrheinischen Brückenrampe musste der Stadtbahnverkehr über die Mülheimer Brücke vom 8. bis zum 17. Oktober unterbrochen werden. In diesem Zeitraum hat die KVB einen umfangreichen Umleitungs- und Ersatzverkehr mit Auswirkungen auf weite Teile des Stadtgebiets eingerichtet. Die ÖPNV-Kunden konnten somit testen, welche Einschränkungen sich während der für das Jahr 2024 vorgesehenen voraussichtlich 19-wöchigen Brückensperrung ergeben werden.

Die Sperrung im Oktober 2022

Der Betrieb der an den Haltestellen „Slabystraße“ und „Wiener Platz“ endenden Linien und der zusätzlichen Linie E lief grundsätzlich stabil. Ungünstig stellte sich folgendes dar:

- Der Pendelzug der Linie E18 durfte wegen der fehlenden signaltechnischen

Ausrüstung nur auf dem südlichen Streckengleis zwischen Wiener Platz und Herler Straße fahren und hatte deshalb nur einen Zehn-Minuten-Takt.

- Bedingt durch die Vollsperrung der Mülheimer Brücke musste auch die ab Wiener Platz eingerichtete Ersatzbuslinie 118 mangels einer Alternative einen weiten Umweg über die Zoobrücke fahren. Die linksrheinische Linienführung in Richtung zur Amsterdamer Straße erwies sich als kritikwürdig.

Verbesserungsbedarf für die Sperrung 2024

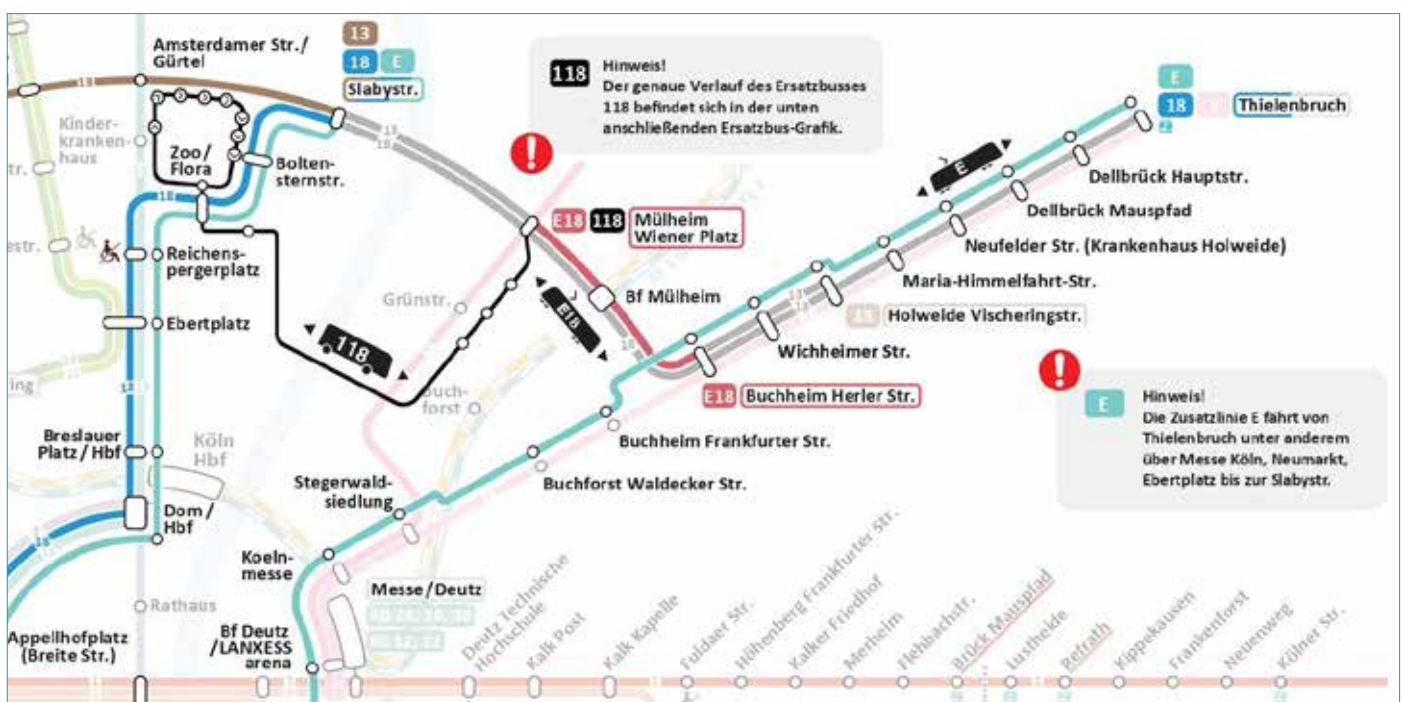
Auf Anfrage einiger Fraktionen der Bezirksvertretung Mülheim stellte die Verwaltung in einer Mitteilung vom 19. September 2022 das Verkehrskonzept für die Brückensperrung im Jahr 2024 vor. Es orientiert sich grundsätzlich an der Betriebsweise während der Sperrung im Oktober 2022. Es besteht jedoch Verbesserungsbedarf:

- Die im Umleitungskonzept vom Oktober 2022 enthaltene Linie E zwischen Thielenbruch und Slabystraße über Deutz und Dom/Hbf zur Verstärkung der Linie 3 ist in der Mitteilung für 2024 nicht mehr enthalten. Hier ist fraglich, welche Erkenntnisse zu dieser

Entscheidung im September, also noch vor der Durchführung des „Betriebsversuchs“ im Oktober, geführt haben.

- Statt der Linie E soll eine Verstärkerlinie E4 zwischen Keup- und Severinstraße eingesetzt werden. Das ist grundsätzlich zu begrüßen, da die Linie 4 in der Hauptverkehrszeit im rechtsrheinischen Teil schon jetzt regelmäßig überlastet ist. Leider ist mit der Festlegung der Endstelle Severinstraße für Fahrgäste, die in die Innenstadt fahren möchten, ein Umstieg in die oft überfüllten Bahnen der Linien 3 und 4 verbunden.

Eine Weiterfahrt der Linie E4 ist wegen der Überlastung des Nord-Süd-Innenstadttunnels nicht möglich. Eine sinnvolle Durchbindung nach Klettenberg verhindert ein schon lange bekannter infrastruktureller Mangel: Am Gleisdreieck Poststraße fehlt die zweigleisige Verbindung Severinstraße – Barbarossaplatz. Diese würde eine Linie Mülheim – Deutz – Klettenberg ermöglichen und gleichzeitig die Anbindung der Luxemburger Straße verbessern, da im Umleitungskonzept vom Oktober 2022 die in Klettenberg endenden Verdichter der Linie 18 entfielen. Der VCD hat bereits 2019 die Aufnahme der Planungen für diese



Ersatzkonzept während der Brückensperrung im Oktober 2022

Quelle: KVB

Verbindung gefordert, um wenigstens mittelfristig eine Verdichtung der Linie 4 zu erreichen. Passiert ist seitdem nichts. Für eine bessere Anbindung der rechtsrheinischen Stadtteile durch zusätzliche Stadtbahnlinien über den Rhein fehlen Kapazitäten im Streckennetz und geeignete Endstellen im Linksrheinischen.

- Der Pendelverkehr Wiener Platz – Herler Straße ist in der im Oktober durchgeführten Weise unzureichend. Es sollte geprüft werden, ob der Bauablauf für die rechtsrheinische Brückenrampe ein Wenden der Züge über den Gleiswechsel westlich des Bahnsteigs Wiener Platz zulässt. Dadurch könnten ein regulärer zweigleisiger Betrieb sowie ein Fünf-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit und die Durchbindung bis Holweide als adäquater Ersatz für die Linie 13 ermöglicht werden.
- Der Ersatzbus 118 war im Oktober 2022 nur schwach frequentiert. Der große Umweg und die weit nördlich gelegene Endstelle Amsterdamer Straße/Gürtel im Linksrheinischen waren sicher eine Ursache hierfür. Die Linie sollte daher linksrheinisch künf-

tig nicht mehr zur Amsterdamer Straße fahren, sondern am Ebertplatz enden. Dadurch kann der Schienenersatzverkehr besser die fehlende Direktverbindung in Richtung nördlicher Innenstadt und Dom/Hbf übernehmen. Zudem werden am Ebertplatz mehrere Bus- und Stadtbahnlinien erreicht, die mehr direkte Verbindungen in andere Stadtteile ermöglichen als an den Haltestellen „Zoo/Flora“ und „Amsterdamer Straße/Gürtel“. In Richtung Ehrenfeld können ab hier, mit einem Umstieg an der Haltestelle „Neusser Straße/Gürtel“, die Linien 12 und 15 genutzt werden. Je nach Führung des Ersatzbusses könnte zusätzlich auch die Haltestelle „Reichenspergerplatz“ angefahren werden.

Für kurze Fahrzeiten und einen stabilen Betrieb insbesondere während der Hauptverkehrszeiten sollten unter anderem Busspuren im Bereich der Zoobrücke und an Straßenknoten sowie Vorrangschaltungen an Ampeln eingerichtet werden.

Für die Verbindung zwischen den Zielen um die Haltestelle „Slabystraße“ und den Wiener Platz ergeben sich während der Brückensperrung besonders lange

Ersatzfahrwege. Als Angebot für eine kürzere Verbindung kann das flexible nachfrageorientierte Mobilitätsangebot Isi der KVB dienen. Dies setzt voraus, dass die Mülheimer Brücke während des Bauzeitraums, wie bisher angekündigt, für den Straßenverkehr mit Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen ständig befahrbar bleibt. Es muss aber deutlich kommuniziert werden, dass Isi hier nur der Anbindung des Gebiets um die Riehler Heimstätten dient und nicht als Schienenersatzverkehr, da es dafür weder kapazitativ noch seitens der Fahrtenhäufigkeit geeignet ist. Um eine Überlastung von Isi zu vermeiden, sollten die linksrheinischen Haltestellen auch ausschließlich im Bereich der Riehler Heimstätten vorgesehen werden.

Im Hinblick auf die im Jahr 2024 bevorstehende Sperrung der Mülheimer Brücke sind KVB und Verwaltung gefordert, das ÖPNV-Konzept für die Anbindung des bevölkerungsreichsten Kölner Stadtbezirks zu verbessern. In der im Oktober 2022 praktizierten Form ist es nicht tragfähig für eine 19 Wochen andauernde Sperrung.

Stephan Weber,

VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Ihre grüne Druckerei im Rheinland

Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut



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



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



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



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



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

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

grün gedruckt.de
eine marke der schloemer-gruppe

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

www.grün-gedruckt.de

Aktuelle Informationen unter:

www.facebook.com/gruengedruckt

www.twitter.com/gruen_gedruckt

<http://gplus.to/GruenGedruckt>



Ost-West-Stadtbahn

Die Verlängerung der Bahnsteige

KVB und Stadt versprechen sich von den neuen Niederflurfahrzeugen Wunder. 90 Meter lange Straßenbahnen sollen mehr Platz für die Fahrgäste schaffen. Hierzu wurden nunmehr erste Planungen vorgestellt.

Nach Aussage der Verwaltung soll für den Regelbetrieb längerer Stadtbahnen ab 2027 eine Genehmigung der zuständigen Bezirksregierung vorliegen. Diese wird gebraucht, weil Bahnen, die im Straßenraum fahren, maximal 70 Meter lang sein dürfen.

Längere Bahnen brauchen auch längere Bahnsteige. Die meisten oberirdischen Bahnsteige für die Niederflurbahnen sind heute gut 50 Meter lang, müssen also um 30 Meter verlängert werden, damit – bei zehn Meter „Überstand“ – alle Türen der Straßenbahn vom Bahnsteig aus erreichbar sind. Zugleich sollen die Bahnsteige breiter werden, um den vielen Fahrgästen ein komfortables Ein- und Aussteigen sowie Warten zu ermöglichen.

Die betroffene Linie 1, die Ost-West-Bahn, ist in vier Abschnitte gegliedert:

- **Bensberg bis Frankfurter Straße** – hier werden einige Bahnsteige verlängert. Dafür liegen aber noch keine Planungen öffentlich vor. Bekannt ist aber, dass an den engen Bahnsteigen der Haltestelle Frankfurter Straße nichts verändert werden soll. Das hat schon einige Kritik ausgelöst.
- Die U-Bahnhaltestellen **Fuldaer Straße bis Technische Hochschule** müssen ertüchtigt werden. Die Bahnsteige sind lang genug, doch der Brandschutz muss den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Da die meisten Halte-

stellen der Kalker-U-Bahn nur einen Ausgang haben, die Vorschrift aber zwei verlangt, wird es spannend, wie die Aufgabe gelöst wird. Ein Gutachten wurde beauftragt.

- Für den **innerstädtischen Bereich**, dem Zankapfel für oberirdisch oder unterirdisch, werden die Pläne für die oberirdischen Haltestellen erst nach Redaktionsschluss vorgestellt. Dies soll provisorisch geschehen, da auch bei einer U-Bahn-Entscheidung bis zu deren Fertigstellung die langen Straßenbahnen fahren sollen.
- Für den Bereich **ab dem Aachener Weiher bis Weiden-West** wurden die Pläne öffentlich vorgestellt und diskutiert.

Überblick: westliche Haltestellen

Die Haltestelle „**Universitätsstraße**“ bleibt in der heutigen Lage. Es gibt einen neuen Überweg über die Aachener Straße im Bereich des Aachener Weihers.

Die Haltestelle „**Melaten**“ wird stadteinwärts verschoben (Höhe Brucknerstraße), um die Bahnsteige zu verbreitern.

Die Haltestelle „**Aachener Straße/Gürtel**“ wird in beiden Fahrtrichtungen an einer Seite der Kreuzung zusammengelegt und zwar auf die östliche Seite. Damit erhalten alle Niederflurbahnen der Linien 1 und 7 den gleichen Bahnsteig Richtung Innenstadt. Die Bahnsteige der Linie 13 können somit für die Hochflurbahnen ausgebaut werden.

Die Haltestellen „**Maarweg**“, „**Clarenbachstift**“ und „**Eupener Straße**“ werden verlängert.

Die Haltestelle „**Alter Militärring**“ wird vor die Kreuzung mit dem Alten Militärring gelegt. Der östliche Zugang liegt dann in der Auffahrt zum neuen Militärring und die ganze Haltestelle somit abseits von Müngersdorf im Niemandsland.

Die Haltestelle „**Rheinenergiestadion**“ wird nur verlängert und nicht verbreitert. Trotz der Nähe zum Stadion.

Die Haltestelle „**Junkersdorf**“ wird völlig neu gebaut und erhält eine eingefügte Wendeanlage, somit entsteht

stadteinwärts ein Mittelbahnsteig. Der Bahnsteig stadtauswärts ist ein Seitenbahnsteig. Die notwendige Fläche wird erreicht, indem die Aachener Straße verlegt und auf rund 300 Metern vierspurig ohne Mittelallee neu gebaut wird. Insgesamt sollen im Grüngürtel für diese Maßnahme 35 Bäume gefällt werden. Dagegen haben alle Bürgergruppen im Kölner Westen massive Kritik geäußert und auch die Kommentarspalte auf „Meine Meinung“ war voll der Kritik.

Die Haltestellen „**Mohnweg**“, „**Bahnstraße**“, „**Weiden Zentrum**“, „**Weiden Römergrab**“ und „**Weiden West**“ werden verlängert und einige verbreitert.

Kritische Bewertung

Es gibt an vielen Stellen Verbesserungen für den Radverkehr, besonders bei der Querung der Aachener Straße (Piusstraße, Bahnstraße, Bunzlauer Straße). Neben solchen positiven Punkten gab es aber auch viel Kritik bei der Vorstellung der Planungen für die westlichen Haltestellen.

Ein deutlicher Schatten der Planung: Viele heutige gradlinige Überwege und Zugänge zu den Bahnsteigen werden aufgehoben und durch die sogenannten Z-Überwege ersetzt. Damit werden die Fußgänger:innen zusammen gedrängt, neue Engstellen geschaffen, Konflikte mit dem Radverkehr erzeugt und dem hohen Aufkommen an Fahrgästen wird kein zügiger Zu- und Abgang ermöglicht.

Eine neue Wendeanlage ist auf der Aachener Straße am denkmalgeschützten Friedhof Melaten vorgesehen. Dies ist der Ersatz für die Wendeschleife direkt am Eisenbahndamm. Wie sich eine dreigleisige Anlage mit Weichen, starken Oberleitungen und Behelfsbahnsteig mit dem Stadtbild und dem Umgebungsschutz eines Denkmals verträgt, bleibt offen.

Die Wendeanlage in Junkersdorf erfordert einen massiven Eingriff in den Äußeren Grüngürtel. Die KVB argumentiert mit der betrieblichen Notwendigkeit, da die Zusatzfahrten auf der Linie 1 in Junkersdorf enden. Diese sollen aber nach dem Wunsch der Bürgergruppen im Kölner Westen wie der Politik der Bezirksvertretung Lindenthal nicht mehr in Junkersdorf



Haltestelle Junkersdorf

enden. Der Fünf-Minuten Takt soll bis nach Weiden West angeboten werden. Dieser Takt ist heute schon erforderlich und ist kundenfreundlich. Die KVB möchte durch ihre Wendeanlagenplanung weiterhin nur alle zehn Minuten nach Weiden West fahren.

Für die betriebliche Flexibilität und für die Einsatzfahrten bei Veranstaltungen im Müngersdorfer Stadion schlagen die Bürgergruppen eine Wendeanlage auf der Aachener Straße zwischen Kirchweg und Rosenweg vor. Dort ist viel Raum, der stadtgestalterisch aufgewertet werden kann.

Die stadtplanerische Gestaltung der wichtigen Haltestelle „Weiden Zentrum“, ein bedeutender Umsteigepunkt zum Bus, wird in den Planungen völlig vernachlässigt. Die Zu- und Abgänge zu den Bahnsteigen sowie die Überwege über die

Aachener Straße sind an falschen Stellen angeordnet und viel zu eng. Hier braucht es dringend eine bessere Planung für den Fußverkehr und für die Stadtgestaltung.

Neben den 35 Bäumen in Junkersdorf werden etwa 40 weitere Bäume gefällt, ohne dass es Ersatzpflanzungen gibt. Hier muss die Planung deutlich baumsensibler werden.

Bei einigen Haltestellen wird es keine ausreichende Verbreiterung der Bahnsteige geben. Es ist unklar, nach welchen Kriterien dies geschieht. Der Bahnsteig „Rheinenergiestadion“ stadteinwärts ist ein solcher Kandidat und dies nur, weil direkt am Bahnsteig die Autoparkplätze beginnen. Da muss ein anderer Schwerpunkt gesetzt werden: Fahrgäste statt abgestellter Autos.

Bei einigen der neugeplanten Haltestellen („Aachener Straße/Gürtel“, „Alter

Militärring“, „Bahnstraße“) gibt es nur einen einzigen Hauptzu- und -abgang. Dies ist nicht dem Aufkommen an Menschen angepasst und sollte auch grundsätzlich bei 80 Meter langen Bahnsteigen vermieden werden. Falls dies nicht möglich ist, muss der Zugang zumindest angemessen großzügig bemessen werden.

Viele dieser Kritikpunkte ergeben sich daraus, dass bei der Planung an erster Stelle die Freizügigkeit des Autoverkehrs stand, dem mindestens zwei Fahrspuren und weitere Abbiegespuren gewidmet bleiben sollten. Die Bahnsteigverlängerungen und die Überwege mussten sich diesem Dogma unterordnen. Eine Planung aus dem Jahre 2022 für eine Verkehrswende im Jahr 2030 sieht für den Umweltverbund deutlich mutiger aus.

Roland Schüler



Zuverlässigkeit im Schienenpersonennahverkehr NRW Landtagsinitiative zu Qualität vor Quantität

Ein kleineres, aber zuverlässiges Angebot ist derzeit besser als ein umfangreiches, aber störungsanfälliges.

Was in den letzten drei Jahren viele bewegt, die umweltfreundlich reisen oder zur Arbeit pendeln, wurde auch auf der Mitgliederversammlung des VCD Regionalverbands Köln am 16. August 2022 diskutiert: Die Zuverlässigkeit des ÖPNV hat stark nachgelassen. Auch bei den lokalen Verkehrsunternehmen, insbesondere jedoch im regionalen Bahnverkehr sind unerwartete Ausfälle und Verspätungen inzwischen an der Tagesordnung. Die Pünktlichkeitsquote der S-Bahnen in NRW etwa ist von 90,9 Prozent im Jahr 2019 auf 83,6 Prozent im Jahr 2021 gesunken. Während im gesamten NRW-Regionalverkehr im Jahr 2017 etwa 3,2 Prozent der Zugkilometer ausgefallen sind, wurden die Fahrgäste im Jahr 2021 bei 11,3 Prozent der Züge im Regen stehen gelassen. Nach einer erwartbaren weiteren Verschlechterung während der Angebotszeit des 9-Euro-Tickets kam es schließlich am 21. Juli mit dem kompletten Ausfall der S-Bahn Köln für mehrere Tage zum Super-GAU.

Der VCD Köln misst der Verfügbarkeit und Verlässlichkeit von ÖPNV-Angeboten einen höheren Wert zu als dem bloßen



S 11 in Köln-Chorweiler. Bei Verspätungen fahren die S-Bahnen zwischen Longerich und Dormagen an allen Zwischenbahnhöfen vorbei.

Umfang der Verkehrsleistungen, der bei günstigen Rahmenbedingungen zu erreichen ist („dichter Takt“). Im Reisezeitvergleich zum Auto fällt der ÖPNV deutlich ab, wenn ich als Fahrgast immer eine ausfallende Bahn einkalkulieren muss. Daher sind auch in Hinblick auf die vielen Baumaßnahmen in den nächsten Jahren mehr denn je Überlegungen wichtig, das regelmäßige Fahrtenangebot auf die verfügbaren personellen Ressourcen anzupassen und auch für absehbare Krankheitsausfälle Springer- und Pufferkapazitäten zu schaffen.

In den letzten zehn Jahren vor der Corona-Pandemie wurde die Verkehrswende in NRW vor allem durch Taktver-

dichtungen und Reaktivierungen von Strecken gefördert, was zu einer positiven Steigerung der Fahrgastzahlen um 15 Prozent führte. CDU und Bündnis 90/Die Grünen haben nun jedoch am 25. Oktober mit einem Antrag im Landtag NRW eine Art Zeitenwende in der SPNV-Angebotspolitik eingeleitet (Drucksache 18/1355). Nach dem Willen der Fraktionen soll jetzt ein „modernes, vor allem aber verlässliches Angebot“ für den SPNV geschaffen werden. Der Aspekt der Robustheit und die „Resilienz der Infrastruktur“ müsse eine Leitlinie beim Ausbau des Schienennetzes sein.

Der VCD unterstützt die Forderungen an Politik, Landesregierung und SPNV-Aufgabenträger, in Ausschreibungen stärkere wirtschaftliche Anreize für mehr Zuverlässigkeit zu schaffen, eine Fahrkräfteoﬀensive zu starten sowie Fernzüge bei Störungen freizugeben. Bei der Kommunikation mit den Fahrgästen über notwendige Einschränkungen des Angebots bleibt der Antrag unverbindlich. Hier fehlt offensichtlich auf vielen Entscheidungsebenen noch zu oft der Mut, notfalls auch eine Bahn pro Stunde weniger anzubieten, wenn damit der Verkehr zuverlässig funktionieren kann.

Markus Meurer



Bahnknoten Köln

Entlastung durch barrierefreies ICE-Terminal in Deutz

Der Umbau des Bahnhofs Messe/Deutz in ein leistungsfähiges ICE-Terminal sollte eine neue Chance erhalten.

Köln Hauptbahnhof, Freitagnachmittag: Kurz vor dem Bahnhof muss der bereits verspätete RE 1 aus Aachen anhalten. „Sehr geehrte Fahrgäste, leider ist unser Gleis im Bahnhof noch von einem anderen Zug belegt, weshalb sich die Weiterfahrt um einige Minuten verzögern wird“. Währenddessen wartet an Gleis 4 der ICE 516, gerade aus München angekommen, auf seine Weiterfahrt nach Hamburg Altona. Durch den Halt am Hauptbahnhof muss der Zug gleich zweimal über die Hohenzollernbrücke schleichen und am Hauptbahnhof wenden, obwohl dieser eigentlich ein Durchgangsbahnhof ist.

Für Fahrgäste, die nicht nach Köln wollen, verlängert sich so die Fahrzeit um zehn Minuten. Vor allem aber blockieren die ICEs damit die Gleise im Hauptbahnhof und auf der Hohenzollernbrücke und verringern so die Kapazität für den Regionalverkehr. Unser eingangs erwähnter RE 1 hätte ohne den ICE bereits in den Bahnhof einfahren können.

Besserung in Sicht?

Vor allem die S-Bahn soll in Zukunft stark ausgebaut werden, wodurch Trassen für den Regionalverkehr frei werden. Größtes Einzelprojekt ist der Ausbau der Westspange: Im Rahmen des (Stand 2021) 2,3 Mrd € schweren Projektes sind zwei zusätzliche Gleise zwischen Köln Hansaring und Hürth-Kalscheuren geplant, mit drei neuen Haltepunkten. Auch durch den Ausbau der S 6 nach Mönchengladbach, der S 12 nach Bedburg und der S 13 nach Oberkassel würden Trassen für den Regionalverkehr frei.

Das alles kommt aber sehr spät, und im Entwurf des seit dem 20. September 2022 final begutachteten Deutschlandtakts für den Fernverkehr sind diese Trassen bereits für eine Verdichtung des Angebots verplant. Es ist also zu erwarten, dass es auch in Zukunft sehr eng bleibt am Hauptbahnhof in Köln.

Bereits in den 90er Jahren, als die Schnellfahrstrecke nach Frankfurt geplant wurde, wurde davor gewarnt, dass



Abb. 1: Bahnhof Messe/Deutz 2020 © Raimond Spekking CC BY-SA 4.0 (via Wikimedia Commons)

die ICEs durch die Wende am Hauptbahnhof den Bahnbetrieb unnötig behindern werden. Schon damals kannte man aber bereits die Lösung des Problems: Die Führung der ICEs aus Frankfurt über Köln Messe/Deutz Tief (Gleise 11/12). Im Zusammenhang mit den Hochhausplänen in Deutz gab es auch für den Bahnhof selbst große Pläne: Er sollte als „ICE Terminal“ komplett neu errichtet werden, mit neuen Aufzügen, einem großen Glasdach und einer neuen Verteilerebene. 2000 wurde der städtebauliche Ideenwettbewerb dazu mit einem sehr vielversprechenden Ergebnis erfolgreich abgeschlossen.

Doch mit dem Aus für die Hochhauspläne stand auch der Bahnhof auf der Kippe. Und weil man bei der Bahn unter anderem durch die großen Herausforderungen der Wiedervereinigung keine Priorität mehr in Köln sah, verschwanden die Pläne für Deutz wieder in der Schublade. Offizielle Begründung war bei der Entscheidung im Jahr 2005, dass die Brücken der Bahnsteige noch eine „Restnutzungsdauer von 20 Jahren“ hätten, man wolle deshalb aus Kostengründen „nicht vor 2025“ einen umfassenden Umbau des Bahnhofs durchführen.

Heutige Entwicklung

Zumindest die Umsetzung der gesetzlich verpflichtenden Barrierefreiheit wird nun

endlich angegangen: Aktuell laufen Bauarbeiten für den Bau von zwei Aufzügen, die nun auch auf der Nordseite des Bahnhofs einen barrierefreien Zugang zu den Gleisen 11 und 12 ermöglichen werden. In den nächsten Jahren werden weitere Aufzüge an den Gleisen 1/2, 4/5, und 7/8 gebaut und ein weiterer Aufzug am östlichen Ende von Gleis 12. Damit wird aber nur der östliche Tunnel angebunden, der mit einer Neigung von mehr als sechs Prozent die Voraussetzungen für Barrierefreiheit nicht erfüllt. Außerdem wurden diese Maßnahmen schon 2005 als „Übergangslösung“ bis zum großen Umbau beschlossen.

Es muss also mehr passieren. Der westliche Tunnel, der zum Haupteingang am Ottoplatz führt, hat keine nennenswerte Steigung, hier sollten weitere Aufzüge gebaut werden. Dies wäre auch deshalb von Vorteil, weil so bei einem Ausfall zumindest noch ein anderer Aufzug zur Verfügung stehen würde.

Es gibt aber noch weitere Mängel, die ignoriert werden: Die Oberfläche der Bahnsteige ist in einem schlechten Zustand, und auch die Bahnsteigdächer sind heruntergekommen. Außerdem haben die Dächer eine 50 bis 100 Meter lange Lücke in der Mitte. Wenn es zu Stoßzeiten stark regnet, drängen sich die Menschen an den Enden der Bahnsteige. Durch die ungleiche Verteilung können jedes Mal Ver-

spätungen entstehen, und Fahrgäste, die in der Mitte aussteigen müssen, werden nass. Zu allem Überfluss ist auch noch die Beschilderung der Gleise 11 und 12 falsch, weshalb viele Fahrgäste lange Umwege laufen. Dies ist für einen so wichtigen Messebahnhof beschämend.

Gibt es doch noch eine Vision?

Vierzehn Jahre nach dem ersten Wettbewerb gab es einen zweiten Anlauf: Der jährliche „Wettbewerb Integrale Planung“ des VDI (Verein Deutscher Ingenieure e.V.) machte im Jahr 2016 den Ausbau des Bahnhofs Köln Messe/Deutz zum Thema, diesmal an Studierende gerichtet. Erneut gab es Unterstützung durch die Deutsche Bahn, der Kölnmesse und weiteren Akteuren wie NVR und VRS, nur die Stadt Köln war nicht beteiligt.

Das Ziel war die Transformation zu einem „modernen Umsteigebahnhof mit Optimierung der Umsteigebeziehungen und Verbesserung der Erschließung durch eine neue zentrale Erschließungsebene mit funktionaler Verknüpfung der drei Ebenen“. Das alte Empfangsgebäude sollte wie beim vorherigen Wettbewerb erhalten bleiben. Um die mittlerweile geplante S-Bahn-Erweiterung im Norden zu integrieren, sollte diesmal auch ein neues Empfangsgebäude unter den neuen Gleisen entstehen.

Herausgekommen sind eindrucksvolle Entwürfe, die alle diese Anforderungen elegant lösen. Dabei haben sich vor allem zwei Ansätze herauskristallisiert: Der Tiefbahnhof bleibt entweder in seiner Lage erhalten und wird durch eine neue Verteilerebene unterquert (Erster Preis, siehe Abb. 2 und 3), oder er wird tiefergelegt und ermöglicht so eine Verteilerebene im Erdgeschoss (Zweiter Preis, siehe Abb. 4 und 5).

Die Tieferlegung wäre vor allem durch den Neubau der Zufahrtsgleise aufwändig, würde dafür aber die Barrierewirkung des Tiefbahnhofs eliminieren. Bei einem bergmännischen Tunnel wären die Auswirkungen auf den Betrieb möglicherweise sogar geringer. Wenn man die Höhenlage des Tiefbahnhofs nicht ändern will, wäre der Bau einer neuen Verteilerebene darunter eine sehr gute Alternative. Hier würde auch ein großer offener Raum entstehen, der für Transparenz, Orientierung und eine hohe Aufenthaltsqualität sorgt.



Abb. 2, 3: Erster Preis beim VDI-Wettbewerb – die Lage des Tiefbahnhofs bleibt erhalten, die Bahnsteige werden über eine neue Verteilerebene erschlossen.

VDI e.V.; Nicola Hülsmann, Linnea Jansson, Josefin Matsson, Marc Polay

Unabhängige Infrastruktur für eine hohe Pünktlichkeit

Wie bereits erwähnt würde die Verlegung der ICEs aus Frankfurt Vorteile für den Bahnknoten Köln bringen. Für eine ausreichende Kapazität, die auch zukünftiges Wachstum ermöglicht, muss der Tiefbahnhof außerdem auf vier Gleise erweitert werden. Dies war bereits Teil der ursprünglichen Pläne, und auch die DB Netz kommt in einem Bericht zu dem Schluss, dass dies nötig sein wird. Im Zielfahrplan des Deutschlandtakts sind im Tiefbahnhof bisher vier ICEs pro Stunde vorgesehen, ein weiteres Zeichen für die Überlastung des Hauptbahnhofs. Mit vier statt zwei Bahnsteigkanten wären hier acht ICEs pro Stunde möglich.

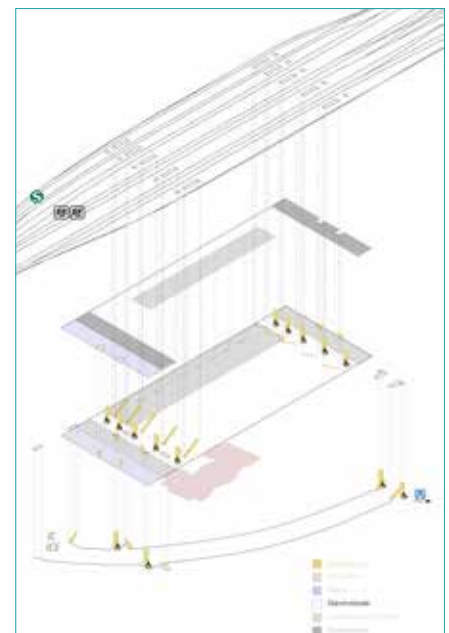


Abb. 4, 5: Zweiter Preis beim VDI-Wettbewerb – der Tiefbahnhof wird tiefergelegt, im Erdgeschoss entsteht eine neue Verteilerebene.

Abb. 4: VDI e.V.; Nicola Hülsmann, Linnea Jansson, Josefin Matsson, Marc Polay

Abb. 5: VDI e.V.; Sarah-Maria Diebold, Katrin Grosse, Christian Landenberger, Daniel Scharpfenecker

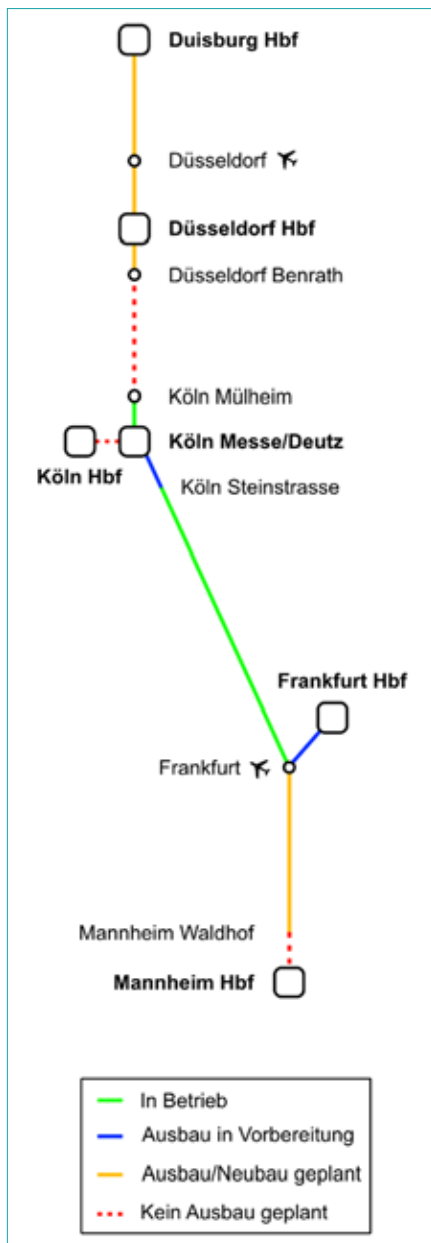


Abb. 6: Planungen für getrennte ICE-Gleise zwischen Duisburg und Mannheim

Diese hohe Kapazität wird auch dadurch ermöglicht, dass die Schnellfahrstrecke aus Frankfurt in den nächsten Jahren direkt bis in den Tiefbahnhof verlängert wird, was die Pünktlichkeit für den ganzen Bahnknoten erhöhen wird. Auch weiter nördlich sind getrennte Gleise für den Fernverkehr geplant: Im Rahmen des Projekts Rhein-Ruhr-Express wird die Bahnstrecke zwischen Duisburg und Düsseldorf Benrath durchgehend sechsgleisig ausgebaut.

Zwischen Düsseldorf Benrath und Köln Mülheim – dort zweigt die Strecke nach Messe/Deutz Tief ab – wird es also eine Lücke geben, wo sich RRX und ICE die Gleise teilen müssen (siehe Abb. 6). Der Ausbau auf vier Gleise hilft hier nur der S-Bahn, und nicht wie oft behauptet dem RRX. DB Netz kommt zu dem Schluss, dass dieser Abschnitt bereits ab Eröffnung an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit betrieben wird. Weitere Verbesserungen des Angebots wären nicht möglich, und der RRX müsste häufig warten, um den Fernverkehr überholen zu lassen. Deshalb fordert DB Netz im selben Bericht, dass auch dieser Abschnitt auf sechs Gleise erweitert wird. Zusätzlich nötig ist die Erweiterung des Bahnhofs Köln Mülheim um ein Gleis an der Westseite. Dies wurde bereits in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und muss nun analog zum Ausbau in Düsseldorf Benrath auf den Weg gebracht werden.

Durch die Schließung dieser letzten nur 25 Kilometer kurzen Lücke würde eine rund 290 Kilometer lange durchgehende Strecke für den Fernverkehr zwischen Duisburg und Mannheim entstehen, die den ICE-Verkehr in ganz Deutschland

pünktlicher, schneller und leistungsfähiger machen würde. Diese Achse könnte den Grundstein bilden für ein weitgehend unabhängiges Hochgeschwindigkeitsnetz, das Ländern wie Spanien und Japan ihre legendäre Pünktlichkeit ermöglicht.

Wenn die geplante Schnellfahrstrecke direkt bis in den Mannheimer Hauptbahnhof geführt wird, würde diese Achse sogar bis nach Stuttgart reichen. Eine weitere dringend nötige Strecke wäre die Verbindung zwischen Duisburg über Dortmund nach Hamm, denn auch im Ruhrgebiet reicht der geplante minimalistische Ausbau bei weitem nicht aus.

Fazit

Die Entscheidung, den ursprünglich vorgesehenen großen Umbau des Bahnhofs Köln Messe/Deutz abzusagen, war ein historischer Fehler, der viel Zeit gekostet hat. Es ist aber noch nicht zu spät: Falls die damalige Prognose richtig war, müssen die oberen Bahnsteige ab 2025 ohnehin vollständig neu gebaut werden. Diese Chance sollte genutzt werden, um die lange geplante Vision endlich umzusetzen. In der Kölner Politik tauchte der Ausbau in den letzten Jahren bereits mehrfach in Wahlprogrammen und Positionspapieren auf, mit der neuen Landesregierung sollte nun endlich an einem Strang gezogen werden. Dabei sollten der sechsgleisige Ausbau der Strecke Köln-Düsseldorf und der Ausbau des Deutzer Tiefbahnhofs auf vier Gleise ebenfalls in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs von 2016 machen Hoffnung, dass auch bei der Bahn der Funke noch nicht erloschen ist.

Nicolas Blume



Wasserstoff bewegt unsere Zukunft ...



Wir bewegen die Region.



... denn Wasserstoffbusse fahren emissionsfrei!

Sie verursachen kein Abgas, keine Geräuschbelastigung und sind der Weg in eine klimafreundliche Zukunft.

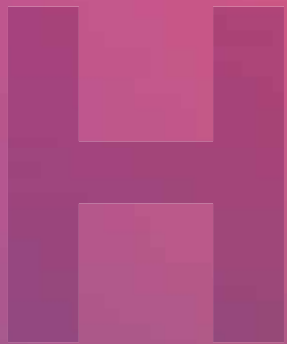
Mehr Infos unter www.rvk.de/projekt-null-emission

Gefördert/Koordiniert durch



EINFACH MAL EINSTEIGEN?

eezy!



Der neue eTarif eezy VRS.
Einchecken, auschecken.
In ganz NRW Luftlinie zahlen.

eezy **VRS**



vrs.de/eezy

...verbindet!



Rheinbrücken – Update

Hindernisse überwinden

Vor mittlerweile fast zehn Jahren erschien in der RHEINSCHIENE eine Artikelserie zu den Kölner Brücken. Es ist daher Zeit für ein Update: Was hat sich seitdem getan? Was ist besser geworden, was bleibt zu tun?

Sieben Brücken hat Köln, wenn man die Leverkusener Brücke mitzählt, sogar acht. Acht Brücken, deren Aufgabe es ist, Verbindungen über den Fluss hinweg zu schaffen und Hindernisse zu überwinden. Acht Brücken mit einer individuellen Geschichte. Die älteste Brücke ist die Deutzer Brücke, an ihrem Standort ist bereits seit mehr als 1.000 Jahren eine Rheinquerung. Erst als Schiffsbrücke, dann als feste Brücke. Auch die Hohenzollernbrücke hat eine alte Vorgängerin, die sogenannte Mausfalle (*Musfall*), die seit der Errichtung des Hauptbahnhofs dafür sorgt, dass Züge den Rhein queren können. Diesem Zweck dient auch die Südbrücke. Die beiden jüngsten Brücken sind die Zoo- und die Severinsbrücke, die beide Ende der 50er und Mitte der 60er Jahre erbaut wurden. Zwei weitere Brücken sind geplant, die ausschließlich dem nicht motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen sollen. Hier zeigt sich die ganze Bandbreite der Rheinquerungen: von Autobahnbrücken hin zu Bahnbrücken und innerstädtischen Verbindungen.

Zeittypisch wurde bei vielen Brücken der nichtmotorisierte Verkehr nicht mitgedacht. So sind viele Brücken Barrieren, ver- und behindern Verbindungen für den Radverkehr. Diese Barrieren zu benennen und Lösungen aufzuzeigen, ist Ziel dieses Artikels.

Rückblick

Zeitgleich zu unserer vor fast zehn Jahren veröffentlichten sechsteiligen Artikelserie zu den Kölner Brücken haben wir Gespräche mit dem Kölner Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau geführt, in denen wir eine Vielzahl an Anregungen für Verbesserungen gegeben haben. Nun ist es Zeit, Bilanz zu ziehen und weitere Maßnahmen zu forcieren.

Es ist deutlich, dass die Zeiträume für Veränderungen leider nicht ausreichen, das Tempo der Umsetzung ist nicht

hoch. Von Idee über Beschluss bis hin zur Ausführung vergehen oftmals auch bei kleineren Maßnahmen Jahre. Gerade hier muss die Verwaltung ansetzen, denn manchmal haben kleinere Veränderungen eine erstaunlich große Wirkung.

Tatsächlich ist im Bereich der Brücken einiges in Bewegung, leider zu einem großen Teil aber noch ohne unmittelbare praktische Auswirkungen. Für neue Brücken und Großumbauten der bestehenden Brücken werden Konzepte angefertigt und Ratsentscheidungen getroffen. Wenn diese Pläne und Beschlüsse umgesetzt werden, wird sich die Lage des Radverkehrs deutlich verbessern. Noch ist davon aber wenig zu sehen.

Die Brücken im Überblick

Seit dem im Jahr 2008 vorgelegten Masterplan von Albert Speer sind mit der **Bastei-** und der **Ubierbrücke** zwei Brücken im Gespräch, die ausschließlich dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten sein sollen. Nunmehr nehmen sie konkretere Formen an. Es gibt Beschlüsse für die Umsetzung der Ubierbrücke, die den Rheinauhafen mit dem Deutzer Hafen verbinden soll. Auch der Brückenschlag von der Bastei zum Rheinpark ist konkreter geworden. Ein Architektenwettbewerb ist für beide Brücken ausgeschrieben. In einem zweistufigen Verfahren sollen bis Ende 2022 Ergebnisse vorliegen. Bis zum Bau der Brücken werden allerdings noch Jahre vergehen.

Ein weiteres Großprojekt ist die geplante Erweiterung der **Hohenzollernbrücke** auf der südlichen Seite um einen dritten Brückenteil. So soll der Rad- und Fußweg auf über acht Meter verbreitert werden. Diese Erweiterung der Brücke erfordert eine langwierige Diskussion über das Design und einen Architektenwettbewerb.



Zoo- und Hohenzollernbrücke

Auch ist klar, dass es ebenfalls Eingriffe am Heinrich-Böll-Platz geben muss, sonst ergibt sich das Dilemma einer klassischen Flaschenhalsstruktur und der Radverkehr wird nicht entsprechend gefördert. Die Erweiterung der Brücke ist eine wichtige Maßnahme für den Radverkehr, aber auch eine kostspielige und sehr langwierige.

Auch auf der nördlichen Seite soll durch Umbaumaßnahmen mit etwa vier Metern Breite das Maximum herausgeholt werden. Da die Bebauung des Breslauer Platzes erst in circa zehn Jahren konkret werden wird, wäre es sehr hilfreich, wenn kurzfristig die seit langem geforderte provisorische Rampe an der linksrheinischen Nordseite der Hohenzollernbrücke angelegt würde.

Die **Mülheimer Brücke** wird derzeit generalsaniert. Wie bei nahezu jedem Großprojekt verteuert sich die Sanierung immens. In unserer früheren Artikelserie regten wir an, links- und rechtsrheinisch Rampen zu bauen, um den Radverkehr auch vom Rheinufer aus bequem auf die Brücke zu führen. Auch der rechtsrheinische Anschluss an die Hauptverkehrsachsen (Clevischer Ring) muss dringend verbessert werden. Die Hauptforderung ist, dass auf der Brücke eine Fahrspur dem Radverkehr in jede Richtung gewidmet wird. Die gegenwärtige Baustellsituation, in der nur eine Seite der Brücke befahrbar ist, zeigt, dass der Verzicht auf je eine Autospur pro Fahrtrichtung problemlos möglich ist.

Die Sanierung der **Deutzer Brücke** ist erst in vielen Jahren geplant. Diese Brücke

cke ist eine klassische Innenstadtbrücke. Früher diente sie der Verbindung von Deutz in die Altstadt, heute ist sie eine Einfahrtsschneise von der Autobahn in die Parkhäuser der Innenstadt.

Im Zuge des sogenannten Achsenbeschlusses der Politik sollen sowohl die Ost-West-Achse wie auch die Nord-Süd-Fahrt breite Fahrradwege durch Umwidmung von Spuren erhalten. Dies bedeutet, dass der Radverkehr auf der Deutzer Brücke in hoffentlich nicht allzu ferner Zukunft auf der Straße geführt wird. Die meisten Probleme für den Radverkehr an dieser Brücke würden damit gelöst.

Als Sofortmaßnahme ist es wichtig, eine direkte Abfahrt für den Radverkehr in Richtung Mindener Straße zu schaffen. Hierzu wird nur eine Bordsteinabsenkung benötigt. Durch eine Markierung kann der Radverkehr sicher auf die Abbiegespur zur Deutzer Freiheit geführt werden, die nicht mehr gebraucht wird, wenn diese Straße Fußgängerzone bleibt.

Die **Severinsbrücke** wurde Ende der 50er Jahre im Wahn der autogerechten Stadt erbaut. Sie schließt den Autobahnring an das innerstädtische Schnellstraßensystem (Nord-Süd-Fahrt, Bäche) an und bietet direkte Auto-Verbindungen zwischen den östlichen Stadtteilen und der Innenstadt. Radverkehr wurde hier gar nicht mitgedacht. Eine große Lösung wäre ein Neubau der Brücke. Da ein solcher allerdings nicht absehbar ist, kann man sich auf wenige gezielte Maßnahmen beschränken:

- Hier ist vor allem zu nennen, dass auf dem Götterring die Möglichkeit einer direkten Zufahrt zur Brücke geschaffen wird. Mit Hilfe einer Bordsteinabsenkung und einer Markierung kann recht einfach der Angstraum der Unterführung umgangen werden.
- Ebenfalls hilfreich und mit wenig Aufwand leistbar ist eine Beschilderung der Wege unterhalb der Brücke, um die trennende Wirkung der Brücke aufzuheben.
- Dem gleichen Ziel würde auch eine Lösung dienen, um von der Langobardenstraße zur Teutonenstraße zu gelangen. Bislang verhindert ein Radfahr-Verbotsschild dies.
- Weiterhin sollte, um den Radverkehr vom Rheinufer über die Troisdorfer Straße zur Brücke zu vereinfachen, die Taxi-Spur in der Auffahrt zur Brücke für den Radverkehr freigegeben werden.
- Im linksrheinischen Bereich ist es wichtig, die Abfahrt in Richtung Seve-

rinstraße zu vereinfachen. Als erste Hilfsmaßnahme ist es unerlässlich, Beschilderungen aufzustellen, um die Wege zu leiten. Um direkt auf die Severinstraße zu gelangen, muss der klassische freilaufende Rechtsabbieger aufgegeben und eine direkte Fahrradverbindung geschaffen werden. Die Grünflächen als Begleitgrün lassen dies ohne Probleme zu.

- Auf der Gegenseite geht es vor allem darum, die in den 70er Jahren geschaffene Beschleunigungsspur zurückzubauen. Dadurch entstünde viel Platz für eine sichere Führung des Radverkehrs.

Bei der **Südbrücke** ist es wichtig, dass sich Bahn und Stadt Köln einigen, wie eine barrierefreie Möglichkeit der Querung des Rheins hergestellt werden kann. Eine Umsetzung scheint nur langfristig möglich.

Kurzfristige Verbesserungen für den Radverkehr sind an der **Rodenkirchener Brücke** derzeit nur bedingt möglich. Hier möchte der Bund die bisherige Brücke durch einen Neubau ersetzen, nicht etwa, weil sie wie die Leverkusener Brücke marode ist und ersetzt werden muss, sondern um einen achtspurigen Ausbau der

Autobahn zu ermöglichen. Aus Sicht der Verkehrswende wäre eine solche Ausweitung der Kfz-Kapazität und damit der Neubau der Brücke allerdings alles andere als erstrebenswert.

Die Sanierung der **Zoostraße** ist nach Abschluss der Arbeiten an der Mülheimer Brücke geplant. Durch die Anbindung an das Autobahnnetz ist es schwer, hier Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen. Es ist wichtig, beide Fahrtrichtungen nutzen zu können. Auch sollte es bessere und mehr Zu- und Abfahrten geben. Auch an der Beschilderung kann einiges verbessert werden, damit Radfahrende eine deutliche Orientierung erhalten, wie sie auf die Brücke gelangen können.

Fazit

Diese Zusammenstellung hat gezeigt, dass mit vielen kleinen Maßnahmen auch kurzfristig eine große Wirkung für das gesamte Radnetz erzielt werden kann. Es ist daher wichtig, die Umsetzung dieser Maßnahmen zu starten und nicht erst auf den großen Wurf zu warten.

Michael Vehoff,

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



FRIEDENSBILDUNGSWERK	
Info: www.friedensbildungswerk.de	Bildungsurlaub Mediation Sprachen
	Mediation - Sechsstufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)
	Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Hebräisch Griechisch - Ungarisch - Polnisch
	Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik & Gesellschaft
	Einführung in die gewaltfreie Kommunikation Wochenendseminar - Sa 01./So 02.04.2023
	Gedenkgang zu Orten der NS Geschichte Sa 07.01. und So 08.01.2022 um 14 Uhr Anmeldung erforderlich
	Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945
	

Mülheimer Brücke und Wiener Platz

Eine eckige Verbindung

Die Sanierung der Mülheimer Brücke wird noch bis mindestens 2026 andauern. Qualität und Sicherheit der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur lassen sich aber bedeutend schneller verbessern. Besonders dringlich sind kurzfristige Maßnahmen für den unzumutbaren Übergang vom Wiener Platz zur Nordseite der Brücke.

Am nördlichen Bahnsteigende der Haltestelle „Wiener Platz“ der Linie 4 beginnt der Zugang zur Brückenauffahrt mit der Querung der Gleise und der anschließenden Überquerung des Clevischen Rings. Dabei müssen zwei Mittelinseln überquert werden: eine in der Straßenmitte und eine weitere aufgrund des dort vorhandenen freien Rechtsabbiegers. Die gesamte Anlage ist für eine gemeinsame Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr vorgesehen.

Engstellenbetrachtung

Um die kritischen Bereiche der gemeinsamen Nutzung herauszuarbeiten, sollen zunächst die sich aus der baulichen Situation ergebenden Engstellen betrachtet werden (vgl. Luftbildausschnitt):

- A. Der erste Teil umfasst auch den Weg zum Bahnsteig der Linie 4. Die schmale Gleisquerung teilt sich der querende Fuß- und Radverkehr mit den ÖPNV-Kunden. Zum Wiener Platz hin verringert zusätzlich ein Gitter die gesamte Nutzungsbreite, vermutlich ein Baustein der unsäglichen Z-Querung der Gleisanlagen nach Kölner Manier.
- B. Es folgt ein schmaler, nur etwa zwei Meter breiter Verbindungsweg zwischen der Überquerung der Gleise und der Fußgängerfurt Clevischer Ring. Der Fußgänger- und Radverkehrsstrom kann hier in den Spitzenstunden häufig nicht abfließen und führt beim Zusammentreffen mit der Gegenrichtung zu Rückstaus. Wer bei Grün auf der Mittelinsel der Hauptfahrbahn (zu C) startet, wartet bei abgelaufener Grünphase am Rand des Clevischen Rings häufig auf die Räumung des Verbindungswegs, während der Autoverkehr schon auf die Querung zufährt. Konfliktfreie Begegnungen mit einem

Lastenrad sind hier praktisch unmöglich. Zudem sind die 90-Grad-Bögen ungeeignet für den Radverkehr.

- C. Die Querung des Clevischen Rings führt über eine schmale Mittelinsel. Durch eine geteilte Grünphase zwischen Brückenrampe und Haltestelle kommt es dort oft zu Rückstaus von Fuß- und Radverkehr. Die Aufstellfläche ist völlig unzureichend und, insbesondere für Lastenräder, zu kurz.

Auf der Verkehrsinsel zwischen der Hauptfahrbahn und dem freien Rechtsabbieger ist wegen des Fehlens einer durchgehenden Signalisierung für die gesamte Querung ein längerer Aufenthalt erforderlich. Auch hier ist in den Spitzenstunden der Aufstellraum nicht ausreichend.

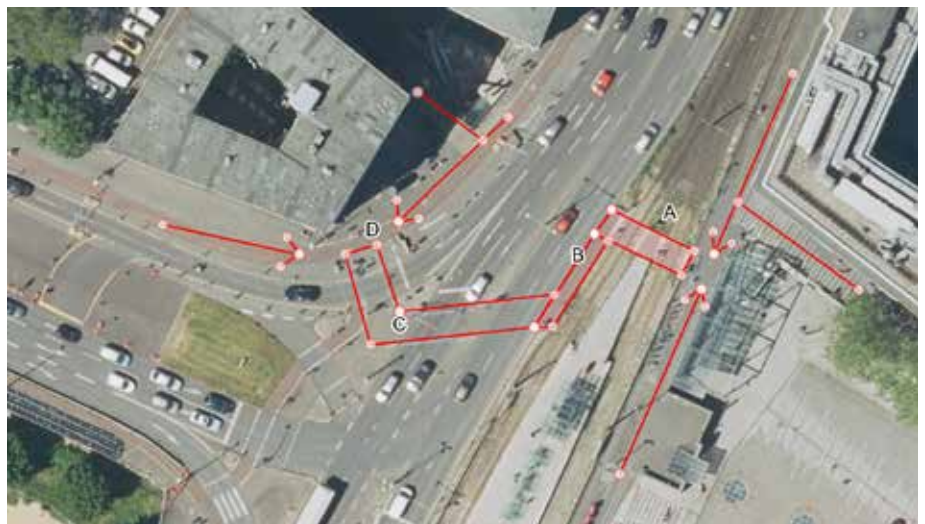
- D. Die Aufstellfläche für die Überquerung des freien Rechtsabbiegers wurde erst mit dem jetzigen Brückenbauzustand geschaffen und ist für die Menge an Radverkehr zu klein. Dort Wartende behindern den Verkehr auf dem für Zweirichtungsverkehr ohnehin schon zu schmalen Radweg zwischen Clevischem Ring und Brückenrampe.



Auf dem schmalen Verbindungsweg von der Haltestelle der Linie 4 in Richtung Fußgängerfurt Clevischer Ring (Bereich A) behindern sich die Verkehrsströme beider Richtungen aufgrund des geringen Platzes.



Eine zu kurze Grünphase führt zu Wartezeiten auf der engen Mittelinsel (Bereich C) des Clevischen Rings. Anschließend kommt es zu Konflikten mit dem gegenläufigen Fuß- und Radverkehr. Rückstaus auf der Furt und Warten im Straßenraum sind keine Seltenheit.



Fuß- und Radverkehrsströme im Bereich der Querung Clevischer Ring. Derzeit ist nur der nördliche Fuß- und Radweg auf der Mülheimer Brücke nutzbar. Luftbildgrundlage: TIM-online

Anforderungen

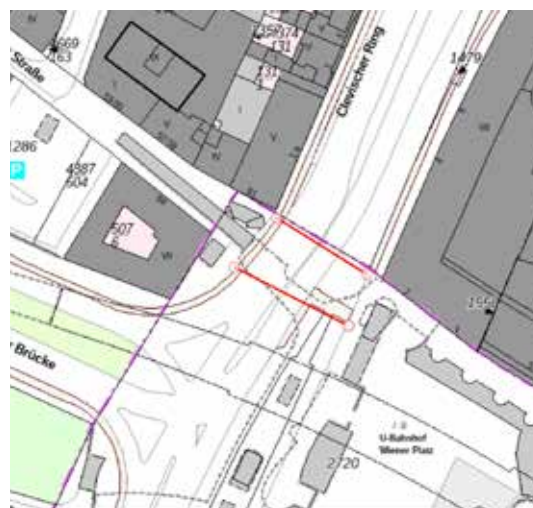
- ▶ Aufgrund der vorhandenen baulichen Situation gibt es am Nordende des Wiener Platzes faktisch keine Infrastruktur für die Anbindung des Radverkehrs aus dem Mülheimer Norden und Osten an die Mülheimer Brücke. Die gemeinsame Nutzung der Querung des Clevischen Rings durch den Fuß- und Radverkehr muss aufgelöst werden. Eine eigene Radwegefurt ist erforderlich.
- ▶ Die derzeitige Infrastruktur der Querung ist sicherheitskritisch und muss überplant werden. Wegen der Dringlichkeit kann nicht bis zum Ende der Brückensanierung (voraussichtlich 2026) gewartet werden. Es muss kurzfristig eine Lösung gefunden werden, die schon während der Bauzeit greift.

Lösungsvorschlag

Die derzeitige bauliche „Über-Eck-Lösung“ für die Querung der Gleise und des

Clevischen Rings wurde nicht für den Fuß- und Radverkehr gedacht. Sie muss durch eine breite und geradlinige Querung ersetzt werden. Durch eine Verschiebung in nördlicher Richtung kann eine bauliche Lösung ohne Mittelinsel geschaffen werden, die eine durchgehende Grünphase für die Querung der Fahrbahn und der Gleise ermöglicht. Durch Ausnutzung der sich an dieser Stelle ergebenden Breite können getrennte Fußgänger- und Radwegefurten vorgesehen werden.

Auch stadtgestalterisch bietet diese Lösung einen Vorteil: Die das Veedel trennende Wirkung des Clevischen Rings kann minimiert und die Buchheimer Straße mit ihren Geschäften besser an den Wiener Platz und die Frankfurter Straße angebunden werden. Für die Fußgänger wird eine attraktive Querung geschaffen, die eine Alternative zu der Unterführung, die insbesondere nachts ein Angstraum ist.



Vorschlag für die neue Lage der Querung (rot)
Kartengrundlage: TIM-online

Die Beteiligten aus Politik und Verwaltung werden aufgerufen, kurzfristig eine Lösungsfindung für eine sichere und zukunftsfähige Verkehrsanlage am Wiener Platz auf den Weg zu bringen.

Stephan Weber



Querung Innere Kanalstraße in Ehrenfeld Bitte nachbessern!

Eine Kante verhindert die sichere Einfahrt in den Inneren Grüngürtel.

Für den Fuß- und Radverkehr, der sich aus Ehrenfeld in Richtung Innenstadt bewegt, existiert ein beliebter autofreier Wegeabschnitt, und zwar durch die Bezirkssportanlage Prälat Ludwig Wolker. Nach deren Passieren, vorbei an Plätzen für Fußball und Minigolf, stößt man auf die Innere Kanalstraße, etwa auf Höhe des Colonius. Jenseits dieser Kfz-Schneise geht es in den Grüngürtel und von dort weiter in die Innenstadt.

Um diese viel genutzte Verbindung zu ertüchtigen, wurde vor einiger Zeit eine kombinierte Fuß- und Radverkehrssampel an der Inneren Kanalstraße installiert, sinnvollerweise genau auf der Höhe, wo der beschriebene Weg aus der Sportanlage auf die Innere Kanalstraße stößt. So weit, so gut.

Ab hier ist dann für den Radverkehr leider Schluss mit „sinnvoll“. Denn hat man die Innere Kanalstraße schließlich überquert, nach längerem Halt auf einer verkehrsumtobten Mittelinsel, hindert eine steinerne Kante den Radverkehr an der

Gerade-Ausfahrt in den Grüngürtel. Zwar lockt jenseits dieser Kante eine geteerte, perfekt geeignete Fahrspur – doch leider für den Radverkehr weder komfortabel noch sicher erreichbar.

Man fragt sich: Wo geht es hier weiter? Die Kante kann leicht gefährlich werden, etwa bei einer Überfahrt mit Anhänger

oder wenn man sie bei Dunkelheit kaum sieht.

Insgesamt eine uneindeutige und brisante Situation, die einer attraktiven durchgängigen Radverkehrsverbindung – im wahrsten Wortsinn – im Weg steht. Fazit: Bitte nachbessern!

Nicole Preiser



An der Inneren Kanalstraße behindert eine Kante die sichere Zufahrt zu einem beliebten Radweg durch den Inneren Grüngürtel.

Team des Fahrradbeauftragten

Aktuelles zum Radverkehr in Köln**Aktuelle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Köln im Überblick****Radverkehrshauptnetz für alle neun Stadtbezirke**

Seit dem 1. September 2022 liegt der Stadt Köln für das gesamte Stadtgebiet ein von den Bezirksvertretungen beschlossenes Radverkehrshauptnetz vor. Dieses flächendeckende und langfristige Rahmenkonzept hilft bei der Priorisierung von Planungen für durchgängige Radverbindungen und ist beispielsweise die Grundlage für die Konzeption und Umsetzung von Fahrradstraßennetzen oder schnellen Radverbindungen in die Nachbarkommunen.

Das Radverkehrshauptnetz ist ein Zielkonzept. Es bildet die zukünftigen Radhaupttrouten ab, auf denen der Radverkehr gebündelt werden soll. Diese Routen sind außerdem maßgeblich für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zukünftigen Planungen. Das Ziel ist ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares Radverkehrsnetz in und zwischen den Bezirken.

Im Radverkehrshauptnetz wird unterschieden zwischen einem „grünen“ und einem „gelben“ Netz. Bei Strecken des gelben Netzes handelt es sich um Straßen mit einer aktuell und auch langfristig hohen Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr. Auf diesen Strecken wird eine Trennung der Verkehre angestrebt. Das grüne Netz steht für Strecken, die sich jetzt oder mittelfristig für eine Führung im Mischverkehr eignen. Auf diesen Strecken könnten künftig zum Beispiel Tempo-30-Zonen oder Fahrradstraßen zum Einsatz kommen.

Zahlen zum Kölner Radverkehr

- Ca. 1.400 neue Fahrradabstellplätze in 2022
- 54 Grünpfeile im gesamten Kölner Stadtgebiet
- 20 Kilometer Fahrspurumwandlung in der Innenstadt seit Beschluss des Radverkehrskonzepts Innenstadt

Neue Fahrspuraufteilung auf der Kalk-Mülheimer Straße

© Stadt Köln

Die Stadt Köln hat auf zwei Abschnitten der Kalk-Mülheimer Straße die Situation für Radfahrende verbessert. Im südlichen Abschnitt zwischen Kalker Hauptstraße und Höfstraße wurde auf einer Länge von 350 Metern der vorher zwischen Gehweg und Parkstreifen verlaufende Radweg auf die Straße verlagert, indem in beiden Richtungen Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert wurden. Die verbleibende einspurige Fahrbahn ist durchgängig mindestens 2,75 Meter breit. Um mehr Platz für den Fußverkehr zu schaffen, wurde der Gehweg „aufgeräumt“ und wurden Parkscheinautomaten und andere bauliche Elemente in den Parkstreifen versetzt. Für die bessere An- und Belieferung wurden Ladezonen eingerichtet. Zusätzlich wurden 75 Fahrradnadeln neu aufgestellt.

Im nördlichen Abschnitt zwischen Istanbulstraße und Karlsruher Straße wurden auf einer Länge von 350 Meter beidseitig 1,75 Meter breite Schutzstreifen markiert. Der Radverkehr erhält mehr Platz und der Verkehrsraum wird für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlicher.

Radfahrstreifen Siegburger Straße

© Stadt Köln

In nördlicher Fahrtrichtung zwischen Benjaminstraße und Deutzer Freiheit wurde auf der Siegburger Straße die rechte Kfz-Fahrspur auf knapp 350 Metern Länge zugunsten des Radverkehrs umgewandelt. Es entstand ein 2,50 Meter breiter Radfahrstreifen, in Teilabschnitten ergänzt durch einen zusätzlichen 50 Zentimeter breiten Sicherheitsraum zum fließenden Autoverkehr.

Die Flächen des bisherigen baulichen Radwegs werden umverteilt, wo der Gehweg schmal ist, wird er verbreitert. Hiervon profitieren auch die Fahrgäste der Stadtbahn, die am Überweg zur Haltestelle „Deutzer Freiheit“ nun deutlich mehr Platz haben. In anderen Teilabschnitten werden Parkstände auf die Flächen des baulichen Radwegs verlegt und somit ebenfalls die Gehwege verbreitert. Zudem werden Stellplätze in Ladezonen umgewandelt. Damit soll vorgebeugt werden, dass Lieferfahrzeuge den Radfahrstreifen blockieren und Radfahrende auf die Kfz-Spur ausweichen müssen. Im Rahmen der Maßnahme werden zudem neue Radabstellanlagen installiert.



Ausschnitt des Radverkehrshauptnetzes mit gelbem und grünem Netz

Verlegung Radverkehr Aachener Straße



Im April hat die Stadt Köln auf der Aachener Straße zwischen Brabanter Straße und Eisenbahnring einen bis zu 2,50 Meter breiten Radfahrstreifen markiert. Dazu wurde die Anzahl der Fahrspuren auf dem Abschnitt bis zur Moltkestraße von zwei auf eine reduziert. Das Kurzzeitparken in der nördlichen Nebenanlage wurde durch Ladezonen, die nachts für Anwohnende freigegeben wurden, ersetzt. Außerdem wurden Flächen für Fahrradparken geschaffen und Flächen zum Abstellen von E-Scootern reserviert.

Der ehemalige Radweg wird zurückgebaut. Die Flächen stehen zukünftig vollständig für Fußverkehr und Außengastronomie zur Verfügung. Die vorher hohe Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden wird beseitigt.

Spurumwandlung Richard-Wagner-Straße



Auf der Richard-Wagner-Straße wird sukzessive in Abschnitten die rechte Kfz-Spur in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Der Radfahrstreifen auf Höhe des Aachener Weihers endete bislang unmittelbar vor der Eisenbahnunterführung. In einem ersten Schritt wurde der Radfahrstreifen im Sommer 2022 bis zur Moltkestraße verlängert, dabei wurde zwischen Rad- und Kfz-Fahrstreifen ein 50 Zentimeter breiter Sicherheitsraum markiert. An der Kreuzung Moltkestraße wurde der rechte

Kfz-Geradeausfahrstreifen in eine Rechtsabbiegespur für Kfz umgewandelt. Somit verbleibt in Fahrtrichtung Innenstadt nur noch eine Kfz-Geradeausfahrspur.

In einem nächsten Schritt soll der Radfahrstreifen noch in 2022 bis zur Händelstraße und damit fast bis zu den Kölner Ringen fortgeführt werden.

Die Nebenanlagen sind zukünftig komplett dem Fußverkehr vorbehalten. Ziel der Gesamtmaßnahme ist eine Reduzierung der Konflikte zwischen rechtsabbiegender Kfz- und geradeausfahrendem Radverkehr. Zudem werden die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr in der Nebenanlage aufgelöst.

Erfolgsmodell „Grünpfel für den Radverkehr“ ausgeweitet



Die Stadt Köln hat den Grünpfel für Radfahrende auf weitere Standorte ausgeweitet. Mittlerweile gibt es im gesamten Stadtgebiet 54 Grünpfeile, die ausschließlich für Radfahrende gelten. Bislang liegen für die umgesetzten Standorte keine negativen Erkenntnisse vor.

Die Anordnungskriterien der Grünpfel-Regelung wurden zuletzt mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung erlassen. Für NRW galt zuvor ein Erlass des NRW-Verkehrsministeriums, auf dessen Grundlage die Stadt Köln im Vorgriff auf eine bundesweite Regelung weitere Grünpfeile für Radfahrende installiert hat.

Bereits seit Januar 2019 war die Stadt Köln mit drei Standorten an der Erprobung des Grünpfels für Radfahrende beteiligt. Bereits vor dem Pilotversuch hat die Stadt Köln eine Vorreiterrolle eingenommen und Erfahrungen mit dem herkömmlichen Grünpfel an Fahrradampeln gesammelt. Diese Konstellation ist an insgesamt acht Standorten vorzufinden.

Die Stadt Köln beabsichtigt, die Anwendung des Grünpfels für Radfahrende weiter auszuweiten und nimmt Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern über

fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de entgegen.

Verkehrsübungsplätze in Köln



Nachdem im Juli ein neuer Verkehrsübungsplatz auf dem Ottmar-Pohl-Platz in Kalk markiert wurde, hat die Stadt Köln im Vorgebirgspark in Köln-Raderthal zwischen Raderthalgürtel und Markusstraße einen weiteren Verkehrsübungsplatz markiert. Auf einer Fläche von 25 x 45 Metern werden verschiedene Verkehrssituationen dargestellt, zum Beispiel Kreisverkehr, Vorfahrts- oder Einbahnstraße. Kinder, Jugendliche sowie Schüler*innen der angrenzenden Schulen und Kindertagesstätten haben damit die Möglichkeit, sich auf spielerischer Art mit dem Radverkehr und den Verkehrsregeln auseinanderzusetzen. Um bauliche Hindernisse zu vermeiden, wurden die Verkehrszeichen in Form von Piktogrammen auf dem Boden markiert. Hierdurch werden Einschränkungen für alternative Nutzungen vermieden. Die Verkehrsübungsplätze wurden durch die jeweiligen Bezirksvertretungen beschlossen.

Stefanie Gregel,
Team des Fahrradbeauftragten



Weitere Einzelmaßnahmen

- **Mülheim:** Eine neue Querungshilfe am **Buchheimer Ring** bietet nun die Möglichkeit, die Fahrbahn direkt zu überqueren. Neben der Ausstattung mit taktilen Elementen sorgt die Asphaltierung für einen barrierefreien Übergang.
- **Lindenthal:** In der **Mommsenstraße** hat die Stadt Köln eine einseitige Schutzstreifenmarkierung für den Radverkehr aufgebracht, indem sie im Abschnitt zwischen der Bachermer Straße und Krieler Straße neun Parkplätze zugunsten einer fahrbahnseitigen Radverkehrsführung umgewandelt hat.

Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen in Köln (Teil 2)

Von der Idee zum Fahrradpreis

Im ersten Teil wurde das Thema „Spurumwandlung“ aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt vorgestellt. Im aktuellen Teil wird die Einrichtung von Fahrradstraßen anhand des Beispiels Friesenwall erläutert, bevor es im dritten Teil um die Radwegsanierung geht.

Der Friesenwall ist eine für die Kölner Innenstadt typische Straße. Dichte Bebauung gepaart mit einer gemischten Nutzung aus Gastronomie, Einzelhandel und Wohnen sorgen für zahlreiche und zum Teil konkurrierende Nutzungsansprüche, die sich in einer schmalen Fahrgasse und vollgestellten Gehwegen widerspiegeln. Durch Anwohnende sowie externe Besucherinnen und Besucher herrscht ein hoher Parkdruck. Die im Straßenraum bestehenden Kurzzeitparkplätze sind kostenpflichtig und für das Bewohnerparken freigegeben. Der Friesenwall stellt im gesamten Verlauf eine Einbahnstraße dar, die aufgrund ihrer besonderen Netzfunktion für den Radverkehr in gegenläufiger Richtung bereits geöffnet wurde. Die schmale Fahrgasse von lediglich 3,00 Meter Breite erschwert den Begegnungsfall zwischen Kfz und Rad. Parksuch- und Lieferverkehr schränken den Fahrkomfort für Radfahrende weiter ein.

Im Radverkehrskonzept Innenstadt wurde der Friesenwall wegen seiner Bedeutung für das Radverkehrsnetz als künftige Fahrradstraße definiert. Neben

einem 83 Abschnitte umfassenden Fahrradstraßennetzplan wurden von der Politik mit dem Radverkehrskonzept Standards für Fahrradstraßen beschlossen, die eine Einhaltung von Mindestbreiten, ein einheitliches Piktogramm sowie eine Bevorrechtigung an Knotenpunkten vorsehen. Netzplan und diese Standards dienen der Verwaltung somit als Grundlage für die Umsetzung der Fahrradstraßen in der Innenstadt. Abschnitte, in denen die Mindestbreiten für Fahrradstraßen wegen bestehender Parkplätze unterschritten werden, bedürfen eines Einzelbeschlusses, die eine Neuverteilung der Verkehrsfläche oder die Umwandlung von Stellplätzen legitimieren – so auch am Friesenwall, denn hier wurde die Umwandlung eines der beiden Längsparkstreifens (50 Kfz-Stellplätze) zugunsten des Fuß- und Radverkehrs erforderlich. Für die Erstellung der Beschlussvorlage wurden im Vorfeld verschiedene Grundlagen gelegt, zum Beispiel durch Verkehrszählungen und eine Parkraumerhebung. Für Vorbereitung, Beauftragung und Auswertung dieser Erhebungen müssen etwa sechs bis neun Monate einkalkuliert werden. Sie führten unter anderem zu folgenden Erkenntnissen:

- bis zu 50 Prozent freie Kapazitäten in umliegenden Parkhäusern,
- 50 Prozent der Parkplätze im Friesenwall belegen Anwohnende,
- 75 zumeist „wild“ auf Gehwegen abgestellte Räder,
- zahlreiche Einbauten auf Gehwegen, die den Bewegungsraum von zu Fuß Gehenden einschränken,
- etwa 1.050 Radfahrende gegenüber 1.500 Kfz durchqueren den Friesenwall täglich,
- 2.635 Zufußgehende in einem Zeitraum von sechs Stunden (jeweils zwei Stunden morgens, mittags, abends).

Projektdurchführung

Anfang 2018 wurde die Einrichtung der Fahrradstraße und der damit verbunde-



Friesenwall vor (oben) und nach (unten) der Umgestaltung.

Foto: © Stadt Köln

ne Entfall von 50 Stellplätzen politisch beschlossen. Dies war ein bis dahin einmaliger Vorgang, denn nie zuvor wurden für die Einrichtung einer Fahrradstraße derart massiv Stellplätze reduziert. Die eingangs genannten Standards (Fahrbahnbreite, Vorfahrt an Kreuzungen und Piktogramme) wurden am Friesenwall erstmals konsequent angewendet und somit anhand eines Praxisbeispiels verwaltungsintern auf die aktuelle Gesetzeslage hin durchgespielt.

Im Ergebnis entstand ein Markierungs- und Beschilderungsplan. Eine zeitnahe Umsetzung scheiterte zunächst an umfangreichen Leitungsträgerarbeiten, die im Umkehrschluss zu einer Erneuerung der Fahrbahndecke durch den Verursacher führte. Für das Aufbringen von neuen Markierungen und den Fahrkomfort erwies sich dies als Glücksfall.

Das Planungskonzept sah vor, das illegale Zuparken der Fahrgasse und des Gehwegs mit baulichen Elementen zu unterbinden und den Straßenraum mit einem Multifunktionssteifen zu gliedern. Hierzu wurden neben dem Fahrradparken

„Ein Eimer Farbe bitte!“

Von der Stadtpolitik und von Initiativen und Verbänden wird der Verwaltung immer wieder die Frage gestellt, warum Planung und Umsetzung von Maßnahmen oftmals länger dauern als erhofft. Dabei ist die Aussage „es brauche dafür doch nur einen Eimer Farbe“ zu einem geflügelten Wort geworden. Wir haben deswegen das Team des Fahrradbeauftragten gebeten, die Prozesse zur Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen zu beschreiben. Das Ergebnis dieser Anfrage ist eine in der letzten Ausgabe begonnene dreiteilige Artikelreihe zur Radverkehrsplanung in Köln.

zahlreiche abgestellte Elemente auf dem Gehweg ausfindig gemacht, die nachfolgend aufgelistet werden (in Klammern zu beteiligende stadinterne und externe Akteure):

- Fahrradparken (Team Fahrradbeauftragter),
- Parkscheinautomaten (Parkraummanagement/Parkbetriebsservice/Bauhof – Amt für Verkehrsmanagement),
- Schilderpfosten (Bauhof – Amt für Verkehrsmanagement),
- Sitzbänke mit kombinierten Pflanzkübel (Stadttraummanagement/Amt für öffentliche Ordnung/Team Fahrradbeauftragter),
- Begrünte Pflanzkübel (Amt für Grünflächen/Gießpatenschaft Anlieger),
- Mobiliar für Außengastronomie (Genehmigung Amt für öffentliche Ordnung),
- Abfallbehälter (AWB),
- Postablagekästen (Deutsche Post).

Für jedes einzelne Möblierungselement wurden im Vorfeld mit dem zuständigen Akteur Abstimmungsgespräche und in der Regel auch Ortstermine durchgeführt.

Hierzu ein Beispiel: Für den Friesenwall wurde ein Sitzbankmodell benötigt, das hinsichtlich der Form- und Farbgebung den Grundsätzen des Kölner Gestaltungshandbuchs entspricht und zugleich kleinräumige Bepflanzungen zulässt. Hierfür wurde ein Modell ausgewählt, das zuvor im Geschäftszentrum von Braunsfeld erfolgreich erprobt wurde. Neben einem Sitzelement umfasst es kombinierte Pflanzgefäße, die auch isoliert, etwa im Bereich von Außengastronomieflächen, – außerhalb der Saison – aufgestellt werden können. Da die Sitzbänke erstmals in der Innenstadt eingesetzt wurden, erfolgte eine Abstimmung mit dem Stadttraummanagement. Darüber hinaus wurde im Runden Tisch Radverkehr Innenstadt über den Einsatz informiert. Vor der Umsetzung wurde in letzter Instanz das Amt für öffentliche Ordnung in die Standortwahl eingebunden. Die Installation und Bepflanzung der Sitzbankkombination übernahm ein externer Dienstleister, da der Stadt hierfür die Kapazitäten fehlten. Für die Pflege der Pflanzkübel haben ansässige Geschäftsleute und Anwohnende eine Patenschaft übernommen.

Neben der Ausgestaltung des Multifunktionsstreifens wurde an der Kreuzung Friesenwall/Magnusstraße ein Defizit für über die Magnusstraße querende Radfahrende behoben. In Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehrsmanagement wur-



Neue Ampel mit Grünpfeil an der Kreuzung mit der Magnusstraße Foto: © Stadt Köln

de das Ampelkonzept überarbeitet und eine neue Fahrradampel installiert, mit der eine direkte Querung regelkonform möglich wurde. Diese verfügt über einen Grünpfeil, sodass Radfahrende auch bei Rot rechts abbiegen können. Hierfür muss ein eigener Lageplan erstellt und mit dem Amt für Verkehrsmanagement abgestimmt werden. Die Ampelschaltung wird dann von dem Fachamt neu berechnet und muss zusätzlich von einer externen Firma programmiert und eingespielt werden. Zudem musste eine weitere Firma einen neuen Ampelmast setzen und neue Kabel verlegen.

Um den Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße zu reduzieren, wurde das Zusatzzeichen 1020-30 („Anlieger frei“) angebracht. Weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs waren zum Zeitpunkt der Einrichtung nicht möglich, da die innerhalb des Quartiers befindlichen Anlieger, darunter ein Supermarkt, über die Fahrradstraße erschlossen und beliefert werden.

Der Standort jeder einzelnen Beschilderung und Markierung muss in einem Plan exakt dokumentiert werden. Dieser Plan wird von der Straßenverkehrsbehörde geprüft und nach einem Anhörungsverfahren mit der Polizei und weiteren Betroffenen angeordnet. Erst danach ist die Ausschreibung dieser Arbeiten zulässig. Dafür muss aus den Plänen ein detailliertes Leistungsverzeichnis angefertigt werden mit exakten Angaben etwa zur Anzahl der Schilderpfosten und Schilder oder der Länge der benötigten Markierungen. Eine Ausschreibung kann mehrere Mona-

te in Anspruch nehmen, Fristen sind in der Regel vorgegeben.

Die Gesamtkosten des Projekts beliefen sich auf rund 60.000 €, wobei ein Großteil mit etwa 22.000 € auf die fahradfreundliche Ergänzung der Ampelanlage Friesenwall/Magnusstraße entfiel.

Öffentlichkeits- und Pressearbeit sowie Beschwerdemanagement

Anwohnende und Geschäftsleute wurden im Vorfeld mit Hauswurfsendungen über die Einrichtung der Fahrradstraße informiert. Darüber hinaus fand eine „unterschwellige“ Beteiligung der Erdgeschossnutzer statt. In Form einer Direktansprache konnten Anwohnende und Geschäftsleute vor Ort auf die Verortung von Einbauten innerhalb des Multifunktionsstreifens direkten Einfluss nehmen. Aufgrund dessen wurden beispielsweise Lücken zwischen Hauseingängen berücksichtigt, die Umzüge, Liefervorgänge, das Zwischenlagern von Mülltonnen oder das Queren für Zufußgehende vereinfachen.

Im Rahmen eines Pressetermins mit Oberbürgermeisterin Henriette Reker wurde die Fahrradstraße Friesenwall im Mai 2019 offiziell freigegeben. Dabei wurden „Türanhänger“ an Autos, Hauseingängen und Fahrradlenkern verteilt, um den Bekanntheitsgrad und die Regelungsinhalte von Fahrradstraßen zu steigern.

Es ist üblich, dass unmittelbar nach Umsetzung einer Maßnahme vermehrt Beschwerden beschrieben oder -anrufe bei der Stadtverwaltung eingehen. Im Rahmen des Beschwerdemanagements werden diese beantwortet und gegebenenfalls weitere Maßnahmen zur Optimierung veranlasst. Nach wenigen Tagen Eingewöhnung lässt das Beschwerdeaufkommen in der Regel nach.

Die Resonanz in der Presse sowie bei Anliegenden und Radfahrenden war, bis auf vereinzelte Ausnahmen, durchweg positiv. Im Februar 2020 wurde das Projekt mit dem zweiten Platz des deutschen Fahrradpreises in der Kategorie Infrastruktur ausgezeichnet. Zählungen in diesem Jahr haben zudem gezeigt, dass sich der Radverkehrsanteil seit 2017 verdoppelt hat.

Die hier beschriebene Verkehrsflächenaufteilung wurde bereits auf einen weiteren Abschnitt ausgeweitet, mit dem Mauritiuswall folgen 2022 weitere Abschnitte.

Oliver Klaholz,
Team des Fahrradbeauftragten



Leser*innenbriefe

Zur letzten Ausgabe: Fahrradstraße Eigelstein



Titelbild der letzten Ausgabe

Aus unserer Leserschaft erhielten wir kritische Anmerkungen zur neuen Fahrradstraße Eigelstein.

„Verkehrsschild sollte ausgetauscht werden“

Ich bin etwas ratlos, aber ich denke, Sie können mir das Problem Fahrradstraße erklären. Das Titelblatt der Ausgabe 67 zeigt Kölns neue Fahrradstraße Eigelstein, Räder sieht man nicht, aber ausreichend Fußgänger auf der Fahrradstraße, obwohl der Bürgersteig leer ist.

In Köln dürfen Autos auch auf dem Bürgersteig parken, dürfen deshalb auch Fußgänger auf der Fahrradstraße laufen?

Wenn es sich vermeiden lässt, fahre ich nicht über den Eigelstein. In der Regel parken und fahren Autos ganz ungeniert. Fußgänger ignorieren die Radstraßenregel. Von der Außengastronomie torkelt alles munter auf die Straße. Der Köbes serviert über die Radstraße.

Ich kenne Fahrradstraßen aus Holland, da laufen keine Fußgänger, da parken und fahren keine Autos. Die Nutzung zum Entladen ist auf die frühen Morgenstunden eingegrenzt, ansonst geht's per Sackkarre.

Das holländische Radstraßengesetz gilt also nicht in Deutschland. Aber was bedeutet denn nun die deutsche Fahrradstraße? Es scheint wohl eher eine

Mischnutzung angedacht zu sein? Dann sollte aber ganz fix das Verkehrsschild mit Rad ausgetauscht werden.

F. Beyer

„Verschenkte Chance“

Ich beziehe mich auf Ihren Artikel in der letzten Rheinschiene, hier besonders auf die lobenden Worte zum Eigelstein als Fahrradstraße. Ich bin selbst Fahrradfahrer und kann Ihnen nicht zustimmen.

Es ist – abgesehen von der Optik – alles schlechter als früher. Die Kamikaze-Radler, die ohne Rücksicht auf Verluste davon ausgehen, dass andere Verkehrsteilnehmer rechtzeitig zur Seite springen und ich als Radfahrer selbstverständlich davon ausgehen muss, rechts überholt zu werden, gab es früher nicht. E-Roller Fahrer, die mit Höchstgeschwindigkeit durch die Gegend rasen ebenfalls nicht.

Es wäre wohl sinnvoller gewesen, eine Fußgängerstraße einzurichten, die Radfahrer nachrangig auch benutzen dürfen.

Schade – eine verschenkte Chance.

H. Jacobshagen

Anmerkungen der Redaktion:

Beim Eigelstein handelt es sich um eine stark frequentierte Geschäftsstraße mit rege genutzter Außengastronomie. Derzeit ist sie zudem noch die einzige fahrradtaugliche Nord-Süd-Verbindung in diesem Bereich. Letzteres dürfte ausschlaggebend dafür gewesen sein, den Eigelstein als Fahrradstraße und nicht als Fußgängerzone mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ auszuweisen.

Ein wesentliches Anliegen unseres Artikels war es, aufzuzeigen, wie sehr eine Geschäftsstraße durch einen mehr oder weniger weitgehenden Abbau des ruhenden und fließenden Autoverkehrs an Attraktivität gewinnen kann. Dass dies trotz aller Mängel bei der Umsetzung auch für den Eigelstein gelungen ist, zeigt unserer Meinung nach der Vergleich mit dem früheren Zustand – siehe dazu das nebenstehend und auch auf Seite 3 der letzten Ausgabe abgedruckte Foto.

Offensichtlich war aber die Bewertung in dem Artikel, dass sich das Miteinander der Verkehrsteilnehmerinnen zwischenzeitlich eingespielt habe, etwas verfrüht und zu optimistisch. Wahrscheinlich braucht dies doch etwas mehr Eingewöhnungszeit und vielleicht auch noch zusätzliche begleitende Maßnahmen (Markierungen, Kontrollen, ...). Wir würden aber auch nicht ausschließen, dass eine Fußgängerzone mit nachrangiger Fahrradbenutzung sich angedichts der besonderen Bedingungen dieser Straße – Außengastronomie, Niveaugleichheit von Fahrbahn und Bürgersteig und damit keine deutliche Fahrspur und dies bei einem sehr hohen Fußgängeraufkommen – als die bessere Option erweist.

Die Chance für eine solche Lösung ist ja auch noch nicht vertan, da die Umwidmung des Eigelsteins als Fahrradstraße ja ohne Umbaumaßnahmen möglich war und auch eine vollständige oder abschnittsweise Fußgängerzone keinen besonderen Aufwand erfordert.

Wichtig für die weitere Entwicklung am Eigelstein ist zudem, dass die geplanten Radspuren auf der parallelen Nord-Süd-Fahrt endlich eingerichtet werden und so dem Radverkehr eine attraktive Alternative als Nord-Süd-Verbindung geboten wird.

Auf der anderen Rheinseite, auf der Deutzer Freiheit, wird übrigens gerade eine Fußgängerzone erprobt und teilweise heftig bekämpft. Siehe dazu die Beiträge ab Seite 6. Hier könnte sich umgekehrt erweisen, dass eine Fahrradstraße die bessere Lösung wäre. Aber auch dort wäre eine solche alternative Lösung ohne aufwändige und kostspielige Umbauten leicht einzurichten.

Redaktion der RHEINSCHIENE



Eigelstein vor der Umwidmung zur Fahrradstraße

Kölner Straße in Porz

Bessere Fahrradinfrastruktur lässt auf sich warten

Irrungen und Wirrungen auf dem Weg zu einer leistungsfähigen Fahrrad-Infrastruktur

Aktuell

Die Kölner Straße ist in den Ortsteilen Ensen und Westhoven die prägende Achse für den motorisierten Individualverkehr. Die durchgehend vierspurige Straße durchschneidet die beiden Ortsteile und trennt sie in zwei Welten. An wenigen Stellen für den Rad- und Fußverkehr überwindbar dient sie aktuell allein dem Ziel einer leistungsfähigen Anbindung der südlichen Porzer Stadtteile an die Innenstadt.

Infrastruktur für Radfahrende sucht man auf diesem Stück vergeblich. Auch Querungen für den Fußverkehr sind rar. Aufenthaltsqualität ist nicht ansatzweise vorhanden.

Bedarf

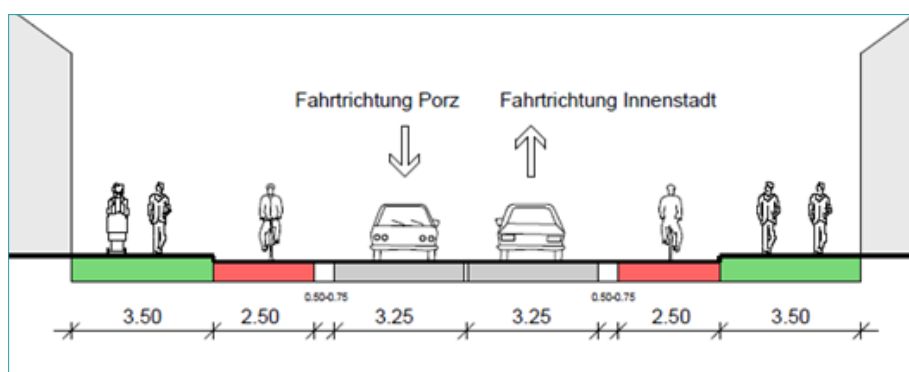
Qualitativ hochwertige Verbindungen sind ganzjährig, witterungsunabhängig und zu jeder Tageszeit gut und sicher zu befahren. Dies trifft auf den Leinpfad am Rheinufer, der regelmäßig durch Hochwasser unpassierbar wird und zudem durch die Doppelnutzung von Spaziergänger*innen und Radfahrenden überlastet ist, nicht zu.

Porz braucht heute und unmittelbar eine zuverlässige Anbindung für den Radverkehr in die Innenstadt.

Die Kölner Straße ist – insbesondere auf dem Teilstück zwischen Steinstraße und Poll – die zentrale und mit Abstand wichtigste Straßenverbindung zur Kölner Innenstadt. Sie hat heute eine hohe Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und muss kurzfristig auch für den Radverkehr entsprechend ertüchtigt werden. Die Kölner Straße ist in dieser Hinsicht schlichtweg alternativlos.

Vorschlag der Verwaltung

Seit 2021 liegt ein Vorschlag der Stadtverwaltung vor, diese Achse aufzuwerten. Gehwege sollen verbreitert und Radverkehrsanlagen gebaut werden. Bedingt durch die gegebenen Querschnitte zwi-



Verwaltungsvorschlag zur Neuaufteilung der Verkehrsfläche auf der Kölner Straße in Porz
Quelle: www.ratsinformation.stadt-koeln.de, Lupe, Vorlagen, Suchwort: 3835/2021

schen den Häuserzeilen, kann dies unweigerlich nur durch eine Reduzierung der Fläche geschehen, die heute dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten ist. Ein Zielkonflikt scheint vorprogrammiert.

Unsymmetrische Belastung

Die vorliegenden Zahlen der Verwaltung zeigen eine tageszeitabhängige, unsymmetrische Belastung. Dies scheint im ersten Moment verwirrend, ist jedoch leicht zu erklären. Die Ursache liegt außerhalb des Stadtbezirks, nämlich in der Innenstadt an der Severinsbrücke, die die bedeutendste MIV-Verbindung in die linksrheinischen Stadtteile darstellt. Fährt man von Porz aus in die Innenstadt, ist es intuitiv die einfachste und geradlinigste

Verbindung auf der Kölner Straße, durch Ensen, Westhoven, Poll und Deutz bis zur Severinsbrücke zu fahren, um dort über die Troisdorfer Straße auf die Brücke aufzufahren. Auf dem Rückweg stellt sich die Situation jedoch ganz anders dar. Um in Deutz auf die Sieburger Straße zu gelangen, muss vom Zubringer aus – aus dem rauschenden Strom der Kraftfahrzeuge, die den Zubringer ansteuern heraus – auf „Im Hasental“ abgelenkt werden. Weit intuitiver ist es an dieser Stelle jedoch, dem Verkehrsfluss zu folgen und über die Autobahn 559 nach Porz zu gelangen.

Eine einfache Lösung für dieses Problem wäre es, die Troisdorfer Straße für die Durchfahrt zu sperren und so die direkte Zufahrt von der Sieburger Straße auf die Severinsbrücke zu unterbinden.



Kölner Straße in Porz-Westhoven: vier Autospuren, aber keinerlei Fahrradinfrastruktur

Die Wegebeziehung ist ohnehin doppelt vorhanden, da von der Siegburger Straße aus alternativ auch über den Gotenring auf die Brücke gefahren werden kann. Diese Maßnahme würde sicherlich dazu führen, dass mehr Autofahrende sich in Porz dazu entscheiden, auf die A 559 in Richtung Innenstadt zu fahren, was wiederum die Ortsdurchfahrten – insbesondere das Poller Zentrum – deutlich entlasten würde. Damit würden schließlich die Zahlen

durchfahrender Kraftfahrzeuge in Ensen und Westhoven reduziert werden.

Diskussionen

Wie zu erwarten, wurde der Vorschlag der Verwaltung von den Mitgliedern der Bezirksvertretung zu großen Teilen heftig kritisiert. Prüfungen weiterer Alternativen wurden in Auftrag gegeben und verzögern bis heute eine Entscheidung zur Umsetzung der dringend benötigten Maßnahme.

Die Fakten sprechen jedoch eine eigene Sprache. Wie in den Anlagen der Vorlage dargelegt, erfordert die Anzahl der durchfahrender Kraftfahrzeuge keine vierspurige Führung.

Die vielfach bemühte Alternativlösung, den Leinpfad weiter auszubauen, ist eine fabelhafte Illusion. Davon abgesehen, dass eine Verbreiterung des Leinpfades mit dem Umbau der Bundeswasserstraße Rhein verbunden ist und einer als unwahrscheinlich anzunehmenden

Zustimmung des Bundes bedarf, würde sich dadurch das Kernproblem des Zielkonfliktes zwischen Radpendlern und Spaziergänger*innen nicht lösen lassen. Breiter ausgebauter Abschnitte, beispielsweise das Rheinufer in Bonn Bad-Godesberg, zeigen deutlich, dass diese Konflikte auch dort bestehen, wo ausreichende Breiten zur Verfügung stehen.

Nicht nur in Porz

Wir brauchen mutige Entscheidungen aus der Politik, um neue Konzepte umzusetzen. Wer heute mit dem Rad unterwegs ist, tut dies trotz fehlender Infrastruktur. Wird ein attraktives Angebot geschaffen, kann mit deutlich mehr Radfahrenden gerechnet werden. Dies tut dem Klima und letztlich auch den Straßen gut, denn jede*r Radfahrend*e bedeutet potentiell auch ein Fahrzeug weniger auf der Straße.

Pierre Beier



VCD-Büro

Samy stellt sich vor

Leider musste uns Elin Petersson, die das VCD-Büro in der Alten Feuerwache seit Anfang des Jahres betreute, aus privaten Gründen verlassen. Wir möchten uns an dieser Stelle herzlich bei Elin für ihren Einsatz bedanken.

Erfreulicherweise haben wir mit Samantha Häns in kurzer Zeit eine engagierte Nachfolgerin gefunden. Nachfolgend stellt sie sich vor.

Ich bin Jurastudentin an der Universität zu Köln und neben langen Tagen in der Bibliothek gehört Engagement für mich genauso zum Uni-Alltag wie schlecht gewürztes Mensa Essen. Nachdem ich mehrere Semester an ehrenamtlichen Projekten teilgenommen habe, habe ich dieses Jahr mein eigenes Projekt, den Mensagarten, aufgebaut. Dabei geht es neben nachhaltiger Gartenarbeit viel um Kontakt mit der Stadt und den zuständigen Ämtern. E-Mails beantworten, Informationen koordinieren und alles, was bei Initiativen an schriftlicher Arbeit anfällt, erledige ich durch meine Erfahrung schnell und effizient.



Seit Oktober unterstützt uns Samy im Büro und bei unserer Öffentlichkeitsarbeit.

ent. Ich bin beim VCD deshalb richtig, weil ich mit meiner Büroarbeit etwas bewirke. Es geht um Themen, die mich, meine Nachbarn, Familie und Freunde betreffen und wenn mir eine Arbeit am Herzen liegt, dann mache ich sie gerne und gut.

Samantha Häns (Samy)



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

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: 10.000 Exemplare

Satz/Druck: grüingedruckt.de

Schloemer Gruppe GmbH

Fritz-Erler-Straße 40

52349 Düren

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

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

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

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

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



Mobilität für Menschen.

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

Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

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

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

Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

- Interessenvertretung für die Anliegen ökologisch bewusster Menschen
- 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

- ☐ **Einzelmithgliedschaft** (min. 69 Euro)
- ☐ **Haushaltsmitgliedschaft** (min. 87 Euro)
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- ☐ **Reduzierter Beitrag** (min. 35 Euro)
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)
- ☐ **Juristische Person** (min. 260 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.

Vorname und Name (oder Verein usw.)* Geburtsdatum

Telefon

Straße und Hausnummer*

E-Mail

PLZ und Wohnort*

Datum und 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 und Unterschrift Kontoinhaber*in

DE38ZZZ00000030519

Gläubiger-Identifikationsnummer des VCD

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

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

* Pflichtangaben

NW 1800

VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

Pierre Beier, Ralph Herbertz, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Melani Lauven, 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
www.vcd-koeln.de

Bürozeiten

Die aktuellen Öffnungszeiten erfahren Sie unter unserer Rufnummer 0221 7393933 oder auf www.vcd-koeln.de.

Vorstandssitzungen und Arbeitskreistreffen

Der Vorstand trifft sich einmal monatlich dienstags um 19:30 Uhr im VCD-Büro. Unsere Arbeitskreise zu den Themen ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr treffen sich ebenfalls (meistens) monatlich. Zu allen Vorstands- und Arbeitskreistreffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die Teilnahme ist derzeit in der Regel auch online möglich. Die Termine erfahren Sie telefonisch (0221 7393933) oder auf www.vcd-koeln.de.

Kontakt

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? Rufen Sie im VCD-Büro an oder schreiben Sie eine E-Mail an:

VCD-Büro: info@vcd-koeln.de
Arbeitskreis Radverkehr: fahrrad@vcd-koeln.de
Arbeitskreis ÖPNV: oePNV@vcd-koeln.de
Arbeitskreis Fußverkehr: 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
- Stadtrad, Bonner Straße 53 – 63, 50677 Köln, Tel. 0221 328075, www.stadtrad-koeln.de



Spendenaufruf

Der VCD Regionalverband Köln möchte seine Serviceleistungen für Mitglieder und Interessierte verbessern und die informative Zeitschrift RHEINSCHIENE weiterhin kostenlos herausgeben.

Um dies zu ermöglichen, braucht er finanzielle Unterstützung.

Werden Sie Unterstützer und spenden an den Regionalverband!

Unser Spendenkonto:

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

Für Überweisungen ab 10,00 Euro pro Jahr übersenden wir Ihnen eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung. Bitte geben Sie Ihre Adresse im Verwendungszweck der Überweisung an.

Vielen Dank!





Stadt Köln

Köln wird mobiler. Du auch?



**Entdecke Deine
Bewegungsfreiheit
Neue Fußgängerzone**
www.mobiler.koeln



Herzschatag
Der
Stadt

Ihr wollt
moderne
Mobilität.
Wir bieten
dasselbe
in Grün.

