

RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 70, Winter 2023/24



Geduldsprobe ÖPNV

Kein Ende in Sicht!?

VCD 
Regionalverband Köln

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 ungebremsten 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,

wer derzeit mit der Bahn unterwegs ist, braucht starke Nerven und viel Geduld, um Zeitverluste und andere Unbequemlichkeiten zu ertragen, aber auch die sich abwechselnden, aber letztlich immer gleichen Begründungen: Signalstörung, Reparatur an Triebwagen, plötzlicher Personalausfall, Personen auf Gleisanlagen, Verspätung durch einen vorausfahrenden Zug.

Jahrzehnte lange Versäumnisse rächen sich jetzt. Egal, ob es sich um innerörtliche, regionale oder überregionale Verbindungen handelt, es ist leider offensichtlich, dass sich die Probleme nicht kurzfristig beheben lassen. Denn neben den leider alltäglichen unverhofften Störungen gibt es in den nächsten Jahren umfängliche Baustellen zur Reparatur und Modernisierung, aber auch dem Ausbau der Netze. Diese führen dann wiederum zu Umleitungen, Ausfällen und Ersatzfahrten – und damit zu weiteren Unannehmlichkeiten.

Trotz aller Widrigkeiten gilt immer noch, dass der öffentliche Nahverkehr das Rückgrat der Verkehrswende ist, genauer gesagt: sein sollte. Um diesem Anspruch gerecht werden zu können, sind erhebliche Investitionen für den Ausbau und die Erneuerung der Netze nötig. Ebenso wichtig sind aber auch Menschen, die das ÖPNV-Angebot gerne und in großer Zahl nutzen. Die Verkehrsunternehmen sollten daher sehr viel Wert darauf legen, auch in einer angespannten Situation ihre Fahrgäste nicht unnötig zu verprellen. Und damit wären wir beim Titelbild und dem **Ersatzverkehr bei Baumaßnahmen**. Auch hier ist es wichtig, auf die Einhaltung von Qualitätsstandards zu achten und das Ersatzangebot so attraktiv wie möglich zu gestalten. Hinweise, worauf dabei zu achten ist, gibt unser Beitrag auf Seite 14.

Wir wissen natürlich nicht, wann die Probleme im ÖPNV im letztendlich behoben sein werden. Wir möchten aber mit unseren Vorschlägen zu einer guten und möglichst schnellen Lösung beitragen. Dies gilt im übrigen nicht nur für den ÖPNV, sondern für das gesamte Spektrum der Mobilität, wie die vielen weiteren Beiträge in dieser Ausgabe zeigen. Nur ein Beispiel: Seit mittlerweile über vier Jahren veranschaulichen wir mit der **Wanderbaumallee.koeln**, wie öffentlicher Raum attraktiv umgestaltet werden kann. Die Collage auf den Seiten 24 und 25 zeigt einige Höhepunkte aus dieser Zeit.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

die Redaktion der RHEINSCHIENE



Foto: Rixa Schwarz

Für ausreichend Bundesmittel für den öffentlichen Verkehr und das 49-Euro-Ticket demonstrierte der VCD Regionalverband Köln gemeinsam mit anderen Initiativen anlässlich der Verkehrsministerkonferenz am 11./12. Oktober am Kölner Heumarkt.

Inhalt

Öffentlicher Nahverkehr

Klettenberggürtel:	
Auch ohne U-Bahn kann der Wochenmarkt bleiben	4
Ost-West-Achse in Köln: Eine endlose Geschichte?	5
Reaktivierung der Bahnlinie zwischen Horrem und Liblar:	
Konzept für einen neuen ÖPNV-Ring um Köln	6
Kreuzung Aachener Straße/Gürtel:	
Umbau zukunftsfähig planen!	8
Nahverkehrskreuz Köln: Das Kreuz mit den Baustellen	10
Erfttalbahn Euskirchen: Wiederaufbau im oberen Erfttal	11
Mülheimer Brücke im Jahr 2024:	
Monatelang für Stadtbahnen gesperrt	12
Linie 13: Zwei neue Haltestellen im nördlichen Abschnitt	13
Großbaustellen der KVB: Aus Erfahrungen lernen	14

Verkehr allgemein

Verbesserung des Wohnumfelds:	
Ein Superblock im Winzerveedel?	15
Mobilitätswende in Köln: Wo stehen wir?	16
Rudolfplatz: Neue Autofreiheit	18
Phrasengenerator zur Verkehrswende	20
Deutzer Freiheit: Stellungnahmen	
des VCD Regionalverbands Köln und	
der Bürgerinitiative Deutzer (Auto-)Freiheit	21
Wanderbaumallee Köln: Rückblick auf vier Jahre	24
Kopenhagen und Stockholm:	
Was man aus anderen Städten lernen kann	26
Kitschburger Straße im Stadtwald: Wer ist zuständig?	29
Letzte Generation:	
Wer blockiert hier was – und wer regt sich auf?	29
Geplantes Neubaugebiet Köln-Rondorf Nord-West:	
Klima- und Verkehrswende werden ignoriert	30
Zukünftige Mobilität:	
„In Tiefgaragen kann ich dann nur noch Pilze züchten“	31
Neue Rubrik: Ärgernis des Halbjahres	31
Köln-Kreuzfeld I: Potenzial für ein Leuchtturmprojekt	32

Radverkehr

Köln-Kreuzfeld II:	
Ein Radverkehrskonzept für den neuen Stadtteil	34
Statusbericht Radverkehr:	
Trankgasse, Rheinufer, Drehbrücke Deutz	36
Team für Nahmobilität:	
Aktuelles zum Fuß- und Radverkehr in Köln	38
RadPendlerRouten-Netz Köln:	
Das Konzept liegt endlich vor	40

VCD

Belvedere-Platz in Brühl: „Brühl macht Platz“	42
VCD-Aktion in Deutz: „Coffee to Wait“	42
wanderbaumallee.koeln in Düsseldorf	44
Wechsel im Vorstand des VCD Regionalverbands Köln	44
Impressum	44
Der VCD stellt sich vor	45
Beitrittsformular	45
Kontakte	46
Spendenaufruf	46

Klettenberggürtel

Auch ohne U-Bahn kann der Wochenmarkt bleiben

Die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Linie 13 enthält erfreuliche Ergebnisse.

Lange haben wir darauf gewartet, nun liegt sie vor: die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Linie 13.

Über den Ausschreibungstext haben wir bereits in der RHEINSCHIENE-Extra-Ausgabe Nr. 10/2021 berichtet. Damals war das Verkehrsdezernat noch in CDU-Hand. Die Vorgaben deuteten darauf hin, dass die gewünschte Vorzugsvariante eine U-Bahn werden sollte, auch wenn es einiges an Kreativität oder eher Zahlen-tricks benötigen würde, um hierfür einen förderfähigen Nutzen-Kosten-Faktor hinzubekommen.

Nun liegen die Ergebnisse auf dem Tisch, und die sind aus Sicht des VCD erfreulich: Von den näher betrachteten Varianten wird sehr klar die oberirdische Streckenführung vom Sülzgürtel bis fast zum Rheinufer empfohlen. Der Klettenberger Wochenmarkt kann bleiben, und auch die Bahnunterführung ist weniger problematisch als befürchtet. Es ist auch die einzige Variante, die volkswirtschaftlich förderfähig ist. Der Eingriff in den Baumbestand ist gering, selbst die geschützten alten Platanen am Bayenthalgürtel bleiben stehen. Allerdings werden zahlreiche Pkw-Stellplätze entlang der Strecke entfallen.

In der Stufe 1 wurden die Korridore und Führungsformen untersucht. Dies führte zu einem frühen Ausschluss der U-Bahn-„Parkstadtvarianten“ wegen enormer bautechnischer Risiken und des zu geringen verkehrlichen Wertes. Also blieb es bei den drei Gürtelvarianten. Die U-Bahn-

Variante hat viele Nachteile. Das beginnt mit dem erforderlichen Trogbauwerk westlich der Luxemburger Straße, das umfangreiche Baumfällungen erfordert, ebenso wie bei allen U-Bahn-Haltestellen entlang der rund vier Kilometer langen Strecke und endet mit der erforderlichen Unterfahrung eines großen Regenwassersammlers unter der Bonner Straße.

Untersucht wurde eine Kombi-Variante mit einem Trogbauwerk zur Unterfahrung der Kreuzung Luxemburger Straße und des Bahn-Tunnels bis zum Zollstockgürtel.

Auch hier überwiegen die Nachteile und Risiken, zum Beispiel bei der Unterfahrung des Bahn-Tunnels. Es bleibt also die vom VCD und vielen anderen favorisierte Variante 1, die oberirdisch bis zum Rheinufer geführt wird. Auch hierbei wird es zu einigen Baumfällungen kommen, allerdings deutlich geringer (130 Bäume) als bei den anderen genannten Varianten (bis zu 280 Baumfällungen).

Besonders erfreulich ist die Aussage des Gutachters, dass der Klettenberger Wochenmarkt bestehen bleiben kann. Es müsste lediglich eine Verschiebung nach Westen um einige Meter erfolgen. Die Bahn kann auf Kosten einer Fahrspur rechts und links am Mittelstreifen vorbeifahren. Der einzige offensichtliche Nachteil dieser Variante ist die Bilanz der Pkw-Stellflächen. Von den aktuell vorhandenen 745 Parkplätzen entlang der Strecke bleiben nur etwa 200 übrig. Bei einer unterirdischen Variante wären es mehr. Hier könnten einige neu zu errichtende Quartiersgaragen für Entlastung sorgen.



Markt auf dem Mittelstreifen des Klettenberggürtels
© Rheinisches Bildarchiv Köln/Britta Schlier

Als Stufe 2 der Machbarkeitsstudie wurde noch eine mögliche Rheinquerung der Linie 13 untersucht. Fazit in Kurzform: Eine Brücke an dieser Stelle ist nicht sinnvoll, und auch ein Tunnel unter dem Rhein würde einen zu großen Eingriff ab der Haltestelle Bonner Straße erforderlich machen. Andere Querungsvarianten wurden im Rahmen der Studie nicht untersucht, sodass eine Fortführung der Linie 13 auf die andere Rheinseite zumindest in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist.

Wie geht es weiter?

Im vierten Quartal 2023 soll eine umfangreiche Beteiligung der Bevölkerung stattfinden. Ein Planungsbeschluss ist für das kommende Jahr 2024 möglich. Der Baubeginn könnte bestenfalls 2027 sein, sodass bis zum Abschluss der Bauarbeiten in rund zehn Jahren (2033?) und der Einweihung der neuen Strecke noch viel Wasser den Rhein runterfließen wird.

Sabine Müller



Visualisierung der oberirdischen Führung der Linie 13 am Klettenberggürtel gemäß der Machbarkeitsstudie

Planung der Ost-West-Achse in Köln

Eine endlose Geschichte?

Machbarkeitsstudie und Vorplanung

Die Kölner Ost-West-Achse steht nun wieder auf der politischen Agenda. Bereits im Jahr 2011 hatte der Stadtrat Machbarkeitsstudien beauftragt, die in 2017 vorgelegt wurden. Nachdem sich Grüne und CDU auch nach einer umfassenden Diskussion und Bürgerbeteiligung in den Jahren 2017 bis 2020 nicht auf eine der beiden Vorzugsvarianten (oberirdisch oder Tunnel von Heumarkt bis Moltkestraße) einigen konnten, hat die Stadtverwaltung in den letzten drei Jahren eine detaillierte Vorplanung zu den Alternativen erstellt.

Vorplanungen ermöglichen baldige Entscheidung

Die Stadt Köln hat diese Planungen umfassend und weitgehend transparent im Internet zur Verfügung gestellt (www.stadt-koeln.de | *Leben in Köln* | Verkehr, Mobilität | Ost-West-Achse). Die Planungen sind als gelungen zu bewerten und zeigen für jede Haltestelle und Variante Vor- und Nachteile transparent auf. Die Kostenschätzung und damit auch der für die Förderfähigkeit durch Bund und Land entscheidende Kosten-Nutzen-Faktor der einzelnen Varianten sollen noch in 2023 ergänzend veröffentlicht werden. Die Ratsmehrheit hätte dann keinen Grund mehr, einen Grundsatzbeschluss weiter aufzuschieben. Zwischenzeitliche Gedankenspiele, den Beschluss bis nach der Kommunalwahl im Herbst 2025 zu vertragen, lehnt der VCD entschieden ab. Alle Argumente – mit Ausnahme der konkreten Kosten-Nutzen-Faktoren nach den nun abgeschlossenen Planungen vor dem Variantenentscheid – sind ausdiskutiert. Es wäre verantwortungslos, das notwendige Aufbruchsignal für Verbesserungen auf der Achse noch weiter aufzuschieben.

Eindeutige Vorteile für oberirdische Lösung

Die bisherigen Ergebnisse der Planung bestätigen die seit vielen Jahren vertretene Position des VCD: Die Tunnelösung dauert erheblich länger. Sie ist während der Bauphase mit großen Einschränkungen



Wie grundlegend anders der Straßenraum auf der Ost-West-Achse auch bei einer oberirdischen Führung der Stadtbahn umgestaltet werden kann, haben wir bereits vor fünf Jahren in der Ausgabe 62/2018 am Beispiel der Hahnenstraße illustriert. Links der derzeitige Zustand, rechts die Visualisierung einer möglichen Neuaufteilung der Verkehrsflächen.

gen im Straßenraum sowie bei den existierenden Stadtbahnlinien verbunden, beispielsweise einer Trennung der Linien 3 und 4 am Neumarkt. Die Tunnel-Variante ist zudem offensichtlich erheblich teurer und risikoreicher als die oberirdische Führung. Fahrzeitgewinne im Tunnel werden durch lange Wege zu den tiefliegenden U-Bahn-Stationen aufgezehrt: zum Beispiel bis zu 30 Meter am Neumarkt auf vier Etagen, 35 Meter am Rudolfplatz. Auch der Wegfall der Haltestelle Mauritiuskirche würde für viele einen zusätzlichen Aufwand bewirken. Nur die Innenstadt durchfahrende Fahrgäste hätten einen Zeitvorteil.

Geld und Fachkräfte stehen bei einem Tunnelprojekt dieser Größenordnung für Jahrzehnte für andere wichtige ÖPNV-Maßnahmen nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung. Auch ist die Klimabilanz der oberirdischen Variante offenkundig erheblich besser als diejenige der unterirdischen.

Herausforderung Stadtgestaltung

Angesichts dieser offensichtlichen Häufung von Nachteilen scheinen die Befürworter der U-Bahn-Lösung dem größeren städtebaulichen Gestaltungsspielraum an der Oberfläche ein überragendes Ge-

wicht beizumessen. Nach Ansicht des VCD wiegt jedoch die im Straßenraum gewonnene Fläche von zwei Stadtbahngleisen die genannten Minuspunkte der unterirdischen Variante bei weitem nicht auf. Zudem werden durch lange Rampen (Tunnelmündungen) am Heumarkt, an der Moltkestraße und in der Jahnstraße neue stadtgestalterische Zwangspunkte geschaffen. Die Unterfahrung des Barbarosaplatzes der Linie 18 bis zum Südbahnhof wäre aus Sicht des VCD ein U-Bahn-Projekt, das im Verhältnis zum Aufwand erheblich größeren Nutzen bringen würde als die Ost-West U-Bahn.

Kostenschätzung und Einigungsperspektive

Der VCD erwartet nun mit Spannung die Veröffentlichung der Kostenschätzung und appelliert an die Parteien, dann kurzfristig eine verantwortungsvolle Entscheidung mit der für ein solches Kernprojekt wünschenswerten breiten Mehrheit zu treffen. Möglicherweise können vom Mehrheitsvotum abweichende Zielvorstellungen in zeitgleich zu beschließenden weiteren ÖPNV-Projekten erreicht werden.

Markus Meurer,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Reaktivierung der Bahnlinie zwischen Horrem und Liblar

Konzept für einen neuen ÖPNV-Ring um Köln

Ein Vorschlag für eine deutliche Kapazitätsausweitung und mehr Effizienz im regionalen Schienennetz

Gemäß den Zielen unserer jetzigen Bundesregierung soll sich die Zahl der Nutzer des ÖPNV bis 2030 verdoppeln. Auf dem vorhandenen Schienennetz rund um Köln kann dies nicht gelingen, denn es ist jetzt schon überlastet. Deshalb müssen neue Strecken gebaut oder alte reaktiviert werden. Eine dieser infrage kommenden Strecken ist die ehemalige Bahnlinie Horrem – Liblar. Sie geht in Horrem von der überlasteten Hauptstrecke Köln – Aachen ab und verbindet den nördlichen Teil des Rhein-Erft-Kreises mit dem südlichen.

Nachfolgend wird gezeigt, welchen Gewinn eine Reaktivierung dieser Strecke für den Großraum Köln bedeutet. Neben der schon erwähnten Schienenverbindung vom Nord- in den Südkreis ist dies vor allem die Reduzierung der Überlastung des Kölner Hauptbahnhofs und damit verbundener ständiger Unpünktlichkeit und sogar des Ausfalls der Züge rund um Köln.

Die Strecke Horrem – Liblar kann zentraler Bestandteil eines weiträumigen ÖPNV-Rings um Köln werden, durch den vermieden wird, dass die Bürger der anliegenden Kommunen immer über den Kölner Hauptbahnhof reisen müssen, wenn sie in eine Nachbarstadt mit dem Zug reisen wollen.

Dazu nur ein Beispiel: Die Fahrzeit von Bergheim nach Liblar dauert heute mit dem Zug über Köln rund 1:10 Stunden, mit Zug und Bus bis Erftstadt Bahnhof (in Liblar) 1:05 Stunden, mit dem Schnellbus bis Liblar ErftstadtCenter 55 Minuten, mit dem Pkw 38 Minuten. Mit einer reaktivierten Strecke Horrem – Liblar könnte die Fahrt mit dem Zug auf etwa eine halbe Stunde verkürzt werden.

Der zweite Effekt liegt darin, dass eine Umfahrung des Kölner Hauptbahnhofs vom Ruhrgebiet kommend in die Eifel oder nach Bonn und das südliche Rheinland möglich wird.

Ein wenig Geschichtliches

Die Strecke Köln – Aachen – Antwerpen gehört zu den ältesten Fernbahnstrecken der Welt und war die erste internationa-

le Strecke überhaupt. Auch der spätere Rhein-Erft-Kreis wurde über den Bahnhof Horrem schon früh an das internationale Netz angeschlossen (1841). Köln wuchs während der darauffolgenden Jahrzehnte zum zentralen Knotenpunkt und galt spätestens um die Jahrhundertwende als überlastet, sodass man 1904 mit dem Bau einer „Entlastungsstrecke Ruhr – Mosel“ begann, die über Neuss, Horrem und das Ahrtal den Großraum Köln umfahren sollte. Dabei wurden vorhandene Strecken ausgebaut oder ganz neue Linien angelegt. Durch den ersten Weltkrieg wurde die endgültige Fertigstellung verhindert, aber große Teile waren schon fertig und nicht nur für Personenzüge, sondern auch für schwere Güterzüge ausgelegt. Nach 1918 konnte die Strecke nicht mehr vollendet werden, weil Frankreich dagegen Einspruch erhob. Die Strecke Horrem – Liblar, die ursprünglich von der Bergheimer Kreisbahn betrieben wurde, war aber bereits ausgebaut.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurden mit der zunehmenden Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Straße und dem Vorrücken der Tagebaue allerdings immer mehr Teilstücke dieser Strecke stillgelegt. Diese stehen heute unter Denkmalschutz, sie dürfen also nicht mehr einfach überbaut werden, was von Zeit zu Zeit dennoch geschieht, zuletzt 2022 bei der Ausweisung eines neuen Baugebiets in Kerpen-Türnich. Das letzte Teilstück Horrem – Mödrath wurde bis 1978 befahren und dann stillgelegt, aber nicht entwidmet.

Heute, 2023 ist der Hauptbahnhof Köln wieder hoffnungslos überlastet, wie auch die Schienennetze in anderen Großstädten. So beginnt jetzt die Diskussion um den Bau von S-Bahn-Ringen um die Großstädte. Jüngstes Beispiel ist Frankfurt, um den hoffnungslos überlasteten Schienenpersonennahverkehr im Großraum zu entlasten. Dafür sind 1,1 Milliarden Euro vorgesehen.

Im Agglomerationskonzept für die Region Köln/Bonn, das unter anderem die Städte Köln, Bonn, Leverkusen und die um Köln liegenden Kreise tragen, wird die Notwendigkeit eines weiträumigen ÖPNV-Rings

um Köln angesprochen, der zum einen den Hauptbahnhof Köln entlaste und zum anderen schnellere Verbindungen für Pendler und andere Reisende schaffe, weil sie kürzere Strecken fahren können und zeitraubende Umwege über den Hauptbahnhof vermeiden können.

Die Strecke Horrem – Liblar wurde auf einem Damm angelegt, unter dem viele Brücken hindurchführen. Das bedeutet heute den kaum zu überbietenden Vorteil, dass es keine Kreuzungen mit Straßen gibt, die aufwändig überwunden oder beschränkt werden müssen. Auch da, wo Brücken abgebrochen wurden, ist der Damm noch erhalten.

Teilabschnitte eines ÖPNV-Rings

Ein neuer ÖPNV-Ring um Köln könnte aus den folgenden Teilabschnitten bestehen:

- Köln Hbf – Ehrenfeld – Bocklemünd – Pulheim – Stommeln – Rommerskirchen (wird zur Zeit als S-Bahn-Strecke ausgebaut)
- Daran anschließend die noch aktiv von RWE genutzte Strecke Bf Rommerskirchen – Bf Niederaußem (7,3 km)
- Über den rekultivierten Tagebau Bergheim eine neu zu bauende Strecke Niederaußem – Bergheim-Kenten oder Bergheim Bf (ca. 5 – 6 km), Weiterführung an die vorhandene Strecke Bergheim-Kenten – Quadrath – Horrem etwa auf der Höhe des Martinswerks, beziehungsweise Weiterfahrt auf der aktiven Strecke von Bergheim kommend zum Bf Quadrath (+ ca. 2,4 km)
- Bf Quadrath – Bf Horrem (3,4 km)
- Reaktivierung der Strecke Horrem – Bf Mödrath, 3 km, Trasse vorhanden, drei Brücken müssen neu gebaut werden, stillgelegt, aber nicht entwidmet
- Neubau der Strecke Bf Mödrath – Türnich Gewerbegebiet (3 km), Trasse vorhanden, aber entwidmet, nur juristisch ein Neubau, technisch nicht
- Neubau der ehemaligen Strecke Türnich – Gewerbegebiet Balkhausen – Brüggen, Strecke ist teilweise bebaut und muss deshalb zum Teil neu trassiert werden, was hinter dem Bahndamm ortsnahe auf rekultiviertem Tagebau Berrenrather Börde möglich ist
- Brüggen – Liblar: Hier ist eine weit-

gehende Bebauung vorhanden. Auch hier ist der Bahndamm noch vorhanden, aber die Anwohner werden protestieren. Von Brüggan aus könnte eine zukünftige Strecke weiträumig um die Bebauung herum geführt werden und nach zwei Kilometern an eine noch zu schaffende Güterzugstrecke angeschlossen werden. Diese soll die Nord-Süd-Bahn von Knapsack an die Eifelbahn bei Liblar anbinden und wurde vom Kreistag des Rhein-Erft-Kreises als Forderung beschlossen.

- Von Liblar aus schließt sich der Ring Richtung Köln Hbf über Brühl-Kierberg und Hürth-Kalscheuren.

Die ursprüngliche Länge der Strecke Horrem – Liblar betrug 15,3 Kilometer. Durch die teilweise Neutrassierung wird sie um rund ein bis drei Kilometer länger werden. Ab Abzweig Bf Mödrath existiert noch der Damm nach Kerpen Mitte auf einer Länge von etwa zwei Kilometern, eine Brücke über die A 61 muss neu gebaut werden, dies wird aber ohnehin im Zuge der Ver-

längerung der Stadtbahn Linie 7 geschehen. Dadurch ist eine Verlängerung der S-Bahn ab der jetzigen Endhaltestelle Horrem nach Kerpen möglich, wodurch die Kerpener direkt zum Kölner Hauptbahnhof fahren können.

Nur mit schnellen Verbindungen wird der ÖPNV mit dem Individualverkehr konkurrenzfähig und nur so kann eine echte Verkehrswende erreicht werden.

Natürlich ist noch ein weiterer Ausbau denkbar, so könnte man den Ring mit dem Neubau einer Verbindung von Rommerskirchen nach Dormagen erweitern, aber das dürfte in weiter Zukunft liegen. Die Reaktivierung der Strecke Horrem – Liblar wäre schon ein vielversprechender Anfang. Das haben auch die Verantwortlichen von goRheinland (ehemals NVR) erkannt, die dazu eine Machbarkeitsstudie beantragt haben, die mit den Mitteln zum Strukturwandel im Braunkohlerevier finanziert wird und mit 660.000 Euro bewilligt worden ist.

Birgit Peltzer



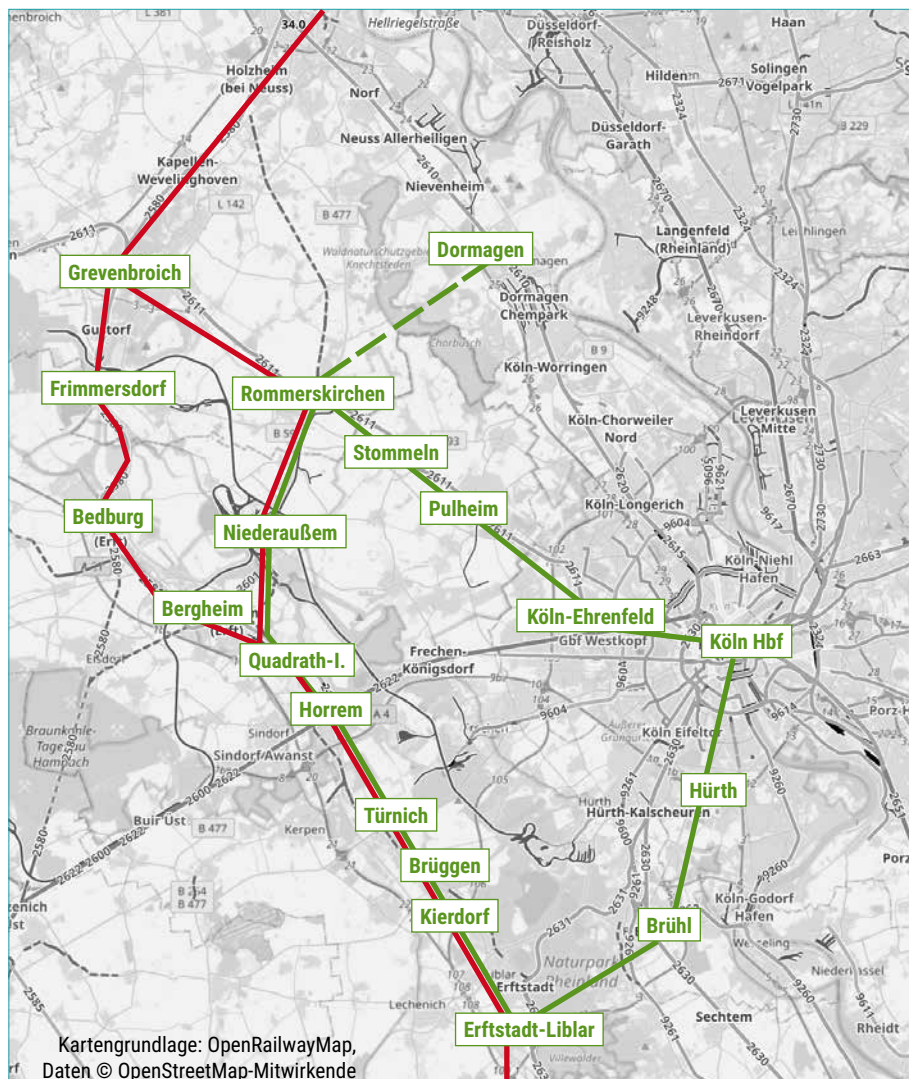
Treppe zum ehemaligen Bahnhof Mödrath, die – wie auch der Rest des Bahnhofs – im Dornröschenschlaf liegt.



Brücke unmittelbar nach der Abzweigung in Horrem. Das Foto zeigt, dass die Fundamente für zwei Gleise ausgelegt wurden.



In weiten Teilen verläuft der Damm so hoch, dass die Anwohner bei einer Reaktivierung problemlos vor Lärm geschützt werden.



Verlauf des vorgeschlagenen ÖPNV-Rings (grün), einer möglichen Verlängerung (gestrichelt) und der ursprünglichen „strategischen Bahn Ruhr-Mosel-Entlastungsstrecke“ (rot)

Kreuzung Aachener Straße/Gürtel

Umbau zukunftsfähig planen!

VCD-Vorschläge für den Umbau dieses für Köln einmaligen Knotenpunkts

Im Juli war der „Aachener Stern“ bereits in den Medien: Nach 20 Jahren musste die stark beanspruchte Gleiskreuzung neu gebaut werden.

Sie sieht von oben betrachtet aus wie ein Stern, weil es an jeder der vier Seiten Verbindungskurven in jede Richtung gibt – einmalig im Kölner Netz. An jeder der vier Seiten liegt jeweils ein Bahnsteig der Haltestelle „Aachener Str./Gürtel“ die einen wichtigen Knotenpunkt im Netz darstellt. Täglich steigen hier Tausende Fahrgäste zwischen den Linien 1, 7 und 13 um. Bei Sperrung der Zulpicher Straße fährt hier zusätzlich auch die Linie 9.



Stadtbahnhaltestelle Aachener Str./Gürtel

Das Nadelöhr im Westen

Die Kreuzung stellt schon heute ein Nadelöhr im Netz dar, denn die Bahnen müssen nicht nur auf den Autoverkehr warten, sondern auch auf kreuzende und abbiegende Bahnen.

Insbesondere die Linie 7 ist eine betriebliche Herausforderung: Sie muss stadtauswärts nach links und stadteinwärts nach rechts abbiegen, was schwieriger in die Ampelphasen zu integrieren ist, als geradeaus zu fahren. Wenn eine

Bahn der Linie 7 dicht vor oder hinter einer Bahn der Linie 1 oder 13 fährt, führt dies häufig zu Verspätungen an der Kreuzung, weil die Bahnen nicht aneinander vorbeifahren können.

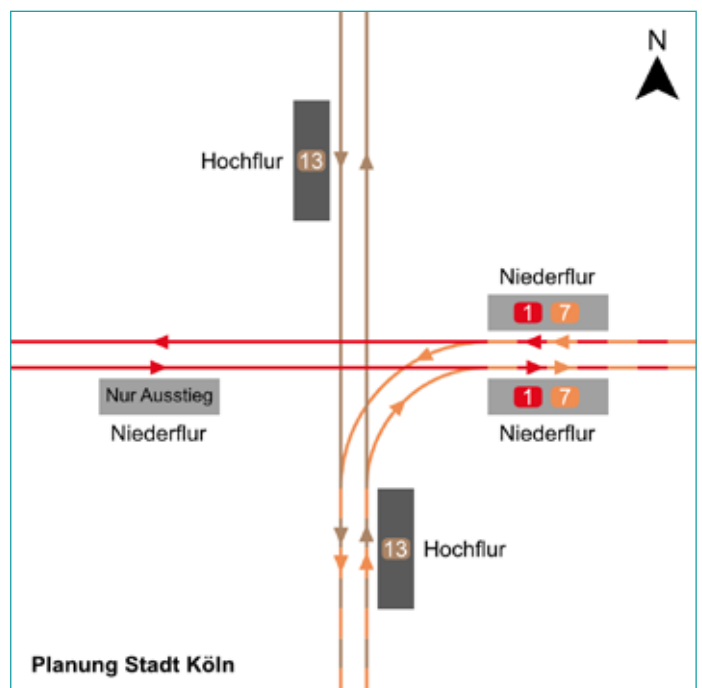
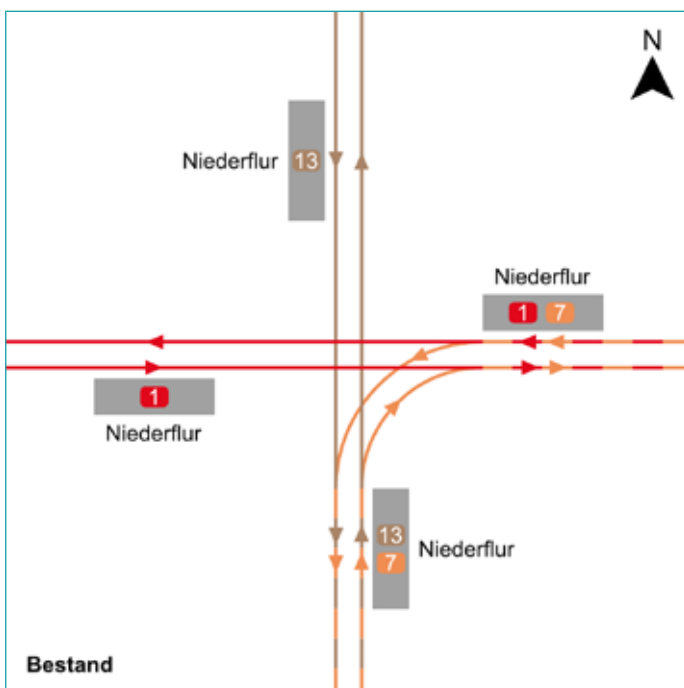
Beispiel: Eine Bahn der Linie 7 steht am südlichen Bahnsteig und wartet darauf, dass sie nach rechts in Richtung Innenstadt abbiegen kann. Währenddessen wartet direkt dahinter bereits eine Bahn der Linie 13, die bei der aktuellen Ampel-

phase eigentlich schon die Kreuzung geradeaus überqueren könnte.

Diese Situation kommt auch in umgekehrter Reihenfolge vor sowie ebenfalls zwischen den Linien 1 und 7.

Schlimmer geht immer – kurzsichtige Planung

Im Rahmen des Großprojekts Ost-West-Achse soll auch die Haltestelle Aachener



Str./Gürtel ausgebaut und barrierefrei werden: Die Bahnsteige auf dem Gürtel werden angehoben, um einen barrierefreien Zugang zur Linie 13 zu ermöglichen.

Am südlichen Bahnsteig hält aber auch die Linie 7, für die der Bahnsteig dann zu hoch sein wird. Deshalb wird ein neuer Bahnsteig auf der Ostseite gebaut, an dem zukünftig neben der Linie 7 auch die 90 Meter langen Bahnen der Linie 1 halten sollen. Dadurch sinkt aber fatalerweise die Kapazität der Haltestelle!

Aktuell können die Bahnen der Linien 1 und 7 in Richtung Innenstadt gleichzeitig an ihrem jeweiligen Bahnsteig halten, um dann kurz nacheinander abzufahren. Zukünftig wäre dies nicht mehr möglich: Jeweils ein Zug müsste den gesamten Fahrgastwechsel abwarten, wodurch häufig auch die Ampelphase verpasst werden wird. Noch größer werden die Verzögerungen, wenn eine Bahn der Linie 13 hinter einer der Linie 7 warten muss, die selbst noch darauf wartet, abbiegen zu können.

Es entsteht der Eindruck, dass beim bisherigen Variantenentscheid an dieser Haltestelle die Einsparung der Kosten über allem stand, ohne jegliche Rücksicht auf Nachteile für den Betrieb.

Die bessere Alternative

Anstatt die Kapazität der Kreuzung zu verringern, muss die Kapazität unbedingt erhöht werden, um den Betrieb zuverlässiger zu machen, um flexibler zu werden und für zukünftige Taktverdichtungen ge-

rüstet zu sein.

Vor allem auf der Linie 13 wird die Nachfrage durch die geplanten Verlängerungen an beiden Enden deutlich steigen, sodass ein Fünf-Minutentakt unausweichlich wird – zumal es schon längst einen Ratsbeschluss dazu gibt, der aktuell konsequent ignoriert wird.

Wie könnte also die Kapazität der Kreuzung erhöht werden? Die Antwort findet sich an einer anderen Stelle in der Stadt: am Barbarossaplatz. An der südöstlichen Seite der Kreuzung gibt es ein zusätzliches „Überholgleis“, das es den Bahnen der Linien 12 und 15 ermöglicht, an der abbiegenden Linie 16 vorbeizufahren (und umgekehrt).

Solche zusätzlichen Gleise an Kreuzungen sind in vielen Straßenbahnnetzen sehr häufig, in Köln ist das Exemplar am Barbarossaplatz bisher einmalig.

Das Prinzip könnte problemlos auf die Haltestelle Aachener Str./Gürtel übertragen werden: An der Südseite der Kreuzung könnte ein Überholgleis für die Linie 13 gebaut werden, die dann unabhängig von der Linie 7 die Kreuzung überqueren kann. Im Mittelstreifen ist genug Platz dafür vorhanden.

Der Bahnsteig der Linie 7 bliebe bestehen, für die Linie 13 müsste eine zusätzliche Bahnsteigkante auf der Nordseite der Kreuzung gebaut werden. Dort bietet es sich an, das westliche Gleis an den Rand des Mittelstreifens zu verlegen und dazwischen einen rund neun Meter breiten Mittelbahnsteig zu bauen (siehe Grafik VCD Variante 1).

Der Bahnsteig der Linie 1 für Fahrten in Richtung Zentrum bliebe ebenfalls an Ort und Stelle, müsste aber ausgebaut werden.

Optional könnte auch auf der Ostseite der Kreuzung ein Überholgleis gebaut werden. Hierfür bietet sich der Bereich an, wo sich aktuell der Bahnsteig für Fahrten in Richtung Westen und Süden befindet.

Die Komplexität der Infrastruktur würde durch die Überholgleise nicht erhöht, denn es werden keine zusätzlichen Weichen benötigt, sondern nur mehr Platz.

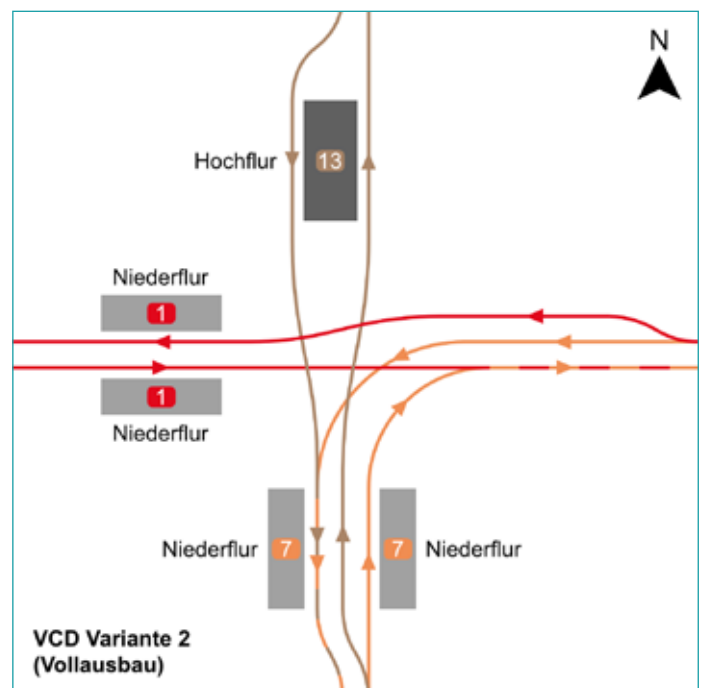
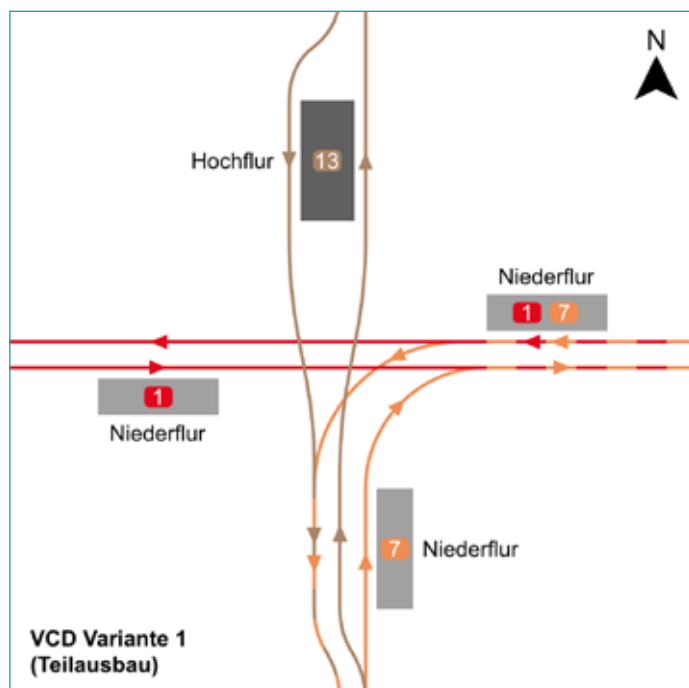
An der West- und der Südseite müssten als Ersatz neue Bahnsteige gebaut werden, die dann jeweils direkt gegenüber den bestehenden liegen würden (siehe Grafik VCD Variante 2). Diese zweite Ausbaustufe wäre aber nur langfristig nötig, wenn der Bedarf weiter ansteigt.

Chance jetzt ergreifen!

Noch ist es möglich, die „Sparvariante“ zu verhindern, die mittelfristig eine Fehlplanung wäre. Wer einen zukunftsfähigen ÖPNV in Köln will, muss vorausschauend planen und die Gelegenheit für einen Umbau nutzen, die sich durch den Ausbau der Ost-West-Achse ergibt.

Bei der Abwägung der Varianten sollten nicht die Kosten im Vordergrund stehen, sondern die Optimierung des Betriebsablaufs: zuverlässiger, schneller, öfter.

Nicolas Blume,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Nahverkehrskreuz Köln

Das Kreuz mit den Baustellen

**Im regionalen Bahnverkehr führen Bau-
maßnahmen schon seit längerem zu
massiven Beschränkungen.**

Während der Gamescom wollten zehntausende Menschen in Köln den Nah- und Fernverkehr nutzen – schon zu normalen Zeiten eine Herausforderung. Doch dieses Jahr meinte die Deutsche Bahn, den Kölner Hauptbahnhof am Wochenende sperren zu müssen. Die Verbindung zwischen Deutz und anderen Bahnhöfen in Köln – so hielt der ICE nach Brüssel in Köln-Ehrenfeld – sollte die Kölner S-Bahn herstellen, eine Bahn, die sich seit Jahr durch größte Unzuverlässigkeit auszeichnet. So auch an diesem Wochenende. Zu dem am Wochenende ohnehin ausgedünnten Fahrplan kamen noch weitere Probleme hinzu: viele Züge nur mit einem Wagen bei erhöhtem Fahrgastaufkommen, kurzfristige Zugausfälle und der komplette Ausfall der S 6.

Während die Fahrgäste schlecht befördert werden, spart sich DB Fernverkehr die Kosten für zusätzliche Verkehrsleistungen.

RB 25 (Oberbergische Bahn)

Etwa alle zwei Jahre wird die Strecke für den Schienenverkehr gesperrt, um ein bis zwei Brücken zu erneuern. Danach fährt die RB 25 wieder, um dann erneut für Monate gesperrt zu werden. So auch im Jahr 2023. Für die Erneuerung von drei Brücken ist ab Overath seit Juni Schluss. Und das soll aufgrund einer Bauverzögerung noch bis in das Frühjahr 2024 gehen. Im April 2024 folgt dann eine Streckenspernung aufgrund von Brückenarbeiten (!) zwischen Hansaring und Rösrath.

Bauarbeiten RRR in Langenfeld

Um den S-Bahn-Verkehr zwischen Köln und Düsseldorf durchgängig zweigleisig zu führen und zugleich Gleisen, Weichen, Brücken, Lärmschutzwänden und Oberleitungen zu erneuern, war die S 6 zwischen Langenfeld und Leverkusen Chempark von August 2022 bis Ende September 2023 gesperrt. Ab dem 28. Juli 2023 sind auch alle Regionalexpress-Linien zwischen Köln und Düsseldorf über Le-

verkusen Mitte entfallen. Die Sperrung sollte zunächst bis zum 8. September gelten und wurde dann mehrfach verlängert. Mehr als zwei Monate war das Zentrum der Großstadt Leverkusen damit vollständig vom Schienenverkehr abgeschnitten. Die Umleitungen führten zu massiven Verspätungen insbesondere auf der Strecke Solingen – Opladen – Köln sowie zwischen Neuss und Köln. Trotz der Baustelle sollte die S 6 zwischen Leverkusen Chempark und Köln-Worringen regulär verkehren. Hier sorgten jedoch fehlende Personalreserven („Springer“) bei sehr häufigem „kurzfristigen Personalausfall“ sowie „technischen Störungen“ dafür, dass eine fahrende S 6 statt die Regel die Ausnahme darstellte. Köln-Stammheim wurde bahnmäßig abgehängt. Im VRR-Abschnitt der S 6 zwischen Langenfeld und Essen lief es deutlich besser.

Seit Anfang Oktober ist erfreulicherweise eine deutliche Verbesserung festzustellen.

RE 7/RB 48 Köln – Opladen – Wuppertal

Vom 6. bis zum 13. November 2023 ist die Strecke von Köln-Mülheim über Opladen, Solingen Hbf nach Wuppertal und bis Hagen vollständig gesperrt. Kein Zugverkehr. Eine ganze Region wird abgehängt. Die Fahrgäste sind auf Busse mit langen Fahrzeiten angewiesen.

Strecke nach Aachen

Hier sind Brückenbauarbeiten zwischen Düren und Aachen mehrfach im Jahr der Grund, warum RE 1, RE 9 und S 19 meist ab Horrem eingestellt werden. Warum nicht bis Düren gefahren werden konnte, auch wenn die Bauarbeiten erst hinter diesem Haltepunkt beginnen, hat sich für den Fahrgast nicht erschlossen.

Strecke nach Bonn und in die Eifel

Auch hier gibt es immer wieder Ausfälle und Streckensperrungen, mal wieder ab

Linie	Zug	Abfahrt / Departure	Ziel / Destination
S 6	Zug nicht am		Köln-Nippes
RB 48 / 12378	Köln Messe/Deutz - K. Mülheim - Opladen		Solingen
RB 27 / 10636			Köln-Ehrenfeld
RB 38 / 10285	Zug nicht am		Köln Messe/Deutz
RB 38 / 16208	Zug nicht am		Bedburg (Erf)
S 12	Zug nicht am		Köln-Ehrenfeld
S 12	Köln Messe/Deutz - Pars (RB) - Trarbach		Hennes
RB 48 / 12378	Brühl - Secktau - Bonn Hbf - Bonn (M Campus)		Bonn-Mehlem
RE 5 (RRX)			Köln Messe/Deutz

Leider ein allzu vertrautes Bild: Zugausfälle auf einer Anzeigetafel im Kölner Hauptbahnhof

dem 13. bis zum 30. Oktober und im Dezember am Wochenende für alle Linien von Köln bis Brühl/Hürth-Kalscheuren. Freundlicherweise erfahren die Fahrgäste, dass unter der Woche der RE 5 und die RB 26 Verspätungen haben und der RB 48 gar nicht fährt. Bisweilen gibt es einen Schienenersatzverkehr. In vielen Fällen wird aber auf andere Linien verwiesen.

Was passiert eigentlich mit den Geldern?

Wenn zum Beispiel die RB 48 zwischen Köln und Bonn nicht fährt und die Fahrgäste auf die Linie RB 26 und RE 5 verwiesen werden, die S 6 sogar überhaupt nicht fährt, gibt es ein deutlich verringertes Angebot. In vergleichbaren Fällen können Fahrgäste in anderen Regionen beispielsweise folgendes lesen:

„Durch die Streckenverkürzungen der Linie bis Dresden Neustadt fährt der Streckenbetreiber DB Regio weniger Kilometer als mit dem VVO Verkehrsverbund Oberelbe vertraglich vereinbart. Diese Differenz nutzen wir, um das Angebot (...) zu verbessern“.

So steht es im Kundenheft vom VVO. Haben Kundinnen und Kunden des VRS/NVR/goRheinland jemals einen solchen Satz gelesen? Was machen denn diese Gremien mit den trotz nicht erbrachter Leistungen eingenommenen Geldern?

Dem Fahrgast wird hingegen angekündigt, dass trotz schlechterem und ausfallendem Angebot die Fahrpreise ständig steigen. Im Juni 2023 und schon wieder ab Januar 2024. Diesmal sogar um rund zehn Prozent.

Wolfgang Besser



Erfttalbahn Euskirchen – Bad Münstereifel

Wiederaufbau im oberen Erfttal

Geschichte und Zukunft des Bahnverkehrs nach Bad Münstereifel

Seit über zwei Jahren gibt es nun keinen Eisenbahnverkehr mehr auf der Erfttalbahn Euskirchen – Bad Münstereifel. Auch diese Bahnstrecke fiel der Flutkatastrophe vom 14. und 15. Juli 2021 zum Opfer. Seitdem müssen sich die Busse des Schienenersatzverkehrs durch die Dörfer quälen, um alle Stationen anfahren zu können, an denen zuvor die RB 23 hielt.

Zur Geschichte der Strecke

Die 14 Kilometer lange Erfttalbahn wurde 1890 errichtet. Beim Bau der Strecke wurden mit Ausnahme des Haltepunktes Kreuzweingarten alle Betriebsstellen als Bahnhöfe ausgeführt. 1928 wurde zusätzlich der Haltepunkt Zuckerfabrik in Betrieb genommen. Im 2. Weltkrieg kam der Bahnverkehr mit dem Näherkommen der Westfront Ende 1944 ganz zum Erliegen. Im März 1945 sprengten zurückziehende deutsche Truppen alle Brücken. Da die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs deshalb auch nach Kriegsende nicht möglich war, mussten die Menschen aus Münstereifel und dem oberen Erfttal bis September 1945 zu Fuß nach Euskirchen gehen. Erst dann wurde ein Omnibus eingesetzt, der ständig überfüllt war.

Nach dem Wiederaufbau der zerstörten Brücken konnte der erste Zug am 2. Juni

1948 bis Münstereifel wieder durchfahren. Sechs Zugpaare fuhren 1948 täglich wieder nach Münstereifel. Zum Sommerfahrplan 1950 verkehrten erstmals drei durchgehende Zugpaare von Münstereifel nach Köln und zwei in entgegengesetzter Richtung. Zum Winterfahrplan des Jahres 1951 kamen dann zusätzlich noch Omnibusse der Deutschen Bundesbahn „als Ergänzung des Schienenverkehrs“ zum Einsatz.

Eine Gesamtanierung der Strecke wurde 1959/60 durchgeführt. Die Höchstgeschwindigkeit konnte dabei auf lediglich 60 km/h erhöht werden. 1968 geriet im Zuge des „großen Nebenbahnsterbens“ die Strecke Euskirchen – Bad Münstereifel auch in die Diskussion über mögliche Stilllegungen.

Bis Ende der 1980er Jahre fand neben dem Personenverkehr mit Diesellok bespannten Personenzügen der Deutschen Bahn auch Güterverkehr statt.

Statt der immer wieder in Rede stehenden Gesamteinstellung wurde die Strecke Ende der 1990er Jahre aus Kostengründen für den vereinfachten Betriebsablauf durchgängig auf ein Gleis ohne Weichen zurückgebaut. Damit kann sich seitdem immer nur noch ein einziger Zug auf der Strecke im sogenannten Inselbetrieb befinden. Sonder- und Zusatzfahrten sind bedauerlicherweise nicht mehr möglich.

Bis zur aktuellen Betriebseinstellung infolge der Erftflut befuhr zuletzt DB Regio die Strecke im Ein-Stunden-Takt



Wiederaufbau Bahnhof Bad Münstereifel

mit Talent-, zuletzt LINT-Triebwagen als RB 23, die als S 23 von Euskirchen bis zum Bonner Hauptbahnhof umsteigefrei weiterverkehren.

Der Baufortschritt

Die Trasse wird seit 2022 grundlegend erneuert, die zerstörten Eisenbahnüberführungen Kirspenich und Möschermühle werden neu gebaut. Die Wiederinbetriebnahme wurde für Mitte Dezember 2023 angekündigt. Bis 2027 soll die Erfttalbahn anschließend neben der Eifel-, der Voreifel- und der Ahrtalbahn elektrifiziert werden.

Zuerst wird es dann einen durchgehenden 60-Minuten-Takt der S 23 von Bad Münstereifel Richtung Bonn geben, der ab Euskirchen auf 30 Minuten und ab Rheinbach teilweise auf 15 Minuten verdichtet wird.

Ab Mitte der 2030er Jahre ist aktuell geplant, die RE 22 aus Köln in Euskirchen zu flügeln, wobei ein Zugteil dann Richtung Kall und der andere weiter über die Erfttalbahn nach Bad Münstereifel fahren soll. Dadurch würde sich zusammen mit der S 23 aus Bonn ein Halbstundentakt zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel ergeben. Für die Realisierung muss mindestens eine Kreuzungsmöglichkeit auf der eingleisigen Erfttalbahn errichtet und muss auch die Sicherungstechnik angepasst werden.

Rolf Beu



Die Flutkatastrophe im Juli 2021 zerstörte viele Gleisanlagen und Eisenbahnbrücken im Tal der Erft. Seitdem ruht der Bahnbetrieb zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel

Mülheimer Brücke im Jahr 2024

Monatelang für Stadtbahnen gesperrt

Eine kritische Bewertung des Ersatzverkehrs, der für den Zeitraum der Sperrung der Mülheimer Brücke für die über sie führenden Stadtbahnlinien vorgesehen ist

Immer wieder verschoben, nun steht sie fest: die Sperrung für die Stadtbahn auf der Mülheimer Brücke und damit die Unterbrechung der wichtigen Straßenbahnen über den Rhein. Linie 13 und Linie 18 werden vom 2. April bis zum 7. November 2024 nicht über die Mülheimer Brücke fahren.

Umso wichtiger ist ein gutes Ersatzangebot für die Fahrgäste, damit die Behinderungen möglichst gering sind. Das Angebot darf kein bloßes Provisorium sein, insbesondere auch wegen der sieben Monate langen Dauer der Sperre. Die Arge Umweltverbund Rechtsrheinische Straßenbahn hat daher frühzeitig Vorschläge für ein gutes Ersatzangebot gemacht und dabei auch die Erfahrungen mit dem Ersatzverkehr bei früheren Straßenbahnbaustellen berücksichtigt.

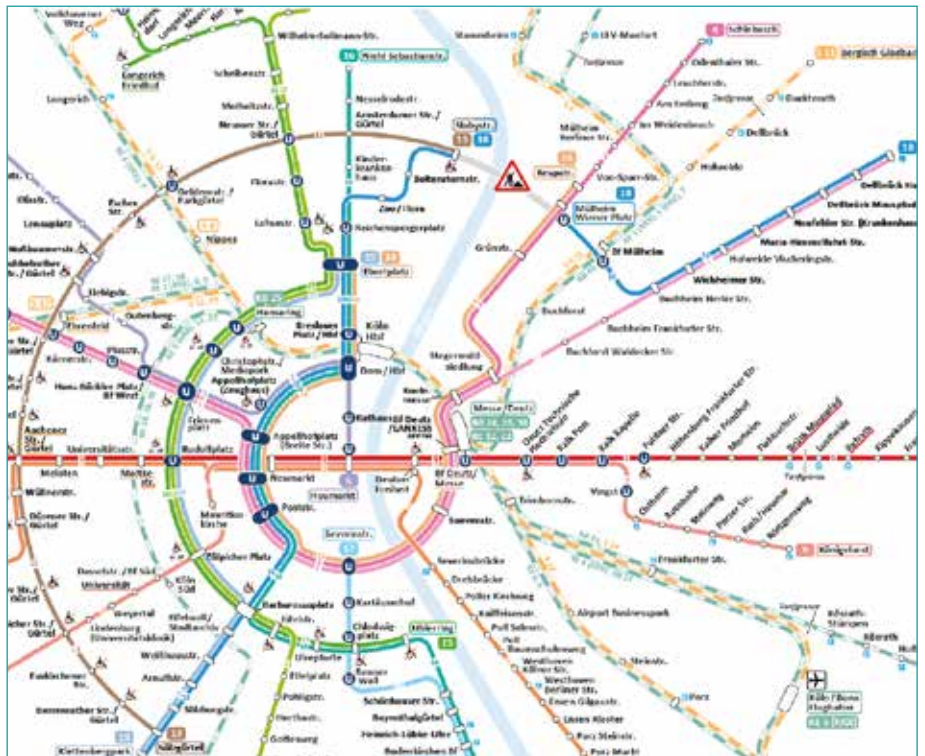
Der geplante Ersatzverkehr

Doch leider ist davon wenig in der Vorlage der Verwaltung zu finden, die gerade beraten wird. Vorgesehen sind die folgenden Verkehre:

- Linie 13 nur von Sülzgürtel bis Slabystraße
- Linie 18 im Linksrheinischen nur bis Slabystraße (jeder zweite Zug aus Klettenberg soll über die Ringe bis zum Ebertplatz fahren)
- Linie 18 im Rechtsrheinischen zwischen Mülheim Wiener Platz und Thielenbruch
- Linie 3 ganztägig bis Thielenbruch
- Linie 14 als Zusatzlinie von Keupstraße über Deutz und den Innentunnel bis zum Ebertplatz
- ein Rundbus E 118 von Mülheim Wiener Platz über die Zoobrücke zur Haltestelle Neußer Straße/Gürtel und über Amsterdammer Straße/Gürtel zurück.

Unsere Kritik

1. In Köln fehlt somit eine leistungsfähige ÖPNV-Verbindung nördlich des Doms.



Stadtbahnnetz für den Zeitraum der Sperrung der Mülheimer Brücke für den Stadtbahnverkehr (Quelle: Stadt Köln, Ratsinformationssystem)

2. Das Konzept zeigt deutlich auf, dass im zentralen Innentunnel kein Platz für zusätzliche Linien oder Taktverdichtungen ist:

- Für die neue Linie 14 muss die Linie 18 mit der Hälfte der Fahrten Platz machen und
- die Umleitung für die Linie 18 alle zehn Minuten vom Klettenbergpark bis zum Ebertplatz über die Ringe ist nicht barrierefrei.

3. Schienenersatzverkehr mit Bussen und Straßenbahnen passen nicht zusammen:

- a) Die Linie 18 fährt alle zehn Minuten nur bis zum Ebertplatz, 50 Prozent der Stadtbahnlinie 18 haben folglich keinen Anschluss an den Schienenersatzverkehr, der erst an der Haltestelle Zoo/Flora beginnt. Wir fordern daher, dass der Bus 118 am Ebertplatz beginnt und über Zoo/Flora geführt wird.
- b) Linie 14, eine dringend notwendige Verstärkung für die Linie 4: Warum endet sie am Ebertplatz und wird nicht als Linie 14 nach Ehrenfeld geführt?

Für diesen Abschnitt braucht es dringend eine Verstärkerlinie. Im Ehrenfelder U-Bahn-Tunnel gibt es Platz für eine weitere Linie.

- c) Die 1,8 Millionen Euro für den eingerichteten Busverkehr 118 als Ersatz für die Linie 13 sind keine gute Ausgabe, da eine aufwändige Schleifenfahrt mit langen Fahrzeiten eingerichtet wird.

Es fehlen fundierte Auswertungen zum Busersatzverkehr im Oktober 2022. Stimmt es, dass in den Bussen damals nur „Luft“ gefahren wurde, weil die Fahrgäste den Ersatzverkehr nicht annahmen?

Die Vorschläge der ARGE Umweltverbund Rechtsrheinische Straßenbahn:

- 118 von Mülheim Wiener Platz über Zoobrücke Zoo/Flora zum Ebertplatz (Umsteigepunkt zu allen Bahnen der Linie 18)
- 113 von Mülheim Wiener Platz über Zoobrücke nach Amsterdammer Straße/Gürtel
- Expressbus Bahnhof Ehrenfeld über Gürtel, A 57, Innere Kanalstraße, Zoo-

brücke zu Wiener Platz und Bahnhof Mülheim

- Fahrgäste aus Nippes Neußer Straße/Gürtel und Amsterdamer Straße/Gürtel haben mit den Straßenbahnlinien 12, 15 und 16 einen schnellen Anschluss zum Ebertplatz. Hier kann direkt den Bus 118 umgestiegen werden.
 - Für den Bereich des Seniorenzentrums Riehl gibt es ein Isi-Angebot.
 - Alle Bushaltestellen sind barrierefrei einzurichten.
4. Bezugnahme zum politischen Beschluss zur Einrichtung einer Buslinie auf der Inneren Kanalstraße
Die angekündigte Machbarkeitsstudie

für Expressbuslinien ist beauftrag, doch die Ergebnisse kommen erst im Jahr 2024. Die Expressbuslinie auf der Inneren Kanalstraße über die Zoobrücke hinaus kann somit rechtzeitig vor Sperrung der Mülheimer Brücke eingerichtet werden.

5. Eine Sperrung der S-Bahn zwischen Deutz und Mülheim vom 11. Oktober bis zum 8. November 2024 kommt erschwerend hinzu. Da für Baumaßnahmen mit Streckensperrung im DB-Netz eine lange Vorlaufzeit notwendig ist, kann diese Maßnahme wohl nicht aufgeschoben werden, anders als von der Stadtverwaltung Köln gewünscht.

Eine frühere Absprache mit DB Netz wäre notwendig gewesen. Der Schienenersatzverkehr für die S-Bahn sollte folglich mit der Stadt Köln unverzüglich abgesprochen und in ein Gesamtkonzept eingebunden werden.

ARGE Umweltverbund

Rechtsrheinische Straßenbahn



Arge Umweltverbund Rechtsrheinische Straßenbahn ist eine Initiative aus mehreren rechtsrheinischen Vereinen, die sich für das Straßenbahnnetz auf der rechtsrheinischen Seite einsetzen.

Linie 13

Zwei neue Haltestellen im nördlichen Abschnitt

Vorschläge zur Verbesserung der jetzt endlich vorgelegten Planungen für neue Haltestellen auf der Gürtelstrecke

Schon 1994 wurde in der Zeitung berichtet, dass die KVB auf der Gürtelstrecke der Linie 13 zwei weitere Haltestellen plant: an der Niehler Straße und an der Boltens Sternstraße. In den letzten 30 Jahren wurde von KVB und Stadt jedoch kein Handschlag dafür getan.

Das hat sich jetzt geändert. Die Stadt Köln plante diese zwei Haltestellen und stellte verschiedene Varianten in einer Internet-Meinungsbefragung der Bevölkerung vor.

Boltens Sternstraße

Die Haltestelle Boltens Sternstraße erhält zwei Seitenbahnsteige, Rampen und Treppen sowie Aufzüge. Da auf der Nordseite auch die neue Radschnellverbindung entlang des Gürtels entsteht, haben viele Bürgerinnen und Bürger und viele Verbände angeregt, eine konfliktfreie Querung zu ermöglichen. Das ist einfach möglich, indem der Radweg eine Unterführung unter dem Bahnsteigzugang erhält.

Zu den Ergebnissen der Internet-Befragung siehe <https://meinungfuer.koeln/group/zwei-neue-haltestellen-fuer-die-linie-13>

Niehler Straße/Gürtel

Die Haltestelle Niehler Straße/Gürtel ist das Stiefkind der Planung. Entgegen dem ausdrücklichen Wunsch aus der Bürgerschaft, auch hier Rampen für einen barrierefreien Zugang zu bauen, werden nur Treppen und Aufzüge von Verwaltung und Rat vorgesehen.

Aufzüge sind eine technische Lösung, bieten aber keine verlässliche Barrierefreiheit. Bei Reparaturen oder Ausfällen bleiben nur die Treppen. Solche Stillstandszeiten können schon mal sechs Wochen, bisweilen sogar mehrere Monate



Hochtrasse der Linie 13 am nördlichen Gürtel
Foto: Christoph Seelbach, Kölner Verkehrs-Betriebe AG

dauern. Eine Rampe an der Niehler Straße ist daher notwendig und lässt sich auch städtebaulich gut einfügen.

Roland Schüler



Großbaustellen der KVB

Aus Erfahrungen lernen

Eine Großbaustelle der KVB gab einige Hinweise dazu, worauf bei Ersatzmaßnahmen im Nahverkehr zu achten ist.

Im Sommer 2023 wurden an der Kreuzung Aachener Straße/Gürtel Gleise und Weichen erneuert. Bei der hierfür eingerichteten Baustelle zeigten sich zahlreiche Probleme, aus denen für künftige Baustellen gelernt werden sollte.

Die Erfahrungen im Einzelnen

1. Ersatzbusse sollten sinnvolle Umsteigemöglichkeiten bieten.

Die Busse der Ersatzlinie 101 endeten an der Moltkestraße, weil es an Fahrpersonal mangelte. Besser wäre ein Ende am Rudolfplatz gewesen, wo die Fahrgäste einen direkten Anschluss an die Stadtbahnlinien 12 und 15 gehabt hätten.

2. Das Amt für Verkehrsmanagement sollte den Verkehrsfluss an die geänderten Bedingungen anpassen.

Die Routen der Ersatzbusse 101 und 113 sollten durch eine gute Ampelschaltung unterstützt werden. Dies war überhaupt nicht der Fall. Die Busse mussten lange an den sogenannten Wendern auf der Aachener Straße und am Gürtel warten. Auch die Kreuzung Melatengürtel/Oskar-Jäger-Straße war im Normalbetrieb und blockierte mit ihrer nicht benötigten Vorrangschaltung während der Baustelle im Prinzip alle Fahrtrichtungen.

Ein modernes Verkehrsmanagement beachtet auch die Veränderungen durch Baustellen. Reibungslos funktionierte es jedoch immer nur dann, wenn die Ampeln abgeschaltet waren und Schilder und Zebrastreifen den Verkehr regelten.



Das erste Hinweisschild für den Rad- und Fußverkehr. Und gleichzeitig das letzte.

3. Die Verkehrsüberwachung muss dafür sorgen, dass Haltestellen auch tatsächlich wie vorgesehen benutzt werden können.

Während der gesamten Bauzeit wurde die Ersatzbushaltestelle für den 101 und 113 zugeparkt. Die Fahrgäste mussten sich beim Aus- und Einsteigen durch die parkenden Autos bewegen. Menschen mit Rollatoren, Kinderwagen oder gar im Rollstuhl konnten fast nicht aussteigen. Anrufe bei der Verkehrsüberwachung bewegten nichts, auch Online-Anzeigen wurden nicht beachtet.

Zukünftig sollte das Amt für Verkehrsüberwachung seine Aufgabe wahrnehmen und auch bei Ersatzhaltestellen parkende Autos abschleppen lassen.

4. Auch Ersatzbushaltestellen sollten barrierefrei sein.

Grundsätzlich gilt auch bei Schienenersatzverkehr die Anforderung nach Barrierefreiheit und sollte entsprechend bei der Baustelleneinrichtung berücksichtigt werden. Diesem Anspruch genügten die Ersatzhaltestellen im Sommer jedoch in keiner Weise.

5. Ersatzbushaltestellen müssen gut ausgeschildert werden.

An vielen Stellen war unklar, wo die Ersatzbusse abfahren. Besonders verwirrend war es an der Haltestelle Oskar-Jäger-Straße/Melatengürtel, wo es mehrere Haltepunkte für die Ersatzbussen 101 und 113 sowie den regulären Bus 140 gab. Eine Orientierung fehlte.

6. Umwege für den Rad- und Fußverkehr müssen gekennzeichnet sein.

Während für den Autoverkehr weiträumig Hinweisschilder aufgestellt wurden, gab es diese für den Rad- und Fußverkehr nur einmal – direkt am Bauzaun. Weitergehende Umleitungsbeschilderungen fehlten. So kamen die neu geschaffenen Überwege an der Aachener Straße überraschend. Es fehlten Hinweisschilder für die Umleitungsstrecke.



Zugeparkte Ersatzhaltestelle am Melatenfriedhof

Leider haben manche Ersatzhaltestellen den Radverkehr behindert. Auch dies sollte künftig vermieden werden.

7. Für die Straßenbahn gesperrte Abschnitte sollten allenfalls kurz sein.

Ein langer Abschnitt der Linie 1 konnte nicht befahren werden und zwar zwischen Junkersdorf und Moltkestraße. Hier fehlten Weichenverbindungen, die auch bei alltäglichen Störfällen helfen könnten.

Sehr gut gelöst wurde dies für die Linie 13 vom Sülzgürtel. Hier konnte durch eine Ersatzweiche an der Wüllner Straße der Straßenbahnbetrieb aufrechterhalten werden. Ganz im Sinne der Fahrgäste.

Anmerkung

Die Hinweise wurden schon vor dieser Veröffentlichung verbreitet. Dies trug zu einem Beschluss der Bezirksvertretung Mülheim bei, dass die Ersatzbushaltestellen während der Stadtbahnsperre auf der Mülheimer Brücke barrierefrei sein müssen und die Zufahrten zur Zoobrücke Busspuren erhalten sollen.

Roland Schüler



Wie fährt der Radverkehr, wie geht der Fußverkehr Richtung Aachener Straße stadtauswärts? Situation auf dem Melatengürtel ohne Hinweisschilder.

Verbesserung des Wohnumfelds

Ein Superblock im Winzerveedel?

In einem Kölner Veedel engagiert sich die Nachbarschaft für ein attraktives Wohnumfeld.

Seit September 2023 stehen zwei Wanderbäume im Kölner Winzerveedel, der Nachbarschaft zwischen Barbarossaplatz und Volksgarten also, in der nach Willen der Interessengemeinschaft Winzerveedel (IG) ein „Superveedel“ entstehen soll – ein verkehrsberuhigtes und begrüntes Quartier nach dem Vorbild der „Superblocks“ in Barcelona. Im Mai 2023 reichte die IG zu diesem Zweck eine Bürgereingabe bei der Bezirksvertretung Innenstadt ein.

Im Frühjahr 2022 kamen einige Eltern der Grundschule GGS Pfälzer Straße bei einer Schulveranstaltung ins Gespräch. Sie sprachen über mangelnde Schulwegsicherheit, über parkende Autos auf zu engen Bordsteinen, über flirrenden Asphalt und quälende Hitze im Sommer. Zur gleichen Zeit hatte AGORA Köln eine Ausschreibung veröffentlicht – gesucht wurden Ideen und Vorschläge für einen sogenannten „Superblock“ in Köln. „Da beteiligen wir uns“, beschloss die Elterngruppe. Innerhalb weniger Monate formierte sich aus ein paar Familien eine Interessengemeinschaft. Das Ziel: eine Umgestaltung des öffentlichen Raums im Winzerveedel. Weniger Durchgangsverkehr und parkende Autos und mehr Platz für die Menschen, die im Viertel leben.

Umfrage zur Gestaltung des öffentlichen Raums

Der IG war es wichtig, möglichst viele Perspektiven aus der Nachbarschaft einzubeziehen. Aus diesem Grund führte sie im März 2023 eine Umfrage durch. Sie verteilte Flyer mit QR-Codes an alle Haushalte. Von den 2.021 gemeldeten Personen im Viertel nahmen 239 Personen an der digitalen Umfrage teil. Eines der zentralen Ergebnisse: Zwei Drittel der Befragten sind mit der aktuellen Verteilung des öffentlichen Raums vor ihrer Haustür nicht zufrieden. Und: Drei Viertel wünschen sich mehr öffentliches Grün. Einige Anwohnerinnen und Anwohner äußerten aber auch Sorge vor mehr Müll und Lärm im Viertel durch eine mögliche Aufwertung des öffentlichen Raums. Alle

Ergebnisse wurden auf der Internetseite der IG veröffentlicht (www.superblock-winzerveedel.de/umfrage/) und flossen als Impulse in die Bürgereingabe ein.

Beratung durch Expertinnen und Experten

Die IG Winzerveedel ließ sich für ihre Bürgereingabe auch von Andrea Fromberg und Jörg Thiemann-Linden (Verkehrs- und Stadtplanung) beraten. Beide machte deutlich, dass die Forderung nach einem Superveedel auf bereits beschlossenen Planungen der Stadt Köln aufbauen kann. Dies betrifft zum Beispiel die Einrichtung von zwei geplanten Fahrradstraßen im Viertel (Am Duffesbach und Pfälzerstraße/Moselstraße) und die Umstrukturierung des Parkraums, wofür die Grundlagen im Masterplan Parken der Stadt Köln hinterlegt sind. Fromberg und Thiemann-Linden bestärkten die Mitglieder der IG außerdem darin, dass die Grundidee ihres Antrags – eines Einbahnstraßensystems samt Diagonalsperren zur Reduzierung des Pkw-Durchgangsverkehrs – als realistisch einzuschätzen ist.

Beim Aktionstag Nachbarschaft erleben

Seit Anfang Mai liegt die 18-seitige Bürgereingabe der Stadt Köln vor. Eine Pause hat die IG trotzdem nicht eingelegt. Anfang September holte eine Delegation aus dem Winzerveedel zwei Wanderbäume in die weitestgehend baumlose Burgunderstraße. Am 23. September organisierte die Gruppe parallel zum Familienflohmarkt in der GGS Pfälzer Straße einen Aktionstag samt Freiraum-Demo. Gemeinsam mit der Nachbarschaft wurden öffentliche Beete bepflanzt, auf der Straße wurde gepicknickt, getanzt und die Kita-Kinder der „Farbkleckse“ malten die Straße bunt. Mit großen Schautafeln informierte die IG über die Bürgereingabe und



Beispiel Burgunderstraße: derzeitiger Zustand (oben) und Vision (unten)

veranstaltete eine Diskussionsrunde zum Thema Superblocks. Es war ein harmonisches, fröhliches Nachbarschaftsfest.

Zurzeit wird die Eingabe der IG durch die Verwaltung geprüft. In einer Rückmeldung zum aktuellen Stand vom 20. September 2023 heißt es: „Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen mehrere Fachbereiche. Die Rückmeldung wird abgestimmt und in den nächsten Wochen vorgelegt, sodass die Eingabe behandelt werden kann.“ Das Winzerveedel ist gespannt, wie es weitergeht.

IG Winzerveedel



Karte des Winzerviertels: Grüne Punkte kennzeichnen Wohlfühlorte, rote Punkte Orte, an denen sich etwas ändern sollte.

Mobilitätswende in Köln Wo stehen wir?

Eine Zwischenbilanz zum Stand der Verkehrswende in den verschiedenen Handlungsfeldern

Verbal besteht eine breite Mehrheit, den Verkehrssektor umwelt- und stadtverträglich umzubauen. Über das „Wie“ gehen die Meinungen allerdings stark auseinander: Den einen geht die Mobilitätswende nicht schnell genug, anderen geht sie – insbesondere im Hinblick auf ihre eigenen Wohnheiten – viel zu schnell vonstatten.

Dabei kann der Umbau des Verkehrssektors nur im Zusammenspiel unterschiedlicher (politischer) Akteure gelingen. So werden bestimmte Rahmenbedingungen auf Bundes- oder Landesebene definiert, etwa die Energiesteuern, die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen oder der Rechtsrahmen für den Straßenverkehr. Aber auch auf kommunaler Ebene gibt es Ansatzpunkte, auf die Mobilitätswende wesentlich Einfluss nehmen zu können. Dies gilt insbesondere für große Kommunen wie Köln. Die Nutzung dieser Handlungsmöglichkeiten durch die städtische Verkehrspolitik soll im Folgenden systematisch abgeklöpft und bewertet werden.

Handlungsfeld 1: ÖPNV-Angebot

Der Öffentliche Personennahverkehr ist der im Grundsatz politisch am wenigsten umstrittene Handlungsbereich. Durch die Bank fordern alle Parteien, dass sich



Seit Jahren wartet Köln mittlerweile auf eine Entscheidung zum Stadtbahnausbau auf der Ost-West-Achse. Dies verzögert nicht nur den ÖPNV-Ausbau, sondern auch Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums auf dieser Achse.

das Bus- und Bahnangebot verbessern und der ÖPNV eine „echte“ Alternative zum Autoverkehr werden muss. Spätestens bei der Finanzierung, meist aber auch schon bei der Frage des bereitzustellenden Raums, scheiden sich jedoch die Geister.

In Köln fahren aktuell weniger Busse und Bahnen, als von der Stadt bestellt wurden. Auch wenn der prozentuale Umfang dieser Betriebseinschränkungen überschaubar ist, geben sie ein verheerendes Signal zum Zustand des ÖPNV: Wir schaffen es noch nicht einmal, das Grundangebot sicherzustellen. Wie soll unter diesen Bedingungen ernsthaft über eine Verbesserung des Angebots nachgedacht werden?

Dabei laufen umfangreiche Stadtbahnplanungen, zum Beispiel zur Verlängerung der Strecke in Richtung Rondorf und Meschenich oder in Richtung Stammheim und Flittard. Die Umsetzung dieser Planungen wird ebenso wie die der in verkehrspolitischen Zusammenhängen oft erwähnten Ost-West-Achse noch viele Jahre auf sich warten lassen.

Kurzfristigere Verbesserungen im ÖPNV wären durch den Ausbau des Busnetzes möglich: zum einen, um auf Relationen, auf denen die Stadtbahn an ihre Grenzen stößt, Entlastung zu bieten, und zum anderen, um Lücken im Stadtbahnnetz zu schließen, auf denen auch längerfristig kein Stadtbahnbetrieb lohnt. Während andere große Städte schon vor Jahren „Metrobuslinien“ eingeführt haben, die auf stark nachgefragten Strecken vom frühen Morgen bis zum späten Abend eine hohe Angebotsdichte bieten und an Kreuzungen Vorrang vor dem Kfz-Verkehr erhalten, kommt das KVB-Busangebot noch recht altbacken daher. Die kurz vor Corona zusätzlich eingelegten „Direktbuslinien“, ein zarter Versuch der Angebotsdi-



Ein Ausbau des Busnetzes könnte schnellere Fortschritte für einen attraktiveren öffentlichen Nahverkehr bewirken.

versifizierung, verkehren zurzeit wegen Personalmangels nicht. Immerhin wird aktuell eine Studie zur Einrichtung von Expressbuslinien erarbeitet. Die Umsetzung der Ergebnisse wird aber auch erst in einigen Jahren möglich sein.

Ein kurzfristig wahrzunehmender Lichtblick ist demgegenüber das On-Demand-Angebot „Isi“, bei dem in zwei Pilotgebieten in Porz und Nippes über eine App taxiähnliche Fahrzeuge bestellt werden können, die einen im Bedienegebiet zu einem beliebigen Ziel bringen, gegebenenfalls zusammen mit weiteren Fahrgästen. Obwohl dieses Angebot eine gute Mischung zwischen herkömmlichem Linienverkehr und dem eigenen Auto darstellt, fristet es bislang ein Schattendasein, könnte in Zukunft aber großes Potenzial haben, den ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Fazit: Der ÖPNV ist aus Sicht der Mobilitätswende aktuell das absolute Sorgenkind. Hier müssen KVB und Stadt dringend alle Anstrengungen unternehmen, um besser zu werden.

Handlungsfeld 2: Radverkehrsinfrastruktur

In diesem Themenfeld hat sich in den letzten Jahren erfreulich viel getan. Dass diese Anstrengungen belohnt werden, zeigte sich bei der jüngsten Verkehrserhebung im Herbst 2022: Mit 25 Prozent hat der Radverkehr nun einen erfreulich hohen Anteil am Verkehrsaufkommen erreicht. Aber da ist sicher noch mehr drin, insbesondere auch wegen des Booms von E-Bikes und Pedelecs. Hierdurch wird das

Fahrrad als echte Alternative zum Auto auch auf Strecken über fünf Kilometer Länge wahrgenommen.

Eine konsequente Umsetzung der bezirklichen Radnetzkonzepte, der forcierte Ausbau der kürzlich vorgestellten Pendlerrouen und der weitere Ausbau des Fahrradabstellangebots sind nur einige Punkte, die beherzt verfolgt werden müssen. Was bislang noch fehlt, sind zeitliche Zielsetzungen für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen. Nur mit ambitionierten Umsetzungszeitplänen kann bewertet werden, ob weitere Ressourcen notwendig sind. Die Mobilitätswende lässt sich nur erreichen, wenn zunächst die Voraussetzungen für eine umweltfreundliche Mobilität geschaffen werden.

Fazit: Der Radverkehr ist aktuell das Handlungsfeld, in dem sich am meisten positiv verändert. Bis zu einer „Fahrradstadt“ Köln ist es aber noch ein weiter Weg, der eine deutliche Steigerung beim Ausbautempo erfordert.

Handlungsfeld 3: Fußverkehrsinfrastruktur

Auch wenn es viele Gehwege gibt, heißt das nicht, dass das Zufußgehen in der Stadt Spaß macht. Oft sind die Wege zu schmal, weil sie zugestellt sind, oder man wartet lange vor Ampeln, um die Straßenseite wechseln zu können. Insbesondere ist das in Köln weit verbreitete Gehwegparken ein wesentliches Problem mit hohem Konfliktpotenzial.

Seit einigen Monaten hat Köln endlich einen Anwalt für Fußgängerbelange in der Verwaltung: ein zarter Anfang, aber noch lange kein Durchbruch für den Fußverkehr. Es gilt, ähnlich wie beim Radverkehr vor vielen Jahren, die Planungskapazitäten stark auszubauen und sich den zu lösenden Fragen intensiv zu widmen.

Fazit: Ein Anfang ist gemacht, mehr bislang aber auch nicht.

Handlungsfeld 4: Steuerung des Kfz-Parkraums

Der „schlafende Riese“ unter den Handlungsfeldern ist eindeutig die Weiterentwicklung des Parkraumangebots im öffentlichen Raum sowie dessen Bepreisung. Erhöhungen von (Anwohner-)Parkgebühren haben direkt eine flächenhafte Wirkung und können deshalb gesamtstädtisch den Druck erhöhen, über die eigene



Wie hier am Blaubach gibt es an vielen Stellen der Stadt deutliche Verbesserungen bei der Radverkehrsinfrastruktur.

Verkehrsmittelwahl nachzudenken und diese vielleicht zu verändern. So hat sich mit der letzten Verkehrserhebung gezeigt, dass die KölnerInnen tendenziell weniger Auto fahren, obwohl der private Kfz-Bestand in den letzten Jahren nahezu gleichgeblieben ist. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass die in Köln gemeldeten Autos weniger bewegt werden.

Das Ratsbündnis hatte beim Anwohnerparken im letzten Jahr zum großen Wurf ausgeholt und wollte die bislang durch eine Bundevorgabe auf niedrigem Niveau gedeckelten Gebühren drastisch erhöhen. Leider wurde die Umsetzung dieses Vorhabens durch ein Verwaltungsgerichtsurteil für die Stadt Freiburg zunächst vereitelt. Der Kölner Gebührenrahmen muss deshalb überarbeitet werden. Wann die Erhöhung tatsächlich kommt, steht in den Sternen.

Weitere wichtige Maßnahmen in diesem Themenfeld sind die Umwidmung von allgemeinen Stellplätzen in Ladezonen für Wirtschafts- und Lieferverkehre, die heute gerne auf der Fahrbahn abgewickelt werden und damit vor allem den Radverkehr gefährden. Zudem müssen die bewirtschafteten Parkraumzonen ausgeweitet werden und die Preise für das Parken im öffentlichen Raum kontinuierlich steigen. Auch muss die Fläche für das Parken im öffentlichen Raum kontinuierlich reduziert werden. Die von der Politik geforderten Ausgleichsmaßnahmen, etwa der Bau von Quartiersgaragen, dürfen hierfür keine Vorbedingung sein.

Fazit: Die Bewertung fällt durchwachsen aus. Der Aufschlag für die Erhöhung der Anwohnerparkgebühren war ambitioniert, kann aber so nicht umgesetzt werden. Die Erstellung des Masterplans Parken lässt auf sich warten und damit auch die Umsetzung weiterer notwendi-

ger Maßnahmen, etwa die flächendeckende Bereitstellung von Ladezonen. Insgesamt muss es in diesem Themenfeld schneller vorangehen.

Handlungsfeld 5: Gestaltung des Straßenraums

Um Maßnahmen in den vorstehend beschriebenen Handlungsfeldern umzusetzen, bedarf es umfangreicher Änderungen im Straßenraum. Verkehrsflächen müssen anders aufgeteilt und Wegführungen für einzelne Verkehrsmittel geändert werden. Zudem können neue Straßennutzungskonzepte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen und Flächen für notwendige Begrünungen bereitstellen. Erfolgreiche Beispiele für solche Umgestaltungen sind Severinstraße, Eigelstein und die neue Verkehrsführung in der Altstadt.

In den letzten Monaten gab es wilde Diskussionen um die geänderten Verkehrsregelungen auf der Deutzer Freiheit und der Venloer Straße. Diese waren alles andere als Motivationsschübe für Bestrebungen zu Umgestaltung, auch wenn sich alle Beteiligten einig waren, dass der ursprüngliche Zustand unbefriedigend war und sich etwas ändern müsse.

Dass um das „Wie“ in der Politik leidenschaftlich gestritten wird, liegt in der Natur der Sache. Jedoch wirken die Diskussionen bei den genannten Beispielen eher bremsend als befördernd für die Mo-



Parkende Autos, wo immer man sich befindet – für mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum muss dieser von der Dominanz des Autos befreit werden. Dazu gehört auch mehr Konsequenz beim Vorgehen gegen das illegale Parken auf dem Bürgersteig.

bilitätswende. Die zugehörigen Maßnahmen bedürfen oft einer intensiven begleitenden Kommunikation. Dies sollte beim vorgesehenen BürgerInnenbeteiligungsprozess zum Thema „Veedelblocks“ von vornherein besser laufen.

Fazit: Es ist zu hoffen, dass nach den ersten „Kinderkrankheiten“ die Umgestaltung von Straßenräumen zunehmend Akzeptanz findet und flächendeckend weitergeführt wird. So warten zum Beispiel Neusser Straße, Kalker Hauptstraße und das Winzerviertel (siehe dazu den Artikel „Ein Superblock im Winzerveedel?“ auf Seite 15) schon sehnsüchtig auf eine stadtverträgliche Weiterentwicklung. Zudem sollte die Politik den Mut haben, das positive Beispiel der Ehrenstraße aufzugreifen und weitere autofreie Einkaufstraßen einrichten.

Handlungsfeld 6: Siedlungsentwicklung

Wesentlich für die langfristige Verkehrsentwicklung ist der verkehrssparsame Umbau von Siedlungsgebieten mit einer guten Nutzungsmischung: wenige Kfz-Stellplätze, ein attraktives ÖPNV-Angebot, eine gute Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie Verknüpfungsangebote in Form von Mobilstationen. Die autofreie Siedlung in Nippes gilt als Vorbild für das, was eigentlich flächendeckend umgesetzt werden sollte.

Bei geplanten Großvorhaben wie der Parkstadt Süd, dem Deutzer Hafen und Kreuzfeld stimmen die oben geforderten Voraussetzungen oft. Bei den vielen klei-

neren Wohngebietsvorhaben, die „unter dem Radar“ der gesamtstädtischen Wahrnehmung laufen, werden zwar „integrierte“ Mobilitätskonzepte erstellt. Oft steht aber nur die Anbindung an das Kfz-Netz und die Bereitstellung genügender Stellplätze im Mittelpunkt der Betrachtung, wie jüngst beim Bebauungsplan für Rondorf-Nord-West zu sehen ist. Wenn in der Nähe des Siedlungsgebiets irgendwo ein Bus entlangfährt und ein gemeinsamer Geh- und Radweg existiert, wird das oft schon als gelungene Anbindung an den Umweltverbund verkauft. Hier bedarf es dringend höherer Anforderungen.

Fazit: In der Theorie der Kölner Stadtentwicklung werden immer wieder schöne Zielvorstellungen zur Integration von Städtebau und Mobilität aufgezeigt, die gebaute Praxis hinkt der Wunschvorstellung stark hinterher.

Handlungsfeld 7: Mobilitätsmanagement

Dieses Handlungsfeld umfasst in erste Linie Maßnahmen, die einen umweltorientierten Mobilitätsmix bewerben, aber auch erleichtern, beispielsweise durch die Errichtung von Mobilstationen oder die Bereitstellung verkehrsträgerübergreifender Apps und Beratungsangebote.

Ansätze, dieses Themenfeld zu bespielen, sind zu erkennen, zum Beispiel in Form von Stelen, die auf Mobilstationsfunktionen an Bahnhöfen hinweisen, oder auch in der KVB-App, deren Anspruch es sein sollte, umfassende Mobilitätsangebote einfach zugänglich zu machen.

Praktisch wird dieses Themenfeld in Köln kaum bespielt, andere Städte machen zumindest mit Einzelmaßnahmen von sich Reden.

Fazit: Um die Mobilitätswende zu beflügeln ist eine breite Sensibilisierung für eine umweltgerechte Verkehrsmittelwahl eine wichtige Voraussetzung. In Köln wurde dieser wichtige Ansatz bislang weitgehend ignoriert. Es wird höchste Zeit, dass sich das ändert.

Zusammenfassung

Auch wenn einige Medien so tun, als ob das Wohl und Wehe der Mobilitätswende von einzelnen (Tunnel-)Projekten abhängt, sind meist die Maßnahmen entscheidend, die gesamtstädtisch wirken. Dazu gehört eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, eine stärkere Bepreisung von Energie- oder Infrastrukturbereitstellung oder die flächenhafte Umgestaltung von Straßenräumen.

In den meisten Handlungsfeldern muss Köln noch viel besser werden, um eine tatsächliche Wende zu erreichen. Lediglich bei der Radverkehrsförderung sind in den letzten Jahren umfassende Umsetzungen festzustellen, die einen wichtigen Eckpfeiler der Mobilitätswende bilden können.

Eine wesentliche Voraussetzung für ein konsequentes Handeln hin zu einer umwelt- und stadtverträglichen Mobilität bildet eine breite politische Unterstützung dieser Zielsetzung. Daran hat es gerade in den letzten Monaten jedoch stark gemangelt.

Redaktion der RHEINSCHIENE



Rudolfplatz Neue Autofreiheit

Anfang Oktober setzte die Stadtverwaltung einen vier Jahre alten Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt um.

Am 10. Oktober 2019 hat die Bezirksvertretung Innenstadt den Beschluss gefasst, die wenigen Autoparkplätze am Rudolfplatz zwischen Friesenwall und Pfeilstraße aufzuheben. Nichts geschah.

Im September 2022 machte ich eine Bürgereingabe gemäß §24 der Gemeindeordnung NRW, um das gleiche Ziel zu erreichen. Eine Umsetzung der Maßnahme wurde in einem Schreiben vom 26. April

2023 für den Herbst angekündigt.

Und tatsächlich im Herbst 2023 ist es soweit. Vier Jahre nach dem Beschluss der Bezirksvertretung und sieben Monate nach der Ankündigung im April wurden zwei Halteverbotsschilder aufgestellt. Der Rudolfplatz ist nun autofrei.

Der Radverkehr hat auf seiner Achse von der Mittelstraße zum Rudolfplatz eine sichere Fahrt ohne die Einengung durch parkende Autos und sich öffnende Türen. Für den Fußverkehr gibt es mehr Platz. Und der Stadtraum hat gewonnen.

Roland Schüller



Rudolfplatz jetzt ohne Kfz-Stellplätze

MACH DIR DEN EINSTIEG LEICHT.



Mit dem HandyTicket in den
bequemen Ticketkauf einsteigen.
Jetzt die App laden.

vrs.de/handyticket

VRS

...verbindet!



Floskeln in der politischen Auseinandersetzung

Phrasengenerator zur Verkehrswende

Nachfolgend eine Anleitung zur Abwehr unerwünschter verkehrspolitischer Forderungen. Oder aber ein Hilfsmittel zum Erkennen von Floskeln, mit denen Veränderungen verhindert werden sollen.

Früher war es noch einfach, da konnte ein Politiker (bewusst nicht gegendert) eine missliebige, aber argumentativ gut vorgebrachte Idee nach zum Beispiel mehr Fahrradwegen und weniger Platz für das Auto locker und lapidar mit dem Satz: „Mit uns ist ideologische Verkehrspolitik nicht zu machen!“ abblocken. Er wusste sich im Mainstream und musste sich mit leidigen Diskussionen und Argumenten nicht auseinandersetzen. Das Thema war abgeräumt.

Ideologie hieß stets, dass jemand absolut weltfremd sei, am Wähler:innenwillen vorbei diskutiere und nur sein eigenes Wertesystem im Blick habe. Es war auch stets klar, die Ideologen, das sind die Anderen. Man selbst war pragmatisch bis zum Nichtstun. Ein Hoch auf die Strateg:innen, denen die Bedeutungsverschiebung geglückt ist, dass stets der Veränderungswillige der Ideologe ist.

Seit einigen Jahren hat sich der Wind gedreht, es bedarf deutlich mehr verbaler Anstrengung, um Veränderungen abzuwehren. Klimaschutz und Verkehrswende sind allgemeingültige Anliegen, die von einer Mehrheit der Bürger:innen getragen werden. Daher werden die argumentativen Abwehrversuche länger.

Die Anleitung

Hier eine kleine Anleitung, wie man Veränderungen entspannt abmoderieren kann.

Wir sehen die gewaltigen Herausforderungen, die der Klimawandel an uns stellt und möchten die Verkehrswende umsetzen, können der Maßnahme aber so nicht zustimmen.

Im ersten Schritt muss man heute Zustimmung zu den übergeordneten Zielen signalisieren. Verkehrswende und Klimawandel zu negieren, ist für verantwortungsvolle Politiker:innen nicht zielführend. Das Bekenntnis zeigt, dass die Redner:in die Realitäten anerkennt. Auch für die Bürger:innen ist es eine nette Be-

ruhigungsspiel. Es tut immer gut, wenn man glaubt, im gleichen Rettungsboot zu sitzen. Nachdem nun alle beruhigt sind, folgt das einschränkende „Aber“, welches die vorgeschlagene Maßnahme für nicht zustimmungsfähig deklariert.

Folgende Satzbausteine können nunmehr eingebaut werden, um die Ablehnung zu begründen. Es folgt dem Baukastenprinzip.

Wir müssen die Menschen mitnehmen

Dies klingt sehr vernünftig. In einer konsensorientierten Gesellschaft möchte man möglichst viele Bürger:innen überzeugen und ihnen erklären, warum das Projekt wichtig ist. Hier ist es natürlich nicht wichtig, dass man etwas erklärt und überzeugt. Hier wird gezielt eine unbekannte Anzahl an Skeptiker:innen zur relevanten Masse gemacht, um Misstrauen zu säen und subtil Gegenmehrheiten zu suggerieren. Zweifel generieren ist das Ziel. Erstaunlicherweise müssen bei Projekten wie dem Autobahnbau die zahlreichen Skeptiker nicht mitgenommen werden. Hier wird dann einfach gebaut.

Ohne einen vollständigen Ausbau des ÖPNV kann das nicht geschehen.

Hier wird eine unrealistische Voraussetzung postuliert, die in keinem Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen muss. Eine klassische Whataboutism-Figur. Suggestiert wird, dass sich Dinge in die richtige Richtung bewegen und es ausreicht zu warten, bis dann der perfekte Zustand erreicht sei. Alles wendet sich dann zum Guten. So gewinnen alle Zeit und man macht es sich gemütlich. Es wird geflissentlich ignoriert, dass sich Veränderung in kleinen Schritten vollzieht und jede kleine Veränderung weitere Veränderungen an anderer Stelle mit sich bringt.

Wir wenden uns gegen eine ideologische Verkehrspolitik, die den Menschen vorschreibt, was sie tun sollen. Wir machen Angebote.

Im heutigen Diskurs ist es eine Pflicht das Wort ideologisch zu nutzen. Es ist die deutliche Chiffre dafür, dass man zeigt, auf welcher Seite man steht. Der zweite Teil der Argumentation ignoriert gekonnt,

dass das Angebot Auto seine Vorteile vor allem auf Kosten der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen generiert. Aber da man ja auf keinen Fall Privilegien abbauen möchte, versteckt man sich hinter der vermeintlich freien Entscheidung der Bürger:innen und behauptet, dass sich das beste Angebot durchsetzen werde.

Daher fordern wir hier eine ganzheitliche Lösung, um den Interessen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Mit uns wird es eine einseitige Benachteiligung des Autos nicht geben

Nun ist wieder Zeit für eine kleine Beruhigungsspiel. Während andere nur im Klein-Klein arbeiten, hat man selbst das große Ganze im Blick. Als Wiederholung wird eingeschoben, dass man auf keinen Fall Privilegien abbauen wird. Der erste Schritt, das Auto zum Opfer zu erklären, wird getan. Früher hieß es noch: „der Autofahrer, die Melkkuh der Nation“.

Mit uns wird es keine einseitige Benachteiligung des Autos geben. Wir müssen auch an die denken, die nicht so gut mit dem Rad unterwegs sind. Die Senior:innen, die Behinderten ...

Nun kann man die Karte „das Auto als Opfer“ ziehen. Als klassische Opferumkehr behauptet man einfach, das Verkehrsmittel, welches am meisten Platz in der Stadt erhält, sei das Opfer. Zur Verstärkung spielt man marginalisierte Bevölkerungsgruppen gegeneinander aus. Hilfreich ist auch, die sich aus der Maßnahme ergebenden Effekte zu dramatisieren. Wie schnell lässt sich aus einer punktuellen Sperrung einer Straße die Sperrung der ganzen Stadt machen. Diese Polarisierung verhindert dann jede weitere sachliche Diskussion und drängt die Gegner:innen dazu, sich zu verteidigen.

Wir stehen für eine Politik der Vernunft/ des gesunden Menschenverstandes.

Wissenschaftliche Erkenntnisse sind nicht wichtig, wenn man mit Gefühlen argumentieren kann. Der Bezug auf die Bedürfnisse der „einfachen Menschen“, des gesunden Menschenverstandes ist klassischer Populismus. Gemeinsam mit dem ersten Punkt ergibt sich so ein schöner Rahmen, in dem Argumente fehlen und

Gefühle entscheidend sind.

Nun haben wir die nahezu perfekte Aneinanderreihung von Phrasen gefunden:

„Wir bekennen uns zur Verkehrswende, aber wir müssen auch die Menschen mitnehmen. Wir können der Maßnahme daher nicht zustimmen. Ohne einen vollständigen Ausbau des ÖPNV kann dies nicht geschehen. Wir wenden uns gegen jede ideologische Verkehrspolitik, die den Menschen vorschreibt, welches Verkehrs-

mittel sie wählen sollen. Daher fordern wir hier eine ganzheitliche Lösung, um den Interessen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Mit uns wird es eine einseitige Benachteiligung des Autos nicht geben. Wir fordern eine Politik der Vernunft.“

Immer wenn man also demnächst auf keinen Fall etwas möchte, man aber auch keine Argumente dagegen hat, kann man beruhigt auf diese Sätze zurückgreifen. Es ist direkt erkennbar, dass es nicht um

argumentative Auseinandersetzung geht, sondern um Schlagwörter und Gefühle, kommuniziert durch Floskeln und Phrasen. Das ist sehr schade, da es sich im Bereich der Verkehrspolitik hervorragend fachlich um den besten Weg streiten lässt, um die Stadt menschengerecht und klimaneutral umzubauen. Floskeln und Phrasen verhindern aber genau dies.

Michael Vehoff,

VCD Arbeitskreis Radverkehr 

Deutzer Freiheit I

Stellungnahme des VCD Regionalverbands Köln

Der VCD Regionalverband Köln zieht eine positive Bilanz des Verkehrsversuchs.

Nach etwas mehr als einem Jahr wurde der Verkehrsversuch auf der Deutzer Freiheit nach der erfolgreichen Klage abgebrochen. Das Ende erfolgt in Stufen. Ende August wurde die Straße wieder für den Autoverkehr geöffnet, die Stadtmöbel blieben. Ab November werden auch die Stadtoasen abgebaut und wird der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.

Es ist daher an der Zeit, Bilanz zu ziehen und in die Zukunft zu blicken. Der Verkehrsversuch war stets umkämpft und umstritten. Dies hat er mit Verkehrsversuchen in anderen Teilen Deutschlands gemeinsam. Es ist allgemein schwierig, Versuche solcher Art zu etablieren, da die Straßenverkehrsordnung starke Gren-

zen setzt und den Blick extrem auf das Auto richtet. Hinzu kommt die ebenfalls stark auf das Auto fokussierte Bevölkerung, auch in Großstädten. Dennoch oder gerade deswegen sind viele wertvolle und positive Erfahrungen gemacht worden.

Die Deutzer Freiheit hat sich mit dem Beginn des Versuchs stark verändert. Wo zuvor parkende Autos das Straßenbild prägten, konnte nun gemütlich verweilt werden. Sitzgelegenheiten wie Wanderbäume und die Stadtoasen wurden von Jung und Alt rege genutzt, die Straße ist wesentlich lebenswerter geworden, regelrecht aufgeblüht. Radfahrende jeglichen Alters erlebten eine sichere Umgebung. Auch Mobilitätseingeschränkte konnten auf der Fahrbahn besser vorankommen als auf den engen Gehwegen. Sie teilen sich die Straße zumeist friedlich mit Fußgänger*innen und Radfahrenden unterschiedlicher Geschwindigkeit.

Auch ist es in der Umgebung zu keinen größeren Verkehrsverlagerungen gekommen. Die neue Parkregelung wird fast zwei Drittel aller Parkplätze ab 18:00 Uhr ausschließlich Anwohnenden überlassen. Sie ist damit ein Schritt hin zu einer dauerhaften Verkehrsvermeidung im Viertel.

Diese Trends müssen aufgenommen und verstärkt werden. Die Phase, in der sowohl die Stadtoasen Aufenthaltsqualität garantierten und gleichzeitig Autos fahren, zeigte die Richtung, in die es gehen kann. Durch die wenigen Parkplätze, die in dieser Zeit zur Verfügung standen, zeigte sich, wie ein gedeihliches Miteinander organisiert werden kann.

Aus Sicht des VCD ist es essenziell, dass nichtkommerzielle und attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten wie die Stadt-

oasen beibehalten werden müssen. Gerade in den mittleren Abschnitten ist dies eine wichtige Maßnahme. Auch ist es unerlässlich, dass Ladezonen für Lieferverkehre, Handwerksbetriebe und Pflegedienste eingerichtet werden. Diese haben deutlichen Vorrang vor Parkplätzen für den Individualverkehr.

Der Platzcharakter vor St. Heribert sollte gestärkt werden. Dafür sollte die Öffnung der Deutzer Freiheit an dieser Stelle zurückgenommen werden. Es ist zu prüfen, wie sich eine Einbahnstraße für Lieferdienste in Richtung Opladener Straße auswirkt. Damit wäre die Einfahrt aus der Theodor-Babylon-Straße in den westlichen Abschnitt der Deutzer Freiheit frei. In diesem Abschnitt sollte allein eine Ladezone für Post-Gewerbetreibende eingerichtet werden.

Die Zufahrt vom Gotenring aus sollte ebenfalls geschlossen bleiben, um Suchverkehr zu unterbinden. Möglicherweise kann durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung ein Vorrang für die schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen gewährleistet werden. Wichtig sind auch weitere Lasten- und Fahrradparkplätze gerade vor den Supermärkten im zentralen Bereich der Deutzer Freiheit.

Der VCD Köln ist zuversichtlich, dass Verwaltung und Politik unter Einbezug der Interessensgruppen, Anwohnenden und Verbänden eine gute Anschlusslösung finden werden. Der heutigen Stadtgesellschaft fehlen leider Möglichkeiten, kurzfristig effektive Maßnahmen zur Unterstützung der dringend notwendigen Verkehrswende zu ergreifen.

Pierre Beier 



Platz vor St. Heribert

Deutzer Freiheit II

Der Verkehrsversuch war ein Erfolg!

Der Verkehrsversuch auf der Deutzer Freiheit ist gescheitert? Von wegen. Er war ein Erfolg, sagt die Bürgerinitiative Deutzer (Auto-)Freiheit.

Seit dem letzten Winter sprechen die Gegner:innen einer autofreien Deutzer Freiheit vom Scheitern des Verkehrsversuchs, ohne stichhaltige Kriterien oder Kennzahlen für diese Einschätzung vorzulegen. Nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts Köln vom 2. August 2023, das den Verkehrsversuch aus rein formalen Gründen als „voraussichtlich rechtswidrig“ einstufte, wurden diese Stimmen noch lauter. Leider hat auch die Kölner Presse das Diktum des Scheiterns schnell aufgegriffen und unkritisch übernommen. Wir als Bürgerinitiative und Deutzer Bürger:innen sind jedoch der Meinung: Der Verkehrsversuch, der uns für knapp 15 Monate eine (teilweise) autofreie Straße beschert hat, war ein Erfolg.

Warum?

Der neu gestaltete öffentliche Raum wurde von vielen als Bereicherung erlebt. Wir Menschen sind grundsätzlich nicht besonders gut darin, uns Veränderungen vorzustellen. Deshalb ist es so wichtig, alternative Möglichkeiten „durchzuspielen“. Es ist das Verdienst des Verkehrsversuchs, dass er – insbesondere in den Sommermonaten – die Idee einer autofreien Straße erlebbar gemacht hat. Dass diese Erfahrung für sehr viele Menschen eine positive war, zeigte die rege Frequenzierung durch Jung und Alt, Deutzer:innen wie Besucher:innen. Ob für die Mittagspause, bei zufälligen Begegnungen oder gezielten Verabredungen – die Straße und insbesondere die Sitzgelegenheiten wurden gerne genutzt und führten zu einer deutlichen Belebung der Deutzer Freiheit beziehungsweise des autofreien Straßenabschnitts. Eine Befragung durch die Hochschule Bochum im September 2022 belegt dies auch mit Zahlen: Eine deutliche Mehrheit von rund zwei Dritteln der Befragten bewertete die „Stadtterrassen“, die Möblierung im Sommer 2022 und Frühjahr 2023, positiv und empfand eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität insgesamt.



Östlicher Abschnitt der Deutzer Freiheit während des Verkehrsversuchs

Auch die über 170 Stellungnahmen, die wir im Sommer 2023 gesammelt und auf unserer Website veröffentlicht haben, zeugen von einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität („mediterranes Flair“, „ein richtig schöner Ort zum Flanieren“, „lebenswerter“), einem verstärkten Gefühl von Nachbarschaft („eine Art Veedelstreff“), mehr Ruhe und einem erhöhten Sicherheitsgefühl. Viele berichten, dass sie sich – anders als zuvor – auf der Deutzer Freiheit verabredeten. Dies gilt auch für Kölner:innen aus anderen Stadtteilen, welche die autofreie Straße gezielt ansteuerten. Damit haben wir als Bürgerinitiative unsere formulierten Ziele zumindest temporär erreicht: mehr Raum und Aufenthaltsqualität, eine lebendige Straße mit Platz für Begegnungen und ein Schritt für Köln in Richtung einer nachhaltigeren Stadt.

Der Verkehrsversuch wurde durch bürgerschaftliches Engagement initiiert und mitgetragen. Für uns, die wir den Verkehrsversuch in Form einer Bürgereingabe vorgeschlagen haben, ist es ein echter Erfolg, ihn auch umgesetzt zu sehen. Während des Versuchszeitraums kamen weitere Engagierte hinzu, die wesentlich zum Gelingen beigetragen haben – durch die Mitwirkung bei mehreren Pflanzaktionen, die Übernahme von Pflanzenpa-

tenschaften, das Abholen und die Pflege der Wanderbäume, die Teilnahme an der Müllsammelaktion, beim dringend notwendigen Gießen der Pflanzenmodule der Straßenmöbel in den Sommermonaten, die Unterstützung von Veranstaltungen wie Open-Air-Kino, Urban Minigolf, Vorträge oder Ausstellungen sowie durchs Mitdiskutieren und Ideensammeln bei den regelmäßigen Treffen der Bürgerinitiative. Deutlich wurde, dass ohne das kontinuierliche Engagement die Umsetzung so nicht möglich gewesen wäre.

Der Verkehrsversuch hat eine breite Diskussion über den öffentlichen Raum ausgelöst. Unabhängig davon, wie man die Ergebnisse bewertet: Der Verkehrsversuch hat dazu geführt, dass sich viele Menschen mit ihren Vorstellungen von der Nutzung der Straße und dem Zusammenleben im Veedel auseinandergesetzt haben – und natürlich auch mit den Vorstellungen derer, mit denen sie nicht übereinstimmen. Dieser Austausch über die gemeinsamen Angelegenheiten ist der Kern jeder Demokratie und als demokratischer Prozess unbedingt zu begrüßen. Dass dabei unterschiedliche Positionen aufeinanderprallen und nicht immer ein Kompromiss gefunden werden kann, mit dem alle zufrieden sind, liegt in der Natur der Sache. Dies ist noch kein Grund, von

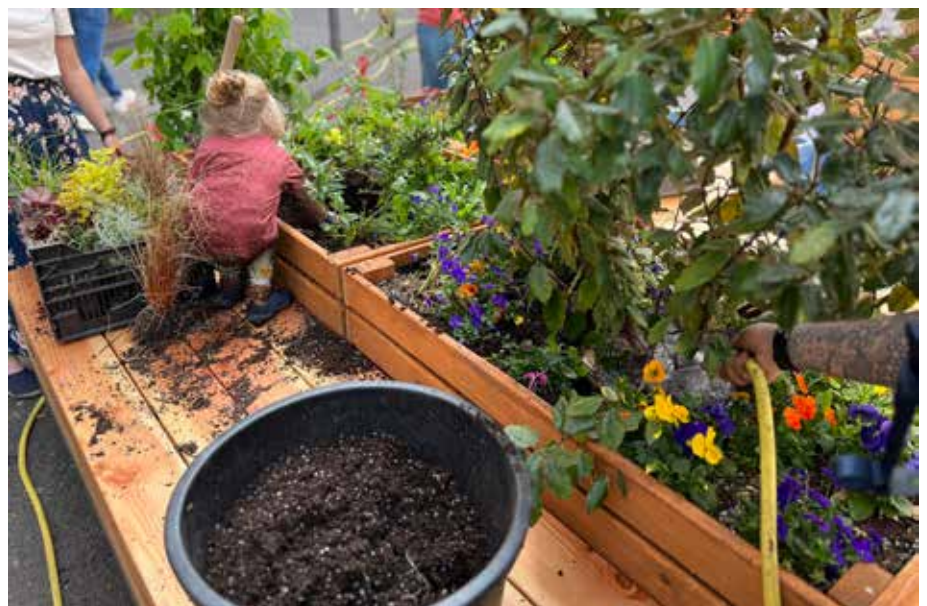
einer „Spaltung des Veedels“ zu sprechen und das Bild unversöhnlicher und aggressiver Lager heraufzubeschwören, wie es leider immer wieder geschehen ist. Unserer Wahrnehmung im Alltag entspricht dies jedenfalls nicht.

Erfahrungen für eine dauerhafte Umgestaltung der Straße wurden gesammelt. Wir hätten uns gewünscht, dass die Versuchszeit noch deutlich mehr zum Experimentieren genutzt worden wäre. Nichtsdestotrotz haben die Versuchseinrichtung und einige Nachjustierungen gezeigt, was die Erfolgsfaktoren sind und wo die „Schmerzpunkte“ liegen. Als ausgesprochen wichtig und erfolgreich hat sich das modulare Straßenmobiliar mit der schönen Bepflanzung erwiesen. Denn erst durch diese Sitzgelegenheiten wurde die Straße nicht nur optisch aufgewertet, sondern auch zu einem Begegnungsraum für alle. Als zentraler Kritikpunkt kristallisierte sich der als zu schnell empfundene Radverkehr heraus. Hier wurde mit den aufgestellten Baken gegengesteuert. Weitere mögliche Maßnahmen, wie Aufklärungskampagnen oder die Bemalung der Fahrbahn zur optischen Abgrenzung und „Entschleunigung“ des Radverkehrs, wurden leider nicht oder zu spät angegangen und nicht (mehr) umgesetzt. Eine dauerhafte Lösung mit baulicher Umgestaltung kann und muss diese Punkte aufgreifen bzw. lösen.

Nächster Schritt: dauerhaft autofrei

Natürlich hätte während des Verkehrsversuchs vieles anders laufen können. Verbesserungsvorschläge für die Umsetzung wurden auch in dieser Zeitschrift mehrfach diskutiert (siehe RHEINSCHIENE 68 und 69). Wir hätten uns zudem eine deutlich bessere Kommunikation der Ziele, der Handlungsspielräume und der Maßnahmen durch die Stadtverwaltung in Richtung Öffentlichkeit und im direkten Austausch mit den Akteursgruppen vor Ort gewünscht. Hier hätte vermutlich viel Unmut frühzeitig aufgefangen oder zumindest abgefedert werden können.

Dass die Deutzer Freiheit aufgrund des Verwaltungsgerichtsurteils nun wieder für den Autoverkehr geöffnet ist, bedauern wir sehr. Da es sich bei dem Gerichtsurteil aber nicht um eine inhaltliche Bewertung oder Ablehnung der autofreien Straße an sich handelt, sondern um die Feststellung eines möglichen Verfahrensfehlers, sind wir zuversichtlich, dass die



Gemeinsame Bepflanzung der neuen Straßenmöbel von „Stadtkontraste“ im Mai 2023

Fotos: Christopher Horne.

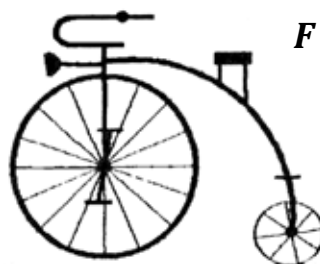
Deutzer Freiheit in absehbarer Zeit wieder autofrei sein wird – diesmal dauerhaft. Für die Umwandlung der Straße in eine Fußgängerzone wünschen wir uns eine breite politische Mehrheit aller Parteien, die konstruktiv an der Verkehrswende für Köln arbeiten. Und ein Verfahren, das einen transparenten Dialog mit allen

Beteiligten organisiert und ein klares Ziel verfolgt. Dann kann das Experiment autofreie Deutzer Freiheit auch zu einem bleibenden Erfolg und Gewinn für Deutz werden.

Sabine Büttner,
Bürgerinitiative Deutzer (Auto-)Freiheit
www.deutzautofrei.de ☐

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



Impressionen



Schattige
Plätzchen
für
Michaels-
hoven



Wander





Kopenhagen und Stockholm

Was man aus anderen Städten lernen kann

Wer eine Reise unternimmt, kann etwas erzählen, so lautet der gängige Spruch. Als an Verkehrsinfrastruktur interessierter Mensch erhält man neue Ideen oder Anregungen, was man in der Heimatstadt gern verändern möchte.

Unser Familienurlaub führte dieses Jahr nach Stockholm und Kopenhagen und viele Eindrücke wurden mitgenommen. Im Folgenden eine streng subjektive Einordnung und Beschreibung der beiden absolut sehenswerten Städte.

Stockholm

Wasser ist in Stockholm aufgrund der Lage sehr präsent: auf 14 Inseln gelegen, am Schnittpunkt von Ostsee und dem Binnensee Mälarsee. Immer wieder geht oder fährt man über das Wasser. Im Gegensatz zu Kopenhagen schwimmt man weniger im Wasser, als dass man sich auf dem Wasser verliert. Die Randbebauung der Seen wird geprägt von herrschaftlichen Bauten aus dem Anfang des letzten Jahrhunderts. Hinzu kommen das Schloss, das Rathaus und der berühmte Reichstag vor dem Greta Thunberg protestierte. Stockholm wirkt groß und mondan.

Stockholm ist eine Stadt der Gegensätze. Widersprüchliche Visionen stehen nebeneinander. Manchmal ergänzen sie sich sogar. Auf der einen Seite findet man die

autogerechte Stadt. Mitten durch das Zentrum führen zwischen den zwei Inseln Riddarsholmen und Gamla Stan eine Stadtautobahn und die Eisenbahn. Der Sergels Torg ist ein Ebertplatz in groß und das Umfeld glänzt durch Architektur der sechziger Jahre. Auf der anderen Seite stehen Stadtviertel wie Gamla Stan (Altstadt) mit engen autofreien Gassen, viele Parks und Wohnviertel mit Straßen, die für Autos gesperrt wurden.

Am Bahnhof angekommen erkennt man die Visionen der autogerechten Zeit. Stockholm hat sich schon in den dreißiger Jahren an den autogerechten Umbau der Stadt gemacht. Damals baute man das riesige innerstädtische Autobahnkreuz Slussen in Kleeblattform. Ab den sechziger Jahren riss man das Arbeiterviertel Klara nieder, um ein Geschäftszentrum mit Sergels Torg in der Mitte zu errichten. Auf den bereits bestehenden unterschiedlich Ebenen errichtete man breite Straßen. In der Tiefenbene befinden sich Zugänge zu Geschäften, Kulturhuset (Museum und Theater), Bahnhof und U-Bahn. Oben fahren Tram, Busse und Taxen. Es gibt Unterführungen für den Autoverkehr. Es gab einmal einen riesigen Kreisverkehr.

Mitten durch die Stadt führt die Stadtautobahn, daneben fährt die Eisenbahn. So trennt diese Infrastruktur, was sie zusammenführen möchte. Slussen, die Schleuse zwischen dem Binnensee und dem Meer, dient nicht nur dem Hochwasserschutz und der Trinkwasserversorgung, sondern es ist auch eine gigantische Verkehrsinfrastruktur.

In den siebziger Jahren erwachte der Widerstandsgeist der Bewohner:innen und die Entwicklung verlief in die Gegenrichtung. Scheinbar stürzt sich die Stadt nunmehr mit gleicher Begeisterung in ihren ökologischen Umbau, wie zuvor für das Auto gebaut wurde. Da Stockholm im Jahr 2040 klimaneutral sein möchte, werden viele Maßnahmen getroffen, die den CO₂-Ausstoß begrenzen. Slussen ist seit vielen Jahren eine gigantische Baustelle und soll das autogerechte Design



Stockholm: Stadt am Wasser

verlieren. Daneben wird mit enormem finanziellem Aufwand eine Ringautobahn gebaut, um den Durchgangsverkehr aus der Stadt herauszuhalten und die Stadtautobahn zu entlasten. 2007 wurde die Innenstadtmaut gegen zunächst großen Widerstand eingeführt, um die ständigen Staus zu minimieren. Eine Einfahrt kostet pro Tag bis zu 14 Euro, gestaffelt nach Tageszeiten. Inzwischen gibt es eine deutliche Akzeptanz für diese Maßnahme. Je nach Untersuchung ist bis zu 20 Prozent des Autoverkehrs zurückgegangen.

Auffällig ist der hohe Anteil an Straßen, in denen der nichtmotorisierte Verkehr priorisiert wird. Ähnlich dem Verkehrsversuch Deutzer Freiheit sind sie mit Sitzmöbeln und mobilen Bäumen ausgestattet. Es sind die sogenannten Sommerstraßen, die Stockholm seit 2015 Jahren betreibt und deren Gesamtzahl inzwischen auf über 50 gestiegen ist. Zunehmend werden Straßen auch ganzjährig umgewidmet.

Beim Parkraummanagement setzt Stockholm auf hohe Gebühren, so kosten



Sergels Torg: Städtebau der 60er Jahre



Stadtautobahn im Zentrum Stockholms

Anwohnerparkplätze bis zu 800 Euro. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr von der Straße zu verbannen, es gibt auffällig viele Parkhäuser im Stadtbild. Dies führt dazu, dass viele Parkplätze am Straßenrand nicht besetzt sind. Auch der Verkehr auf den Straßen ist überschaubar, vor allem in Wohngebieten ist es sehr ruhig, in innerstädtischen Wohnvierteln gilt Tempo 30.

Stockholm hat ein gut ausgebautes großstädtisches U-Bahn-Netz, das weit in die Außenbezirke hinausreicht. Die Stationen sind überregional bekannt durch ihre außergewöhnliche Gestaltung, jede ist ein Kunstwerk. Ergänzt wird das U-Bahn-Netz durch einige Tramlinien, die in den siebziger Jahren nicht abgeschafft wurden. In der Innenstadt ist dies vor allem die Linie 7, die sogenannte Touristenlinie, die das Zentrum mit der Museumsinsel mit



Wohnstraße in Stockholm mit wenig belegten Parkplätzen

den Besuchermagneten Vasa Museum und Abba Museum verbindet.

Mit dem Fahrrad ist Stockholm schwieriger zu bewältigen. Zwar existiert gute Radinfrastruktur, auch wurden Spuren für den Radverkehr umgewidmet, dennoch sind Fahrräder nicht dominant sichtbar im Stadtbild. Die Topografie ist wenig hilfreich, es ist zu hügelig. Ein niederschwelliges Leihradsystem existiert nicht. E-Scooter hingegen sind an jeder Ecke zu finden und werden intensiv als vollwertiges Verkehrsmittel genutzt. Erstaunlicherweise fahren sie in Stockholm auch, wenn nur eine Person mitfährt. Auch werden die Roller regelkonform abgestellt, es gibt sowohl feste wie auch virtuelle Stationen.

Der wesentliche Gamechanger in Richtung menschenfreundliche und verkehrsärmere Stadt scheint die Stauvermeidungsgebühr, vulgo Maut, gewesen zu sein. Der entstandene Autorückgang wurde von der Bevölkerung gutgeheißen. So konnte man andere Mobilitätsformen in den Vordergrund stellen.

Kopenhagen

Kopenhagen gilt neben Amsterdam als die klassische Fahrradhauptstadt. Immer wieder wird es als Fahrradparadies beschrieben. Die Konzepte zur Radförderung und der Gestaltung des öffentlichen Raums gelten als führend. Dies schlägt sich auch im Städteranking nieder. Kopenhagen gehört regelmäßig zu den Top 3.

Welchen Eindruck vermittelt Kopenhagen einem nun selbst? Steigt man in Kopenhagen aus dem Zug und verlässt den wuseligen Bahnhof, so steht man an einer breiten Hauptverkehrsachse. Viele Autos, kein Grün, enorme Lautstärke, wenig Platz – das Bild vom Fahrrad-Bullerbü erhält arge Risse.

Kopenhagen ist eine moderne Stadt. An vielen Stellen werden Hochhäuser errichtet. In den ehemaligen Häfen im Norden und Süden entstehen große Neubauprojekte. Die Stadt glitzert und glänzt durch Glasfronten. Der zentrale Kanal wird als Bühne genutzt. Es reihen sich spektakuläre Neubauten aneinander: die Oper, das königliche Theater, der schwarze Diamant (Bibliothek). Neben den posierenden Bauten entspannen sich Menschen in ihrer Mittagspause oder beim Arbeiten am Kanal auf den ausgedehnten Terrassen. Sie laden zum Sitzen, Schwimmen, Sport treiben ein. Das ist die Menschenbühne. Daneben sind viele Altbauviertel prägend. Und als royaler Gegenpart auch drei Schlösser, die sich selten in den Vordergrund stellen. Dieser Kontrast bestimmt Kopenhagen. Es hat große und breite Straßen, es hat Gassen, es hat Modernität, Eleganz und Zurückhaltung und es hat nahezu überall Radinfrastruktur.

Vor sechzig Jahren war Kopenhagen auch eine Autostadt. Mitte der siebziger Jahre wurde das breit aus-



Sommerstraße in Stockholm

gebaute Straßenbahnnetz endgültig abgebaut, um Platz für Autos zu schaffen. Kurze Zeit später begann der Wandel zur Fahrradstadt. Die erste U-Bahn wurde vor rund 20 Jahren eröffnet. Und wie es in Kopenhagen so üblich ist: Mit Understatement wird eine klein wirkende Bahn unter die Erde gebaut, aber natürlich fährt sie automatisiert. Genauso natürlich hat man den U-Bahn-Bau dafür genutzt, auf der Oberfläche deutlich mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Dies fällt vor allem beim Kongens Nytorf auf. Auch andere Stationen zeigen Gestaltungswillen mit praktischen Ideen.

Nun zum Selbstversuch: Radfahren in Kopenhagen. In der Stadt dominiert eine der bekannten Leihradfirmen, die einen Großteil der öffentlichen Räder verleiht. Wie üblich geht es schnell und unkompliziert über das Handy. Man steigt auf und reiht sich ein in den Verkehr und nach wenigen Minuten merkt man die ersten Routinen. Halten die Kopenhagener:innen an oder fahren sie an den Rand, heben sie kurz die Hand, das ist ein wichtiges Zeichen, welches den Ablauf entspannt. Die Ampeln haben kurze Umlaufzeiten, die dafür sorgen, dass das indirekte Abbiegen gut funktioniert. Ist eine Straße für



Zentraler Kanal in Kopenhagen



Fahrradstraße Vestergade in Kopenhagen

den Radverkehr gesperrt, wie die Fußgängerzone Stroget, so gibt es gut ausgeschilderte Parallelrouten. Bei Baustellen ist stets eine angemessene Umleitung für den Radverkehr mitgedacht. Es gibt eine durchgehende Infrastruktur: meist Hochbordradwege. Sie sind nicht immer in der Lage, die Menge an Radfahrenden angemessen aufzunehmen, es kann schon eng werden. Auch die berühmte Brücke Cycleslangen ist bereits jetzt an der Kapazitätsgrenze angekommen.

Unterstützend zur Verbesserung der Infrastruktur schafft Kopenhagen Platz durch Parkraummanagement. Dies setzt weniger darauf, durch hohe Preise die Leute zum Umdenken zu bringen, als darauf, den öffentlichen Parkraum jährlich zu reduzieren. So wird Platz geschaffen für die Erweiterung der Radinfrastruktur. Auf Ausfallstraßen wie in Norrebro wurden die straßenbegleitenden Parkplätze



Wohnstraße in Kopenhagen-Nordhavn

komplett entfernt. Das Sicherheitsgefühl auf dem Rad steigt enorm.

Beeindruckend ist, dass man in Kopenhagen schlicht und einfach sicher und ohne Umwege Radfahren kann. Diese Beschreibung klingt nicht enthusiastisch, ist aber ein großes Lob. Es herrscht ein grundlegend sicheres Gefühl beim Fahren. Dadurch wird es in breite Bevölkerungsschichten getragen

Die konsequente Verzahnung von Klimaschutz und Aufenthaltsqualität ist ein Erfolgsmodell Kopenhagens. Die Freiraumgestaltung behält immer beide Punkte im Blick. Hier ist der bekannte Park Superskallen zu nennen, der sowohl eine Radverkehrsverbindung darstellt wie auch eine Vielzahl an Sitzgelegenheiten und Aktivitätsmöglichkeiten bietet, ohne dabei ein Spielplatz zu sein. Auch andere Plätze überzeugen mit manchmal ungewöhnlichen Gestaltungselementen, die aber jederzeit intuitiv verständlich sind und angenommen werden.

Das nächste Projekt ist, Kopenhagen zur Schwammstadt auszubauen und vor Überschwemmungen zu schützen. Auch hier werden Maßnahmen angewendet, die Aufenthaltsqualität mit Nutzen verbinden. Für einen neuen Park, eine neue Grünfläche, die Starkregen aufnehmen kann, fallen zwar viele Parkplätze weg, aber der Mehrwert ist in der Gegenwart und möglichen Zukunft zu spüren. Neubaugebiete wie Nordhavn sind wegweisend. Nicht nur dass die U-Bahn-Anbindung bei Baubeginn schon fertiggestellt war, auch das Fahrradnetz wird natürlich bis dahin erweitert. In den neuen Vierteln werden Standards erweitert und direkt angewendet. Auch Elemente der Freiraumgestaltung werden umgesetzt. Hier ist die Doppel-Nutzung eines Parkhauses zu nennen, auf dessen Dach sich ein Spielplatz und eine Work-out-Fläche befinden, die beide rege genutzt werden. Dass man in den alten Hafenbecken schwimmen kann, dass es Ablagemöglichkeiten für Boote und Kanus gibt, fällt schon gar nicht mehr auf. Insgesamt zeigt Kopenhagen, dass sich Investitionen in nachhaltiges Wirtschaften und Verkehr lohnen. Die erhöhte Lebensqualität schlägt sich dann auch in den Städterankings nieder.

Auf den ersten Blick scheint Kopenhagen gar nicht so weit enteilt zu sein. Schaut man genauer hin, so fallen die Unterschiede deutlich auf. Es ist die dahinterliegende Mentalität und eine relative Einigkeit im Bereich der Stadtgesellschaft, die Ziele mit ähnlichen Methoden

erreichen zu wollen. In Kopenhagen wird nicht mehr um jeden Parkplatz gestritten.

Fazit

Beide Städte verfolgen ambitionierte Ziele in den Bereichen Klimaschutz und Lebensqualität. Stockholm geht dabei eher disruptiv und revolutionär vor und hat keine Angst vor großen Umgestaltungen wie dem Umbau des Slussen und der Stadtautobahn, während Kopenhagen eher evolutionär voranschreitet und homogener erscheint.

Beachtet man nun, dass Köln im Jahr 2035 und damit fünf Jahre vor Stockholm CO₂-neutral sein möchte, wird klar welche große Aufgabe vor der Stadt liegt. Gerade im Verkehr gibt es große Baustellen, die möglichst schnell, effizient und mit einem großen Anteil an Konsens gelöst



Park Superskallen in Kopenhagen

werden müssen. In Köln mangelt es nicht an den Plänen und Visionen. Es mangelt an der Umsetzung, da immer wieder um kleine Details gestritten wird, vor allem im Bereich des Parkraummanagements. Dieses Thema scheinen die beiden besuchten Städte abgeräumt zu haben. Beide Städte haben es geschafft, dass Mobilität als Ganzes gesehen wird. Mobilität in Städten muss ohne Auto funktionieren können, ohne dabei das Auto komplett auszugrenzen. Auch im Bereich Freiraumgestaltung sind sowohl Stockholm als auch Kopenhagen Köln weit voraus: Es gibt deutlich mehr ruhige Orte ohne Lärm und Krach mit echter Aufenthaltsqualität.

Michael Vehoff,

VCD Arbeitskreis Radverkehr



Kitschburger Straße im Stadtwald

Wer ist zuständig?

Der Stadtrat sorgt dafür, dass die Kitschburger Straße im Stadtwald weiterhin von Autos befahren wird und damit Schulwege unsicher bleiben sowie Lärm und Abgase die Erholung beeinträchtigen.

Ein Erholungsgebiet wird nicht mehr vom Autoverkehr verlärmert und erfrischender, da Auspuffgase die Luft nicht mehr belasten. Das Radfahren wird deutlich angenehmer und sicherer. Die Querung an der Marcel-Proust-Promenade, einer wichtigen Achse zwischen Kölner Westen und Innenstadt und zugleich viel genutzter Schulweg, wird für SpaziergängerInnen, JoggerInnen und ReiterInnen deutlich erleichtert. Zugleich werden die umliegenden Wohngebiete vom Autoverkehr entlastet und wird der Schulweg zur Grundschule Freiligrathstraße sicherer.

Dies alles konnte bei einer anderthalbjährigen Sperrung der Kitschburger Straße während Corona erlebt werden.

Nach Aufhebung der Sperrung hatte sich der Autoverkehr auf der Kitschburger Straße von 12.000 auf 6.000 Autos pro Tag halbiert. Auch zeigte sich keine deutliche Mehrbelastung der umliegenden Straßen. Grund genug für eine Bürgerinitiative, unterstützt von VCD, Radkomm und ADFC, einen Bürgerantrag zu stellen, den die Verwaltung auf die Tagesordnung der Bezirksvertretung Lindenthal setzte.

Diese beschloss mit Mehrheit, dem von 3.000 Menschen unterschriebenen Bürgerantrag zu folgen und einen autofreien Stadtwald zu ermöglichen.

Doch das gefiel weder der örtlichen CDU noch einem Bürger, der sich bei der Bezirksregierung Köln beschwerte, und siehe da: Die Verwaltung der Stadt Köln ist nun der Meinung, nicht die Bezirksvertretung, sondern der Verkehrsausschuss sei zuständig. Als Grund wird ein Verwaltungsgerichtsurteil aus dem Jahr 2001 herangezogen, gemäß dem die Kitschburger Straße als überbezirklich eingeordnet wird. Sie ist Teil des Vorbehaltsnetzes für Rettungswege.

Doch 2009 wurde dieses Vorbehaltsnetz verändert und die Kitschburger Straße herausgenommen. Zudem wurde bei der Veränderung der Zuständigkeitsordnung zwischen Rat und Bezirksvertretung ein Kriterienkatalog festgelegt, welche Straßen überbezirkliche Bedeutung haben. Die Kitschburger Straße war nicht dabei. Trotzdem darf der Verkehrsausschuss entscheiden und so stimmten CDU, SPD und FDP für Autoverkehr, mit Ausnahme von Ferienzeiten.

Die Bezirksvertretung Lindenthal wollte sich aber die Zuständigkeit nicht nehmen lassen. Es kam zu einem Fachgespräch. Dort erläuterte die Feuerwehr, dass sie ein eigenes Rettungsstraßennetz habe. In



Die Kitschburger Straße an Wochentagen: Autos sind erlaubt.

den zugehörigen Straßen dürfe nur der Rat der Stadt Köln entscheiden, nicht aber die Bezirksvertretungen. Dieses Netz wurde bisher jedoch noch nicht veröffentlicht, ist also völlig geheim.

Die Konsequenz: Über viele Straßen in Köln bestimmt der autofreundliche Verkehrsausschuss. Auch wenn es sich um die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Kerpener Straße handelt, da dort die Uni-Klink angefahren werden muss.

Roland Schüler □

Letzte Generation

Wer blockiert hier was – und wer regt sich auf?

Anmerkungen zur großen Aufregung um die Aktionen der Letzten Generation

Wenn Menschen auf der Fahrbahn sitzen und für einen vom Verfassungsgericht eingeforderten Klimaschutz eintreten, dann regen sich große Teile der Politik und der Medien auf und fahren schweres Geschütz auf: „Klimaterroristen“, „Klima-RAF“ und fordern eine Verschärfung der Gesetze. In Bayern werden Aktivisten sogar für zwei Wochen in Vorbeugehaft genommen. Das von Politik und Medien erzeugte „Stimmungsklima“ veranlasst

zudem manchen Autofahrer zur Selbstjustiz und gnadenloser Gewaltanwendung. Dabei sind solche Blockaden seit dem berühmten Mutlangen-Urteil des Bundesverfassungsgerichts legal.

Doch wenn Autos Geh- und Radwege blockieren, auf dem Blindenleitsystem parken, ihr Auto in der Grünanlage abstellen, dann herrscht gespenstische Ruhe bei den betreffenden Politikern und Medienvertretern. Auch das Kölner Ordnungsamt hat großes Verständnis für Falschparker und schreitet nur bei grober Verkehrsbehinderung ein. Und wehe, ein

blockierter Mensch würde zur Selbstjustiz greifen und dem Heiligen Blechle Gewalt antun – nicht auszudenken, was dann passiert.

Deutschland ist eine Autogesellschaft. Dafür kann das Klima ruhig zerstört werden. Nach Gleichheit und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden wird immer nur dann gerufen, wenn der Autoverkehr eingeschränkt wird. Aber nicht, wenn es um schwächere Verkehrsmittel wie das Fahrrad geht.

Doris Klug □

Geplantes Neubaugebiet Köln-Rondorf Nord-West

Klima- und Verkehrswende werden ignoriert

Das Konzept für die geplanten Wohnsiedlung im Nordwesten Köln-Rondorfs hält sich an überkommene Standards.

Am 16. Juni 2023 fand in der Aula der Anne-Frank-Schule in Rondorf eine sehr gut besuchte Bürgerinformationsveranstaltung statt, bei der Vertreter der Stadtverwaltung und des Projektentwicklers die Pläne für das Neubaugebiet vorstellten.

Autozentriertes Konzept nicht auf der Höhe der Zeit

Auch ein Vertreter des VCD war auf der Veranstaltung und hat sich die Pläne angeschaut. Er übt Kritik an dem vorgestellten Mobilitätskonzept: „Es handelt sich um ein stark autozentriertes Konzept, das eine Fülle von Nachteilen nach sich zieht: hoher Flächen- und Landschaftsverbrauch und Versiegelung, höhere Baukosten, hoher Energie- und CO₂-Verbrauch bei der Mobilität.“

Am meisten leidet jedoch die Aufenthaltsqualität, weil es nur wenige autofreie Flächen gibt. Wie die nebenstehenden Fotos zeigen, sollen selbst die sensiblen Innenhöfe als Parkplätze dienen. So werden diese wichtigen Ruhezeiten durch Versiegelung entwertet und eine hohe, wohnungsnah Lebensqualität sowie attraktive Gemeinschaftsflächen werden verhindert.

Benachteiligung des ÖPNV gegenüber dem Auto

Gar nicht mehr in die heutige Zeit passt die Benachteiligung von Bewohner*innen ohne eigenes Auto. Ihnen wird ein oftmals weiter Weg bis zur nächsten Stadtbahnhaltestelle abverlangt, während Autobesitzende ihr Fahrzeug in direkter Wohnungsnähe abstellen können. So werden das Autofahren attraktiv und die Alternativen unattraktiv gemacht. Das konterkariert die von der Stadt geplante und dringend notwendige Verkehrswende.

Quartiersgaragen statt Tiefgaragen

Auch die geplanten Tiefgaragen sind kritisch zu betrachten: Die Siedlung ist für

die nächsten 80 bis 100 Jahre konzipiert. Niemand kann zurzeit vorhersehen, wie stark sich das Mobilitätsverhalten in den nächsten Jahrzehnten ändern wird und ob diese Tiefgaragenstellplätze in 20 bis 30 Jahren noch benötigt werden. Deshalb bieten sich stattdessen Quartiersgaragen an, um den sensiblen Siedlungsinnenbereich von Kraftfahrzeugen freihalten zu können, wie es auch in Köln-Kreuzfeld, einem anderen großen Kölner Neubaugebiet, geplant ist.

Ungenutzte Tiefgaragenstellplätze in Neubaugebieten der letzten Jahre belegen, dass diese schon heute weniger benötigt werden, als ursprünglich gedacht.

Die Quartiersgaragen sollten skalierbar, also erweiterbar und rückbaubar sein, sodass sie sich dem zukünftigen Mobilitätsverhalten flexibel anpassen können.

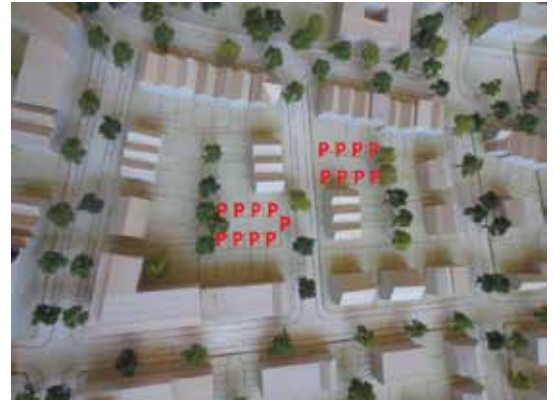
Sinnvoll wäre es, eine Quartiersgarage im Übergangsbereich zur Altbebauung von Rondorf zu errichten, um so zur Entlastung der Straßen in Alt-Rondorf beizutragen.

Fazit: Es gibt ein großes Verbesserungspotenzial

Es lässt sich zusammenfassend sagen, dass es sich bei dem derzeitigen Stand der Planung für die neue Siedlung um eine konservative, autozentrierte Konzeption handelt, in der die Belange der Verkehrs- und Klimawende weitgehend unberücksichtigt bleiben. Die Anordnung der vielen Wohnblöcke ist schematisch und folgt den Anforderungen der Erschließung durch das Auto und fördert nicht das Zusammenleben und die Integration in einem größeren Rahmen.

Das gezeigte Konzept bleibt weit hinter den Möglichkeiten und Vorzügen zurück, die sich bei einem fortschrittlicheren Mobilitätskonzept ergeben könnten. Zu dessen Kernelementen gehören die folgenden Punkte:

- Keine Pkw-Stellplätze im Siedlungskern sondern Quartiersgaragen an den



Ausschnitte des Modells für die geplante Wohnsiedlung Köln-Rondorf Nord-West. Kfz-Stellplätze sind mit P markiert.

Siedlungseingängen. Dadurch ergibt sich eine Reduktion des Flächenverbrauchs um bis zu 15 Prozent und eine entsprechende Verminderung der Baukosten.

- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Verzicht auf parkende und fahrende Autos im Siedlungskern.
- Gerechtigkeit bei der Wahl der Verkehrsmittel durch Planung von Quartiersgaragen mit Angeboten der Nahmobilität und des Car-Sharing. Dadurch kann auch in Zukunft flexibel auf Klimaveränderungen und sich wandelndes Mobilitätsverhalten reagiert werden.

Der VCD hofft, dass seine Anregungen und Vorschläge noch in den Bebauungsplan einfließen und dieser dadurch der wachsenden Nachfrage nach einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität sowie Nachhaltigkeit gerecht wird.

Hans-Georg Kleinmann



Zukünftige Mobilität

„In Tiefgaragen kann ich dann nur noch Pilze züchten“

Das absehbare Ende der Tiefgarage

In einem Interview zum Thema „Was zeichnet eine nachhaltige Immobilie aus?“ äußerte sich der Architekt Stefan Höher, Bereichsleiter Projektentwicklung bei Bauwens, einem großen Bauunternehmen mit Kölner Wurzeln, auf die Frage nach den Auswirkungen der sich verändernden Mobilität auf Immobilienprojekte: *„Wenn das Leihfahrzeug moderner, besser und günstiger ist als das eigene Auto, ist die Ära des privaten Autos zu Ende. Aufgrund der langen Lebenszyklen von Immobilien müssen wir das jetzt schon mitdenken. Ein gut konzipiertes Parkhaus ließe sich künftig in Wohnraum oder Büroflächen umwandeln. In Tiefgaragen dagegen kann ich dann nur noch Pilze züchten.“*

Mangelnde Rendite

Tiefgaragen machen beim Wohnungsbau mitunter bis zu zehn Prozent der Gesamtbaukosten aus. Es ist nicht damit zu rechnen, dass sich die hohen Kosten von mittlerweile 25.000 Euro an aufwärts pro Stellplatz bei Tiefgaragen noch

amortisieren können – immerhin werden die zu ihnen gehörenden Gebäude für mindestens 80 Jahre gebaut. Stattdessen besteht die Gefahr, dass die Eigentümer buchstäblich auf den Tiefgaragen sitzen bleiben.

Mangelnde Klimafreundlichkeit

Die Anpflanzung von Bäumen und das Anlegen von Grünflächen auf dem Tiefgaragendach ist eingeschränkt, die ökologischen Funktionen des Bodens sind reduziert. Vor allem die Bepflanzung mit großen Bäumen, die für Hitzeminderung und Biodiversitätsförderung wichtig sind, ist nicht möglich.

Alternative: modulare oberirdische Quartiersgaragen

Quartiersgaragen oder Parkhäuser sind weitaus zukunftsresilienter als Tiefgaragen. Zum einen sind ergänzende Nutzungen wie ein Kiosk, ein Café, ein Supermarkt oder eine Mobilitätsstation mit



Sinnvoll und kostenkünstig: Fahrradtiefgaragen

Sharing-Angeboten bei Parkhäusern gut zu integrieren, nicht jedoch bei Tiefgaragen. Und falls ein Parkhaus in 20 oder 30 Jahren nicht mehr benötigt wird, kann es zum Beispiel in Wohnraum umgewandelt werden, wenn es entsprechend konzipiert wurde.

Nicht für Autos, sondern für Fahrräder bietet es sich an, einen Teil des Kellergeschosses von Mehrfamilienhäusern als Garage zu nutzen. Somit sind auch teure Räder vor Diebstahl und Witterung geschützt. Je nach Größe sollte jede Wohnung über zwei bis fünf Fahrradstellplätze verfügen. Bei der Fahrradtiefgarage sollte die Zufahrt über eine breite und flache Rampe, die auch von Kindern oder älteren Menschen fahrend oder schiebend benutzt werden kann, erfolgen.

Hans-Georg Kleinmann



Hintergrundinformationen

- www.bauwens.de/en/stories/in-tiefgaragen-kann-ich-dann-nur-noch-pilze-zuechten
- www.vcd.org/artikel/guter-kompromiss-quartiersgarage-statt-tiefgarage
- www.klimareporter.de/verkehr/das-ende-der-tiefgarage

Neue Rubrik: Ärgernis des Halbjahres Baustelle Rodenkirchener Brücke

Das Ärgernis des Halbjahres – unter dieser Überschrift möchten wir künftig über Ereignisse oder Maßnahmen im Verkehrsbereich berichten, die in den zurückliegenden Monaten in besonderer Weise für Ärger oder auch Verwunderung gesorgt haben.

Selbstverständlich freuen wir uns für die nächsten Ausgaben auch über Hinweise unserer Leserinnen und Leser über geeignete Kandidaten.

Den Anfang macht die Baustelle für Sanierungsarbeiten an der Nordseite der Rodenkirchener Brücke.

Die Gedankenlosigkeit der Verantwortlichen führte hier dazu, dass alle, die im Kölner Süden auf dem Rad den Rhein queren möchten, bis Ende 2024 zu rund zehn Kilometer langen Umwegen gezwungen sind. Und dies, weil das Baugerüst auf dem Fuß-/Radweg errichtet wurde und nicht auf dem Standstreifen der Autobahn.

Die Redaktion der RHEINSCHIENE



Foto: Reinhold Goss

Nicht nur auf und mit dem Rad, sondern auch zu Fuß ist es derzeit eng auf der Rodenkirchener Brücke: Zwei Kinderwagen passen zum Beispiel nicht nebeneinander.

Köln-Kreuzfeld I

Potenzial für ein Leuchtturmprojekt

Eine Stellungnahme zu dem im September vorgelegten städtischen Konzept „Integrierte Planung für Mobilität und Verkehr“ für die im Norden Kölns geplante Neubaussiedlung

Wie bereits in früheren Ausgaben der RHEINSCHIENE berichtet, plant die Stadt Köln einen neuen Stadtteil „Köln-Kreuzfeld“ im Bezirk Chorweiler. Dort sollen auf einer Fläche von circa 80 Hektar mindestens 3.000 Wohneinheiten sowie neue Arbeitsplätze entstehen.

Im Rahmen der bisherigen Planung hatte auch der VCD die Möglichkeit genutzt, seine Vorstellungen einzubringen. Dabei setzte er vor allem auf Quartiersgaragen am Rande, um dadurch größere Bereiche ungestört vom Kfz-Verkehr zugunsten einer hohen Aufenthaltsqualität zu ermöglichen.

Nun haben die beteiligten Planungsbüros in enger Abstimmung mit der Stadt-

verwaltung sowie einer ausgiebigen Öffentlichkeitsbeteiligung die „Integrierte Planung für Mobilität und Verkehr“ vorgelegt.

Nachfolgend werden einige Aspekte dieses Mobilitätskonzepts besonders beleuchtet.

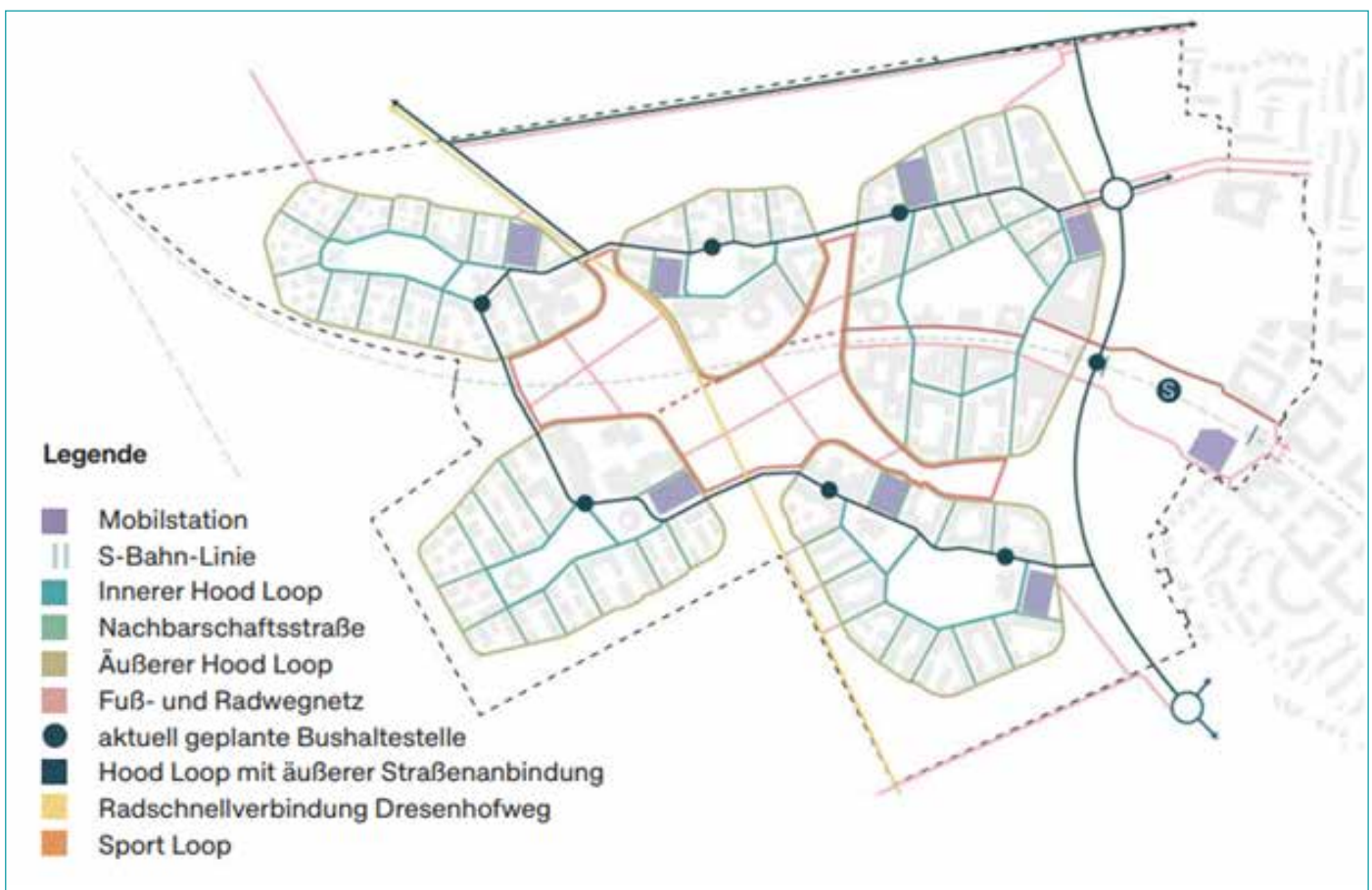
Erschließung

Der ringförmige Mobilitätsschleife (*Mobility Loop*) erschließt die fünf Nachbarschaften (*Hoods*) und bindet sie an das umliegende Straßennetz an. Der Loop verbindet Köln-Kreuzfeld im Osten mit der Mercatorstraße und im Norden mit dem Blumenbergsweg und ist für den Kfz-Verkehr sowie mit Gelenkbussen befahrbar. Entlang des Loops sind in den Mobilstationen zentralisierte Stellplatzanlagen für die Bewohner*innen und Besucher*innen vorgesehen.



Köln-Kreuzfeld – noch eine Grünfläche. Im Hintergrund sind die Hochhäuser von Chorweiler zu sehen.

Die Nachbarschaftsstraßen und die Schleifen im Inneren der Hoods sind für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt und dürfen nur im Ausnahmefall befahren werden. Sie dienen vorrangig dem Fuß- und Radverkehr. Die Zugänglichkeit für Feuerwehr und Rettungsdienste ist ge-



Verkehrskonzept Köln Kruerberg. Quelle: „Planungsbericht Integrierte Planung“ der Stadt Köln, Seite 117.

Siehe ratsinformation.stadt-koeln.de, Suchwort: „Integrierte Planung Kreuzfeld“. Die Mobilität wird dort ab Seite 116 ausführlich behandelt.

währleistet. Die Zufahrt ist auch im Falle eines Umzugs oder der Lieferung schwerer und großer Sendungen möglich.

Es soll möglich sein, alle Ziele über vom Kfz-Verkehr getrennte Rad- und Fußwege zu erreichen, um ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit für alle Altersgruppen zu gewährleisten. Dies ist insbesondere für die Schulwege wichtig.

Auf Achsen mit hohem Rad- oder Fußverkehrsaufkommen werden beide Verkehrsarten getrennt geführt, um alle Anforderungen der Barrierefreiheit zu erfüllen.

Die Zweirichtungsradwege und Gehwege sollen mindestens drei Meter breit sein.

Tempo 30

Die angestrebte Höchstgeschwindigkeit in Kreuzfeld beträgt 30 km/h. Dies scheint zumindest auf den inneren Wood-Loops, die sehr kurz sind, zu hoch.

Pkw-Stellplätze

Die insgesamt rund 1.500 Pkw-Stellplätze befinden sich in den sieben Mobilstationen. Das Parken auf dem eigenen Grundstück ist nicht möglich. So entsteht ein sicheres, ruhiges und vom Autoverkehr weitgehend unbelastetes Wohnumfeld. Im Straßenraum selbst sind nur in wenigen Ausnahmen Behindertenparkplätze, Ladezonen sowie temporäre Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr im Umfeld von Schulen, Kindertagesstätten sowie für Pflegedienste und Handwerker vorgesehen.

Sollte sich nach einigen Jahren herausstellen, dass in Kreuzfeld zu wenige Parkplätze angelegt sind, können zum Beispiel Bürogebäude in weitere Mobilstationen umgewandelt werden.

Eine Parkraumuntersuchung zur Einrichtung einer Bewohnerparkzone im benachbarten Blumenberg wird von den Planern empfohlen, um eine Fehlnutzung des Parkraums bei der Umsiedelung Köln-Kreuzfelds zu verhindern.

Parkraummanagement

Neue Konzepte für ein digitales Parkraummanagement ermöglichen eine effiziente Auslastung der vorhandenen Stellplätze unter Berücksichtigung einer tageszeitlich flexiblen Nutzung durch unterschiedliche Gruppen. Anstatt Stellplätze fest zu vermieten, werden diese

dynamisch beim Einfahren in die Quartiersgarage zugewiesen. Dies spart Zeit, Platz und Ressourcen.

Interessant dürfte auch das angedachte „Automated-Valet-Parking“ sein. Hierbei kann ein Fahrzeug in einem dafür vorgesehenen eingangsnahen Bereich abgestellt werden und wird dann automatisiert auf einen freien Stellplatz geführt.

Pkw-Stellplätze für eingeschränkte Menschen

Die Fahrbahn kann von einem Multifunktionsstreifen begleitet werden, der bei Bedarf auch als Behindertenparkplatz vorgehalten werden kann.

Besser wäre es noch, wenn eine Infrastruktur eingerichtet würde, die allen eingeschränkten Menschen, zum Beispiel Sehbehinderten, und nicht nur den auto-besitzenden und mit einem Führerschein ausgestatteten Menschen Mobilität ermöglicht und erleichtert. Alternativen zu einem eigenen Pkw können zum Beispiel Fahrzeuge der Kleinst- oder Feinmobilität sein oder Fahrdienste wie das Isi-System der KVB. Diese Fahrzeuge können eingeschränkte Menschen im Bedarfsfall bis vor ihre Haustüre bringen.

Fahrradstellplätze

Rund 12.000 Fahrradstellplätze sind in den Hoods geplant. Circa 800 Bike&Ride-Plätze an der S-Bahn-Station sollen den Umstieg zwischen Bahn und Rad ermöglichen.

Die Stellplätze in den Hoods sollen nicht weiter als 50 Meter von der Wohnungstür oder dem Arbeitsplatz entfernt sein. Für Nutzungen mit kurzer Aufenthaltsdauer gilt: je näher am Eingang, desto besser.

Mobilitätsfoyers

In großen Wohngebäuden sind im Erdgeschoss sogenannte Mobilitätsfoyers als zentrale Anlaufstelle für alle Logistik- und Mobilitätsbedürfnisse des Alltags geplant: vom Transport von Gütern über die Annahme und Abgabe von Paketen oder Gemüseboxen bis hin zur Information über weitere Mobilitätsangebote.

Im Sinne einer Mobilitätsgarantie soll ein leicht zugänglicher Raum geschaffen werden, der Angebote und Informationen für alle denkbaren Mobilitätsbedürfnisse bündelt. Diese Mobilitätsfoyers sollen sich zum Straßenraum öffnen und zur Belebung des öffentlichen Raumes bei-

tragen. Hier finden sich Paketstationen, Verleihangebote für Fahrräder, Lastenräder, E-Scooter und andere Kleinfahrzeuge, gemeinschaftlich genutzte Aufbewahrungsmöglichkeiten (*Community Boards/Shelfs*), Infostelen, Abfahrtsmonitore und Wegeleitsysteme sowie Fahrradreparaturstationen.

Für diese Angebote soll eine Fläche von jeweils etwa 100 Quadratmetern vorgesehen werden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Auf dem ringförmigen Mobility Loop sind aktuell sieben barrierefreie Bushaltestellen geplant mit einem Übergang zu der vorhandenen S-Bahn-Station Blumenberg.

Der Busverkehr soll tagsüber durchgehend im 10-Minuten-Takt verkehren, um eine hohe Taktfrequenz und damit eine hohe Attraktivität zu gewährleisten.

Darüber hinaus soll geprüft werden, ob zur besseren Erschließung von Kreuzfeld und Blumenberg ein Bedarfsverkehr mit manuellen oder perspektivisch automatisierten Shuttle-Fahrzeugen eingerichtet werden kann. Die flexibel einsetzbaren, barrierefreien Fahrzeuge können insbesondere ältere und eingeschränkte Menschen unterstützen und in Rand- und Nebenzeiten eine Verbindung zum Beispiel nach Chorweiler zum dortigen Stadtteilzentrum ermöglichen.

Fazit

Die vorgelegte Mobilitätsplanung ist ausgesprochen erfreulich. Es handelt sich hier um ein echtes Verkehrswende-Projekt, das einem seit langem geforderten und notwendigen Paradigmenwechsel sehr nahe kommt: Die Auto-Dominanz wurde zugunsten einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität eingetauscht und zwar ohne Einbußen bei der Gesamtmobilität. Ebenfalls werden eine Gerechtigkeit bei der Verkehrsmittelwahl sowie eine hohe Resilienz für die Zukunft erzielt. Damit hat das Projekt das Potential für ein Leuchtturmprojekt weit über Köln hinaus – vorausgesetzt, dass die Planung ohne gravierende Abstriche umgesetzt wird.

Es ist zu hoffen, dass das Projekt Schule macht und dass sich immer mehr Stadtentwickler, Politiker und Investoren für eine hohe Aufenthaltsqualität und gegen die bisherige Autodominanz entscheiden.

Hans-Georg Kleinmann



Köln-Kreuzfeld II

Ein Radverkehrskonzept für den neuen Stadtteil

Kreuzfeld, der im Kölner Norden auf dem Feld neben Blumenberg in Planung befindliche Stadtteil, soll ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes Quartier werden. Aus den Fehlern, die in der reinen Wohnsiedlung Blumenberg gemacht wurden, soll gelernt werden.

Mit dem Leitbild und dem Siegerentwurf des städteplanerischen Wettbewerbs „Woodhood – Gartenstadt 2.0“ sind die Voraussetzungen gelegt. Unter anderem sind die Prinzipien der 15-Minuten-Stadt, das Schwammstadt-Konzept und eine klimaneutrale Energieversorgung berücksichtigt. Das Mobilitätskonzept beinhaltet sieben Quartiersgaragen (*Mobility hubs*), die über das Plangebiet verteilt sind. Pkw-Stellplätze im Straßenraum sind nicht vorgesehen, wie auch im Artikel zur Mobilitätsplanung für die neue Siedlung auf Seite 32 beschrieben.

Und nun wollten wir uns das Radkonzept anschauen: Bei der letzten Informationsveranstaltung im März 2023 gab es dazu im Gegensatz zu vielen anderen Konzepten und Planungsinhalten wenig. Es wurden zwar die Anzahl der Fahrradparkplätze und Beispiele für Abstellanlagen gezeigt, ein Konzept, auf welchen Wegen die Radfahrenden diese errei-

chen, zwischen den Hoods fahren und in die umliegenden Ortschaften gelangen sollen, wurde aber – mit Ausnahme des Dresenhofwegs als Nord-Süd Verbindung – nicht präsentiert.

Für eine konstruktive Diskussion mit dem städtischen Planungsteam haben wir uns deshalb Gedanken gemacht, wie ein umfassendes Radwegkonzept für Kreuzfeld aussehen könnte:

Kerngedanke war dabei eine optimale Verbindung in alle Himmelsrichtungen mit so wenig Berührungspunkten mit dem Autoverkehr wie möglich. Innerhalb des Stadtteils soll es außerdem optimale Verbindungen zum S-Bahnhof, zu den Schulen und zwischen den Hoods geben. Durch die Bündelung des Radverkehrs würden außerdem die Konflikte mit dem Fußverkehr minimiert.

In alle Himmelsrichtungen

Zur Anbindung der Ortschaften im Norden (Worringen, Roggendorf/Thenhoven) schlagen wir einen Radweg an der Bahnlinie entlang vor. Da für den verlängerten Blumenbergsweg eine neue Brücke über die Bahnlinie nötig sein wird, kann dort auch der Radweg nach Norden (Worringen) unter der Brücke durchgeführt

werden. Eine Querung am Dresenhofweg könnte dadurch entfallen, was die Sicherheit deutlich steigern würde. Eine Radwegführung über die Bahn nach Westen kann dann über die neu zu bauende Straßenbrücke mit entsprechender Rampe erfolgen – siehe dazu Bild 1. Dadurch würde auch das kürzlich beschlossene Neubaugebiet „südlich Baptiststraße“ in Roggendorf/Thenhoven optimal angebunden.

In Richtung Süden erfolgt die Anbindung über den Dresenhofweg, dies ist wie anfangs erwähnt derzeit (Oktober 2023) die einzige Verbindung, die offiziell geplant ist.

Nach Blumenberg würde man über einen neuen Radweg gelangen, der neben der S-Bahn die Mercatorstraße quert und am bestehenden östlichen Bahnhofszugang in das vorhandene Wegenetz mündet. Außerdem gäbe es eine Verbindung nach Nordosten in Richtung Langel, die über einen neu zu bauenden Radweg entlang des Blumenbergswegs verlaufen würde.

Im Stadtteil selbst sind insbesondere der S-Bahnhof, das Versorgungszentrum daneben und die Schulen wichtig, hier braucht es ausreichend geschützte Fahrradstellplätze, mit direktem Anschluss an das Fahrrad-Hauptnetz.

Höhere Standards etablieren

Die gezeigten Radwege befinden sich innerhalb Kreuzfelds auf autofreien Verbindungen und sollen getrennt vom Bus- und Fußgängerverkehr angelegt werden. Grundsätzlich würden aber neben den Radwegen auch Gehwege gebaut, die durch flache Bordsteine oder taktile Elemente voneinander abgegrenzt wären (Bild 2). Die Radwege selbst sollten mit rot durchgefärbtem Asphalt gebaut werden wie in den Niederlanden, andere deutsche Städte gehen hier bereits voran.

Die Farbe wäre deutlich dezenter als die bisherige in Köln verwendete Farbe, würde aber trotzdem die Flächen für den Radverkehr überall intuitiv kennzeichnen. Kreuzfeld könnte hier also neue Impulse für Köln setzen und neue Standards etablieren. Dies sollte auch für die Übergänge an den Straßen gelten, bei denen

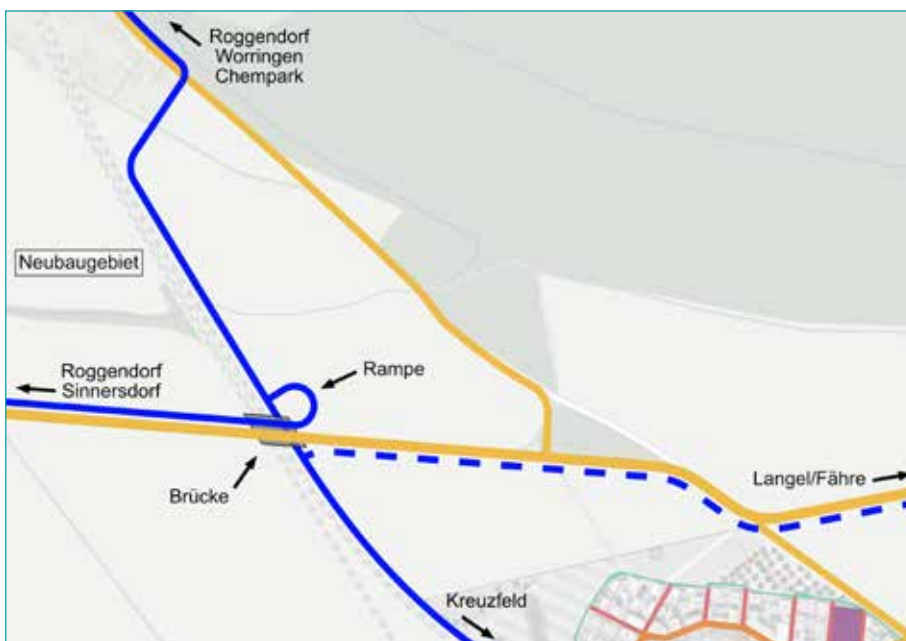


Bild 1: Gebiet nordwestlich von Köln-Kreuzfeld. Die vorgeschlagenen Radwege sind durch blaue Linien gekennzeichnet, die gestrichelte Linie kennzeichnet die Verbindung nach Köln-Langel und zur dortigen Rheinfähre.

eine ruckfreie Überfahrt durch Asphalt-an-Asphalt-Bauweise gewährleistet wäre – ohne Borde oder Rinnen als Trennung. Bei Straßenkreuzungen ist diese Bauweise Standard, es wird Zeit, dies weiter zu denken.

Wo genau sollen die Radwege innerhalb des Stadtteils verlaufen? Basierend auf der offiziellen „Themenkarte Mobilität“ haben wir zwei Varianten mit unterschiedlichen Philosophien entwickelt.

Variante VCD – Nicolas Blume

Die Radwege würden fast ausschließlich an den „Hoodloops“ entlanglaufen (den Wegen um die Hoods herum). Die Planung müsste kaum angepasst werden, weil die Radwege einfach an den Außenseiten der Hoods hinzugefügt würden. Dies hätte auch den Vorteil, dass der schnelle Radverkehr aus den Hoods herausgehalten würde. Die zentrale Grünfläche würde nur auf einem kurzen Stück an ihrer engsten Stelle gequert.

Im Westen würde ein kurzes Stück neben dem Woodloop verlaufen, im Osten würde der Radweg über die zentrale Achse vor dem S-Bahnhof geführt. Diese Ost-West Achse würde auch fast genau dem Verlauf entsprechen, der eigentlich bereits im Kölner Radverkehrskonzept vorgesehen war.

Alternativvariante – Steffen Böning

Bei dieser Alternative steht die weiträumige Umfahrung der zentralen Grünfläche im Vordergrund. Die Radwege führen teilweise durch die Hoods hindurch, an diesen Stellen müssten die „Nachbarschaftsstraßen“ verbreitert werden. Trotzdem würde der Flächenverbrauch reduziert, da die Routen teilweise im Mischverkehr über die Midloops und den Woodloop verlaufen würden. Der Autoverkehr würde nur an einer Stelle gekreuzt.

Fazit

Die Planung für Kreuzfeld ist deutlich progressiver als bei den bisherigen Neubaugebieten und bietet viel Potenzial. Ohne ein gut ausgebautes eigenständiges Radnetz würde davon aber zu viel verschenkt. Noch ist es möglich diese Lücke in der Planung zu füllen und Kreuzfeld dadurch wirklich zukunftssicher zu machen.

Nicolas Blume/Steffen Böning



Bild 2: Niederländisches Vorbild für den Radwegstandard

© Christian Behnken



Bild 3: Vorgeschlagenes Radwegenetz – Variante VCD/Nicolas Blume



Bild 4: Alternativvariante Steffen Böning

Statusbericht Radverkehr

Trankgasse, Altstadt und Deutzer Rheinufer

Eine Übersicht zum Stand ausgewählter und viel diskutierter Bereiche für den Radverkehr in Köln

Trankgasse

Der Verkehrsversuch auf der Trankgasse und deren Umgestaltung werden derzeit intensiv diskutiert. Im Ratsbündnis ist er ein Streitthema, in der Praxis bietet die Umsetzung deutliche Vorteile.

Die Trankgasse wurde im Zuge einer Baustelleneinrichtung, die freilich auf die Zeit nach der EM 2024 verschoben wurde, als Fahrradstraße eingerichtet. Hierfür wurden die Straße und ihre Zufahrten neu beschildert und umfangreiche Markierungen auf dem Straßenbelag vorgenommen. Die Komödienstraße wurde in Richtung Dom ab der Nord-Süd-Fahrt gesperrt. Gleichzeitig wurden auf ihr in großem Umfang neue Ladeflächen geschaffen. Aus der Marzellenstraße dürfen Autos jetzt nur noch nach rechts abbiegen, das Linksabbiegen ist dem Radverkehr vorbehalten. Neben der Beschilderung verdeutlichen Straßenmarkierungen die neue Regel. Im Tunnelsystem wird der Autoverkehr aus der Altstadt direkt an den Rhein geleitet. Die Ampeln zwischen Hotel und Dom wurden abgeschaltet. Die Trankgasse ist nunmehr Fahrradstraße, der Kfz-Verkehr zum Hotel und aus der Tiefgarage heraus bleibt erlaubt.

Beim Betrachten fällt deutlich auf, wie sehr die Domumgebung von der Umgestaltung profitiert. Zum einen ist es ruhiger, das Dauerrauschen des Verkehrs

entfällt. Die Fußwege werden sicherer, zudem bilden sich neue Wegebeziehungen heraus. Es ist jetzt möglich, barrierefrei und ohne erzwungenen Halt zu Fuß vom Bahnhof in die City zu gelangen. Eine lebendige, wuselige Ecke ist entstanden. Zunehmend breitet sich diese Stimmung auch in Richtung Tunnel aus. Der Radverkehr kann jetzt besser durch die Altstadt fahren, sodass die Hohenzollernbrücke etwas entlastet wird.

Es ist offenkundig eine für das Areal gute Maßnahme. Die in der Öffentlichkeit zunächst diskutierten Probleme verlieren immer mehr an Bedeutung. Dies gilt etwa für die Staus bei Veranstaltungen der Philharmonie. Die Gewöhnung und ein gezieltes Parkleitsystem haben geholfen, dass der Verkehr von und zu der Philharmonie jetzt deutlich flüssiger fließt.

Ergänzende Maßnahmen zur Aufwertung der Straße bleiben gleichwohl wichtig. So fehlt es an Aufenthaltsqualität. Mobile Grünelemente können das zubetonierte Areal auflockern und zudem für intuitive Wegeführung auch für den Autoverkehr sorgen. Gerade die Zufahrt für das First-Class-Hotel sollte aufgewertet werden. So wirkt es wie ein gedrängter Parkplatz in einer B-Lage. Eine gemeinsame Betrachtung mit dem Konzept der autoarmen Altstadt kann wertvolle Impulse geben, um beide Maßnahmen zu verzahnen und zu verbessern.

Umleitung am Rheinufer

Heftig diskutiert wurde auch die Umleitung des Radverkehrs bei der Erneuerung der Kragplatte, einer Baustelle, die mindestens 1,5 Jahre andauert und das zentrale Aushängeschild Kölns, das Rheinufer, sperrt, verändert und hoffentlich aufwertet. Derzeit ist der erste Bauabschnitt in Arbeit, in einigen Monaten wird dann der zweite Teil in Richtung Dom saniert.

Die Gegend ist knifflig, da sie touristische Flaniermeile, in Ermangelung von Alternativen aber auch eine Radverkehrshaupttroute ist. Konflikte waren hier stets an der Tagesordnung.

Viele Ideen wurden für die



Der anfängliche Radweg ist nunmehr ein Fußgängerbereich, der auch mit dem Rad befahren werden darf.

Führung des Radverkehrs diskutiert. Zunächst wollte ihn die Verwaltung über den Buttermarkt leiten, eine schmale Straße mit Kopfsteinpflaster und einigen Geschäften. Dies wurde nach Intervention von Verbänden und Politik wieder verworfen.

Eingerichtet wurden dann zwei getrennte Wege, in einem Bereich, der bislang von beiden Gruppen gemeinsam genutzt wurde:

- Der für die Fußgänger ausgewiesene Weg verläuft vor den Restaurants am Rheinufer,
- für den Radverkehr wurde ein provisorischer Weg auf der erhöhten Grünfläche asphaltiert.

Das Konzept ist nicht aufgegangen. Der Radweg wurde zum großen Teil auch von Fußgängern genutzt. An Wochentagen war dies kein Problem, am Wochenende gab es jedoch erhebliche Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr. Dies hatte im Wesentlichen zwei Ursachen: (1) Der ausgeschilderte Fußweg war nicht intuitiv, sondern erforderte das Lesen von Schildern. Abgesehen davon, dass man dies als Flaneur nicht unbedingt tut, war der eingerichtete Schilderwald verwirrend und machte teilweise absurde Umwegvorgaben. (2) Der Radweg war attraktiver als der Weg direkt vor der Restauration, wo der Ausblick auf den Rhein fehlt.



Zebrastreifen, statt Ampeln: Zu Fuß kommt man jetzt vor dem Hotel schneller voran.

Die Stadt hatte daher Mitte September den Radweg zum Fußweg mit Fahrrad frei erklärt, sich also der Macht des Faktischen gebeugt. Der Schilderwald ist deutlich reduziert worden. Das Miteinander funktioniert seitdem genauso gut oder schlecht wie vorher.

Auch diese Erfahrung zeigt wieder, wie wichtig Alternativrouten für den Radverkehr am Rheinufer sind. Das Ufer sollte grundlegend Flaneuren vorbehalten sein. Der Radverkehr sollte hingegen durch Umwidmung von Spuren auf der Rheinuferstraße eine eigene und attraktive Führung erhalten.

Deutzer Drehbrücke nach der Öffnung für den Autoverkehr

Die Drehbrücke ist der zentrale Weg aus Deutz über die Alfred-Schütte-Allee zu dem Erholungsgebiet Poller Wiesen. Dort befindet sich auch eine Hauptroute für den Radverkehr, die sowohl von Pendlern wie auch Ausflüglern intensiv genutzt wird. Die Alfred-Schütte-Allee ist gleichzeitig, nachdem fast alle Firmen den Deutzer Hafen verlassen haben, für den Autoverkehr eine Ausweichstrecke zur Siegburger Straße.

Turbulente Jahre liegen hinter der Drehbrücke. Zweieinhalb Jahre war sie wegen Restaurierungsarbeiten gesperrt. Dies hatte große Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr und die Zugänglichkeit der Poller Wiesen. Zudem herrschte Corona mit all seinen Einschränkungen auf vielfältigen Ebenen. Es wurden viele Diskussionen um Bauumleitungen oder eine Behelfsbrücke geführt. Der VCD setzte sich frühzeitig für eine Sperrung der Alfred-Schütte-Allee für den Autoverkehr und für fahrradgerechte Umleitungen durch den Hafen ein. Schlussendlich wurde keine adäquate Umleitung eingerichtet, aber ein Pendelbus fuhr durch den Hafen bis zur Drehbrücke.

Nachdem die Raser- und Poserszene sich auf beiden Teilen der Alfred-Schütte-Allee festsetzte, wurden weitere Maßnahmen getroffen, um dem Problem Herr zu werden.

Nach der Öffnung der Brücke für den Rad- und Fußverkehr wurde das Gebiet schnell wieder in den Kölner Naherholungskosmos aufgenommen. Der Deutzer Teil entwickelte sich deutlich ruhiger als die Fortführung der Alfred-Schütte-Allee in Richtung Poll ab der Südbrücke. Dieser gilt heute noch als Hotspot der Raser- und Poserszene.

Auf dem Deutzer Teil entdeckten die Radler:innen die Vorteile des Fahrbahnfahrens. Die Separierung schien zu gelingen und der Fußverkehr konnte davon profitieren. Die Straße war ruhiger und die Stimmung friedlicher. Der Autoverkehr hatte alle notwendigen Verbindungen über die Siegburger Straße. Tatsächlich war hier etwas entstanden, was es selten in Köln gibt, ein mehr oder minder separierter Raum für verschiedene Verkehrsträger. Die Durchsetzung einer reinen Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr wäre das I-Tüpfelchen gewesen.

Nun ist die Brücke auf Druck der Bezirksvertretung Porz und der CDU im Rat für den Autoverkehr wieder geöffnet, Wochenenden und Ferien bilden Ausnahmen.

Seit Mitte September ist eine Fahrradstraße zwar angeordnet, aber außer Schildern gibt es keine weiteren Hinweise darauf. Ein unterstützendes Tempo-30-Schild fehlt. Ein zukünftiges Design ist nicht sichtbar. Die Straße ist breit und lädt zum schnellen Fahren ein. Auf Druck eines Porzer Bürgers wurde zudem das Schild „Anlieger frei“, das als Raserphrophylaxe aufgestellt wurde, abgehängt. Nunmehr ist es eine Fahrradstraße mit „Kfz frei“.

Welche Auswirkungen hat nun dieses Design auf das Straßengeschehen?

Seit Wochen nimmt der Autoverkehr zu. Er wird seinen Peak noch nicht erreicht haben. Eine Minderheit der Autofahrenden hält sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Die erhöhte Anzahl der Autos und ihre Schnelligkeit vertreibt die Radfahrenden von der Fahrbahn auf die Allee, wo eigentlich die Zufußgehenden ihren Raum haben sollten. Die Fahrbahn, wohlgermerkt eine Fahrradstraße, wird den Autos überlassen. Das zarte Pflänzchen, der Trend der Separation von Radverkehr und Fußverkehr, wurde ausgetreten. Je weniger Radfahrende auf der Fahrbahn sind, desto mehr Raum bietet sich dem Autoverkehr und desto schneller fährt dieser, was dazu führt, dass noch weniger Radfahrende sich dort aufhalten. Der übliche Teufelskreis. Auch fällt auf, dass die Zufußgehenden von der Brücke vertrieben werden und auf die enge Nebenanlage ausweichen. Wie die Raserszene sich ausbreiten wird, ist noch nicht absehbar.

Inzwischen wurde die Mitbenutzung des Fußwegs für den Radverkehr im Bereich der Fahrradstraße aufgehoben. Süd-



Alfred-Schütte-Allee

lich von „Am Schnellert“ ist sie weiterhin zulässig.

Neben den bislang beschriebenen gibt es weitere mit der Drehbrücke als Nadelöhr verbundenen Gefahrenquellen:

- Sie ist zu eng für eine normale Begegnung von zwei Autos, zudem zu eng, um einen Radfahrenden auf der Brücke gesetzeskonform überholen zu können. Natürlich passiert genau dies oftmals, die Gefährdung der Radfahrenden wird hingenommen.
- Die zweite Schwierigkeit liegt darin, dass die aus der Deutzer Werft kommenden oder zu dieser hinfahrenden Radfahrenden in eine starke 90-Grad-Kurve gezwungen werden. Ohne Autoverkehr mussten sich hier die Radfahrenden untereinander einigen, nun kommen die Autos hinzu und bilden eine zusätzliche Gefahr.
- Ein weiteres Risiko birgt der Lieferverskehr für die im Deutzer Hafen anliegenden Kreuzfahrtschiffe. Lastwagen und Busse blockieren die Zufahrt zur Drehbrücke an Wochenenden auf nahezu voller Breite, ein Durchkommen ist oftmals nur auf wenigen Metern möglich.

Zukunftweisend wäre es gewesen, die Straße zwischen Drehbrücke und Südbrücke für den Autoverkehr komplett zu sperren. Die notwendige Nahmobilität hätte ein Kleinbus herstellen können.

Ein minimaler Eingriff hätte hier maximale Wirkung für die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des Radpendelns. Der jetzige Zustand zementiert die Dominanz des Autoverkehrs und zeigt deutlich, dass Kompromisse auf ungleicher Höhe nie ausgleichende Wirkung haben. Eine große Chance wurde hier aus ideologischen Gründen vertan.

Michael Vehoff,

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Team für Nahmobilität

Aktuelles zum Fuß- und Radverkehr in Köln

Fahrradstraße Maybachstraße und Pantaleonswall

Seit September 2023 ist die Maybachstraße im Abschnitt zwischen Krefelder Straße und Am Kämpchenshof eine Fahrradstraße.

Auf Höhe der Ritterstraße hat die Stadt Köln vor Jahren mit Pollern die Durchfahrt für den Autoverkehr unterbunden, sodass es sich bereits jetzt um eine beliebte und viel genutzte Verbindung handelt. Mit der Markierung und Beschilderung wird diese Route nun sichtbarer und komfortabler. Zur Verdeutlichung wurden großflächige

kehrssicherheit Anpassungen an der Ampel vorgenommen.

Im Sommer 2023 wurde ebenfalls auf dem Pantaleonswall zwischen Am Weidenbach und Am Trutzenberg eine Fahrradstraße eingerichtet. Dies ist ein weiterer Baustein für die geplante Fahrradstraßenachse auf den Wällen und schließt eine Lücke zwischen den Fahrradstraßen Kartäuser- und Mauritiuswall. Von der Maßnahme profitieren auch Schüler*innen der dort ansässigen Schulen, die nun einen sichereren Schulweg haben.



Sürther Leinpfad nach der Asphaltierung

© Stadt Köln

Mit dem neuen Radfahrstreifen ist eine direkte und komfortable Verbindung für den Radverkehr entstanden. Bisher nahmen Radfahrende zumeist lieber den Umweg über die durch Kopfsteinpflaster geprägte Teutonenstraße und den gemeinsamen Geh- und Radweg zur Langobardenstraße.

Auch im Bereich der Langobardenstraße wurde die Situation für den von der Severinsbrücke in Richtung Götterring fahrenden Radverkehr optimiert. Es wurden zwei Parkplätze entfernt, um die Sichtbeziehung zu verbessern. Auf den frei gewordenen Flächen wurden Fahrradständer aufgestellt, die Platz für vierzehn Fahrräder bieten.

Die oben genannte Maßnahme entstand aus einem Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt im Juni 2022. Die Umsetzung der Maßnahme kostete etwa 25.000 Euro.

Neue Radverkehrsführung auf dem Mauenheimer Gürtel

Die Stadt Köln wandelte die Kfz-Rechtsabbiegespur vom Mauenheimer Gürtel in die Kempener Straße unterhalb der



Neue Fahrradstraßen Maybachstraße (oben) und Pantaleonswall (unten)

© Stadt Köln

Fahrradstraßenpiktogramme auf der Fahrbahn markiert.

Ein neues Element stellt der Sicherheitstrennstreifen zum Parken dar, der künftig in Fahrradstraßen häufiger angewendet werden soll. Es handelt sich dabei um eine gestrichelte Linie, die Türbegegnungen, sogenannten „Dooring“-Unfällen, beim Parken vorbeugen soll.

An der Kreuzung Bremer Straße/Maybachstraße gilt nun nicht mehr rechts vor links, sondern der Verkehr auf der Maybachstraße hat jetzt dort Vorrang.

Vereinzelt hat die Stadt Köln Parkplätze zugunsten von Fahrradabstellanlagen umgewandelt und neue Ladezonen eingerichtet. An der Kreuzung Maybachstraße/Krefelder Straße wurden für mehr Ver-

Radwegsanierung Sürther Leinpfad

Auf dem Sürther Leinpfad hat die Stadt Köln zwischen Rheinaustraße und Lindemauer Mitte Juli den Geh- und Radweg saniert und auf einer Länge von circa 200 Metern durch einen 3,50 Meter breiten asphaltierten Weg verbessert. Diese Maßnahme wurde im Januar 2023 von der Bezirksvertretung Rodenkirchen beschlossen.

Zuvor hatten die Stadtentwässerungsbetriebe Köln den Weg im Rahmen der Sanierung der Lindemauer zur Erschließung der Baustelle bis zur Rheinaustraße als Baustraße angelegt.

Radfahrstreifen Götterring

Auf der Auffahrt des Götterrings in Deutz hat die Stadt Köln auf einem circa 300 Meter langen Abschnitt einen neuen Radfahrstreifen eingerichtet. Er beginnt an der Kreuzung Siegburger Straße/Teutonenstraße und endet auf Höhe der Stadtbahn-Haltestelle Suevenstraße vor der Ampelanlage. Der Radfahrstreifen ist 2,50 Meter breit und verfügt weitestgehend über einen 75 Zentimeter breiten Sicherheitsraum zum Autoverkehr. Wo ihn der Autoverkehr überfahren darf, wurde der Radfahrstreifen rot eingefärbt.

Nach diesem „Kölner Standard“ wurden bereits zahlreiche Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt umgesetzt, zum Beispiel auf den Ringen, auf der Richard-Wagner-Straße und auf der Siegburger Straße.



Auffahrt auf den Götterring an der Ecke Teutonenstraße/Siegburger Straße

© Stadt Köln

S-Bahn in eine Fahrradspur um. Der Kfz-Verkehr wird nun von der Geradeausspur direkt in die Kempener Straße abbiegen. Der freilaufende Rechtsabbieger von der Geldernstraße auf den Mauenheimer Gürtel ist bereits seit 2019 mit Pollern für den Kfz-Verkehr gesperrt. Mit den beiden Maßnahmen wurde die Verkehrsführung für Radfahrer*innen am Mauenheimer Gürtel sicherer und bequemer. Der alte Zweirichtungsradweg auf dem Mauenheimer Gürtel war zu schmal für die heutigen und zukünftigen Radverkehrszahlen.

Nach der Umwandlung werden Radfahrer*innen in Richtung Bilderstöckchen/Ehrenfeld auf die neue Fahrradspur auf der Fahrbahn geführt. Auf dieser sind sie durch bauliche Elemente, sogenannte Klebeborde, besonders geschützt. Vor der Einfahrt in die Kempener Straße fahren Radfahrer*innen von der neuen Radspur wieder auf den bestehenden Radweg. In Richtung Nippes nutzen sie weiterhin den bestehenden Radweg. Die neue Radverkehrsführung wird an der Kreuzung Geldernstraße/Mauenheimer Gürtel durch Piktogramme, Markierungen und Richtungspfeile verdeutlicht.

Der Fußverkehrs-Check

In diesem Jahr hat sich die Stadt Köln erfolgreich für den Fußverkehrs-Check beworben, der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW finanziert wird. Initiiert und betreut wird dieses Projekt vom Fußverkehrsbeauftragten der Stadt Köln.

Was steckt hinter diesem innovativen Konzept? Der Fußverkehrs-Check ist ein ausgeklügeltes Baukastensystem, das darauf abzielt, die Lebensqualität für Fußgänger*innen in städtischen Gebieten zu steigern. Das Hauptziel ist es, Defizite im Fußwegenetz aufzudecken und praxisorientierte Lösungen zu entwickeln, um den Fußverkehr sowohl sicherer als auch attraktiver zu gestalten.

Der Prozess begann im Stadtteil Kalk mit einem gut besuchten Auftaktworkshop im August, an dem etwa 50 engagierte Bürger*innen, Politik und Initiativen teilnahmen. Darauf folgten zwei detaillierte Begehungen, die das Kernstück des Fußverkehrs-Checks bilden. Diese Aktivitäten boten tiefe Einblicke in die Bedürfnisse und Anliegen der Bürger*innen von Kalk. Durch den direkten Dialog konnten wertvolle Erkenntnisse über lokale Herausforderungen und Potenziale gewonnen werden. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf grünen Verbindungswegen in Kalk

und der Untersuchung von Situationen rund um Schulen und Kitas in Stadtteil Ostheim.

Die Stadt Köln hat die Bedeutung dieses Projekts erkannt und finanziert daher zusätzlich einen eigenen Fußverkehrs-Check in Nippes. Ein Kölner Fachbüro übernimmt die Leitung und Moderation, um eine fundierte Analyse der Ergebnisse zu gewährleisten.

Zum Auftaktworkshop in Nippes, der ebenfalls im August stattfand, kamen rund 40 engagierte Bürger*innen zusammen, einschließlich Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung und verschiedenen Verbänden, um über die Fußverkehrssituation im Bezirk zu diskutieren. Im Oktober folgten dann zwei Begehungen.

Die Visionen des Fußverkehrs-Checks sind vielschichtig. Während das Hauptziel darin besteht, die Sicherheit für Fußgänger*innen zu erhöhen, wird auch großer Wert auf die Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Straßen gelegt. Es ist ein zentrales Anliegen, Fußverkehrsf Flächen als vollwertig zu betrachten und nicht nur als „Nebenanlage“.

Nach den Begehungen werden Abschlussworkshops organisiert, in denen die Ergebnisse präsentiert und mit den Bürger*innen diskutiert werden. Diese Ergebnisse werden später in einem Bericht der Politik vorgelegt. Der Fußverkehrsbeauftragte von Köln wird die Umsetzung der Maßnahmen intern begleiten.

Der Fußverkehrs-Check ist ein wichtiger Baustein in Richtung einer fußverkehrsfreundlichen Stadt. Er unterstreicht das Engagement der Stadt Köln, in eine grüne und nachhaltige Zukunft zu investieren und ihren Bürger*innen eine sichere und komfortable Gehumgebung zu bieten.

Aktuelle Maßnahmen

Tel-Aviv Straße

- Radfahrstreifen in südlicher Fahrtrichtung zwischen Agrippastrasse und Ulrichgasse (Anschluss an dort vorhandene Radführung)
- Radfahrstreifen in Regelbreite 2,5 m; Besonderheiten: neue LSA an Abfahrt in Fahrtrichtung Severinsbrücke
- Maßnahme wurde im September umgesetzt

Houdainerstraße

- Die Einbahnstraße Houdainer Straße ist bereits für den Radverkehr geöffnet



Mauenheimer Gürtel: Fahrradspur ersetzt Kfz-Spur.
© Stadt Köln

net. Nun wird für den gegenläufigen Radverkehr ein Schutzstreifen markiert, das Parken wird neu geordnet und das Tempo wird von 50 auf 30 km/h reduziert

- Anschließend daran wird die Einbahnstraße Hauptstraße für den Radverkehr bis zum Burgweg geöffnet. Hier wird für den gegenläufigen Radverkehr ein Radfahrstreifen markiert.
- Baubeginn war Anfang Oktober

Turiner Straße Richtung Süden

- Radfahrstreifen in Verlängerung der Maßnahme Riehler Straße zwischen Greesbergstraße und Machabäerstraße/Anschluss zum „Overfly“ Richtung Bahnhof. Entlastung Eigelstein vom „Durchfahrtsradverkehr“
- Radfahrstreifen in Regelbreite 2,5 Meter; Besonderheiten: LSA-Erneuerung Machabäerstraße mit Öffnung der Einbahnstraße vom Rhein in Richtung Eigelstein (Route Rhein – Eigelstein – Weidengasse – Nippes)
- Maßnahme wird – witterungsabhängig – noch in diesem Jahr begonnen

Aufmerksamkeitsfelder auf der Radroute „Auf der Aspel“ markiert

- Es handelt sich um auffällige grüne Markierungen, die an drei unübersichtlichen Einmündungen mit einer wieder entfernbaren Folie aufgebracht wurden.
- Aufgrund der eingeschränkten Sicht in den Bereichen kam es in der Vergangenheit vermehrt zu Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden
- Die Aufmerksamkeitsfelder haben keine verkehrsrechtliche Funktion im Sinne der Straßenverkehrsordnung.

Neue Schutzstreifen an der Kreuzung Berliner/Odenthaler Straße

- Der Kreuzungsbereich wurde erneuert.

- Der vorhandene Platz wurde mit der Neumarkierung so aufgeteilt, dass Radfahrende auf beiden Seiten eigene Flächen in Form von Schutzstreifen erhalten.
- Zudem wurden an allen Haltelinien große Aufstellflächen markiert, sodass sich Radfahrende gut sichtbar vor haltenden Autos aufstellen können.

Neuer Radfahrstreifen an der Kreuzung Heidelberger/Frankfurter Straße

- An der Kreuzung wurde die Ampelanlage erneuert. Im Rahmen dieser Maßnahme markierte die Stadt Köln

auf der Heidelberger Straße im Kreuzungsbereich einen Radfahrstreifen.

Neue Abstellmöglichkeiten für (Lasten-) Fahrräder, Leihräder und E-Scooter

- Zur Förderung der Nahmobilität richtet die Stadt Köln stadtweit bedarfsge-
recht zusätzliche Fahrradabstellmög-
lichkeiten ein.
- Bisher konnten im Jahr 2023 mehr als
1.400 neue Fahrradabstellplätze ge-
schaffen werden.
- Die Stadt Köln hat sich zum Ziel ge-
setzt, jährlich 1.500 neue Abstellplätze
zu schaffen. Bereits jetzt ist deutlich,

dass dieses Ziel auch in diesem Jahr
weit übertroffen werden wird.

- Vor Kurzem wurde die nicht genutzte Sperrfläche in der Mittellage der Von-Werth-Straße neu strukturiert und räumlich zusammenhängend 64 zusätzliche Fahrradabstellplätze, sechs zusätzliche beschilderte Lastenradabstellplätze sowie Bereiche zum kontrollierten Abstellen von Leihrädern sowie E-Scootern eingerichtet.

Stadt Köln, Amt für
nachhaltige Mobilitätsentwicklung 

RadPendlerRouten-Netz Köln

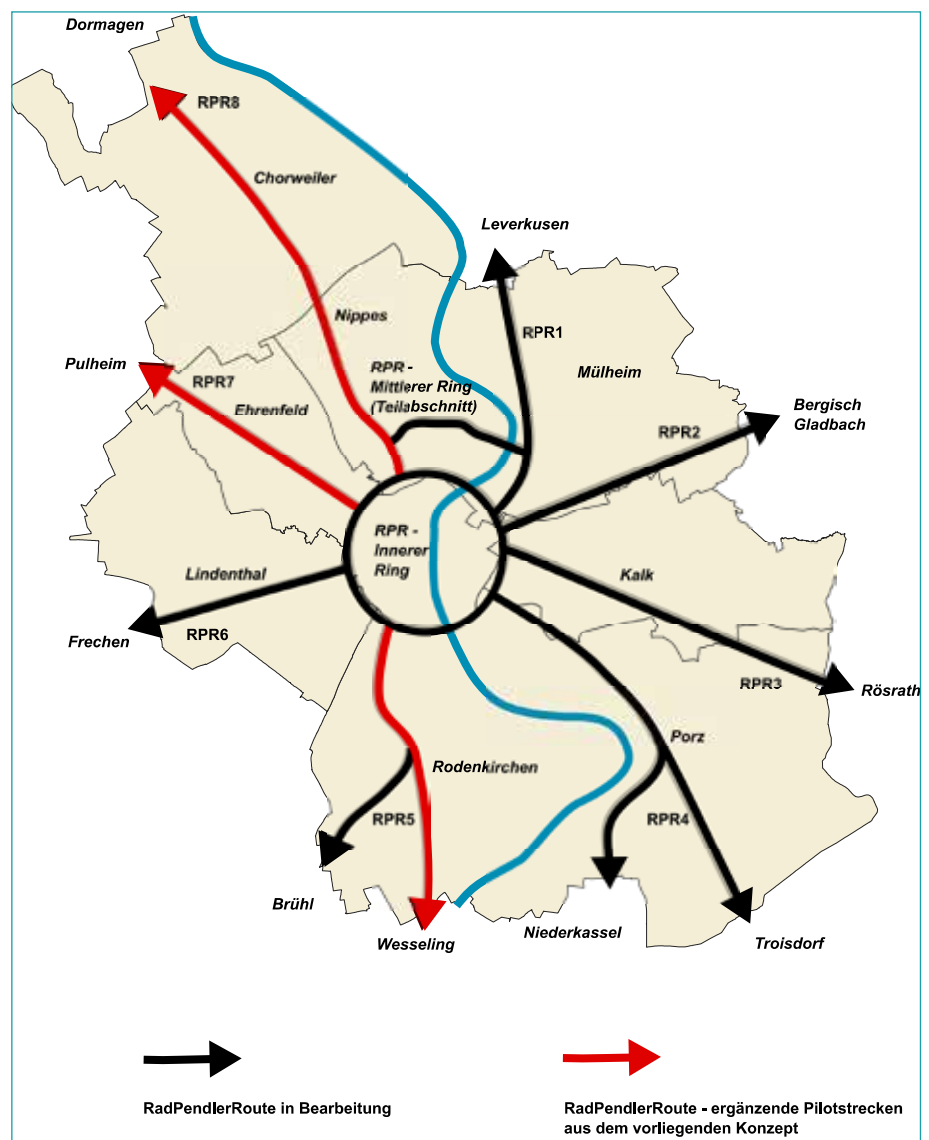
Das Konzept liegt endlich vor

Radpendlerrouten sollen sichere, schnelle und komfortable Verbindungen zwischen Köln und den Umlandgemeinden schaffen. Auch wenn Einigkeit über die Korridore besteht, die durch die Routen erschlossen werden sollen, bleibt die Festlegung der konkreten Streckenabschnitte schwierig.

Nach vielen Jahren des Wartens auf ein Konzept für bezirksübergreifende, qualifizierte Radverbindungen hat die Verwaltung in der September-Sitzung des Verkehrsausschusses eine Mitteilung vorgelegt, mit der das von zwei Fachbüros erarbeitete Konzept für RadPendlerRouten vorgestellt und das weitere Vorgehen hierzu beschrieben wurde.

Anders als man hätte annehmen können, wurde allerdings kein Konzeptvorschlag zur Beschlussfassung vorgelegt, sondern nur eine Mitteilung zur Kenntnis gegeben. In der Konsequenz bleibt das Verwaltungshandeln zu diesem Thema zunächst ohne klare politische Vorgaben.

Der Hintergrund dieses Vorgehens wird in der Mitteilung angedeutet: „(...) In der Schlussphase des Projekts wurde mehr und mehr deutlich, dass die Erarbeitung eines beschlussfähigen Gesamtkonzepts aufgrund des großen Kreises der politischen Gremien und übrigen Stakeholder sowie des hohen verwaltungsinternen Abstimmungsbedarfs kurzfristig nicht erreichbar ist. Die verwaltungsinternen Vorbesprechungen haben die hohen Nutzungskonflikte (u.a. mit sonstigen ver-



Übersichtskarte: Korridore, die durch Radpendler Routen erschlossen werden sollen

kehrlichen Ansprüchen; Landschafts- und Naturschutz) und Planungs- und Umsetzungserfordernisse für das ca. 200 km lange Netz offengelegt. (...)“

Schwierige Streckenfestlegung

Dieses ungewöhnliche Vorgehen resultiert auch aus den Erfahrungen mit den Planungen des Radschnellwegs Köln – Frechen sowie der PendlerInnenroute Köln – Bergisch Gladbach. Während sich die Auswahl geeigneter Korridore für qualifizierte Radwegeverbindungen relativ einfach darstellt, birgt die Festlegung auf konkrete Streckenabschnitte viele Fallstricke:

- Sollen Pkw-Stellplätze wegfallen protestieren Anwohnende,
- soll eine Kfz-Fahrspur in eine Radspur umgewidmet werden, läuft die Pkw- und Lkw-Lobby Sturm, und
- soll eine Wegführung durch Grünanlagen erfolgen, wehren sich NaturschützerInnen gegen die Planung.

Um diese Widerstände nicht schon in einer frühen Planungsphase auszulösen, ist es durchaus sinnvoll, zunächst den konzeptionellen Leitgedanken des Gesamt-

vorhabens in den Vordergrund zu rücken.

Das nun gewählte Vorgehen birgt eine Portion Pragmatismus: Aus den von den Fachgutachtern bewerteten Routen werden drei ausgewählt, die eine gute Bewertung aufweisen und zu den bereits feststehenden Routen im Rechtsrheinischen und im Kölner Westen (Innenstadt – Lindenthal – Frechen) eine sinnvolle Ergänzung darstellen:

- Innenstadt – Nippes – Chorweiler – Dormagen
- Innenstadt – Ehrenfeld – Pulheim
- Innenstadt – Rodenkirchen – Wesseling

Nächste Schritte

Für diese drei Korridore sollen nun konkrete Beschlussvorlagen erstellt, in den politischen Gremien diskutiert und letztendlich zur Umsetzung beschlossen werden. Dabei wurden für alle Korridore bereits Bewertungen für unterschiedliche Trassenvarianten vorgenommen, die als Grundlage für die Verwaltungsvorlagen dienen dürften. Die Planung zur Pendlerroute Köln – Bergisch Gladbach hat gezeigt, dass die Diskussion um konkrete

Wegeführung zwar sehr mühsam sein kann, im Ergebnis aber auch zu einer Streckenvariante geführt hat, die eine breitere Zustimmung aufweist.

Um den Planungsprozess zu beschleunigen, könnten die politischen Gremien schon vor dem Einbringen der Einzeltrassenvorlagen eindeutige Vorgaben zur Prioritätensetzung bei Zielkonflikten gemacht werden, zum Beispiel zur Frage, wo der zusätzlich benötigte Platz für die PendlerInnenrouten herkommen soll. Soll die Mobilitätswende nicht nur eine leere Worthülse bleiben, ist klar, dass diese Flächen in erster Linie durch Umwidmung von heute dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehendem Raum entstehen müssen und die Grünflächen weitgehend tabu bleiben sollten.

VCD-Arbeitskreis Radverkehr

Hinweis

Die Verwaltungsmitteilung zum Rad-PendlerRouten-Netz (Vorlagennummer 2810/2023) ist zusammen mit der Konzeptstudie unter ratsinformation.stadt-koeln.de, Suchwort „RadPendlerRouten-Netz Köln“ abrufbar.

Ihre grüne Druckerei im Rheinland

Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut



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



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



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



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



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



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

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>



Belvedere-Platz in Brühl „Brühl macht Platz“

Unter diesem Titel fand in Brühl die temporäre Umgestaltung der Kölnstraße und des Belvedere-Platzes vom 25. August bis 23. September 2023 statt.

Die Stadt Brühl hat vier Wochen lang den Belvedere-(Park)Platz und dessen Zufahrt über die Kölnstraße mit mobilem Stadtmobiliar temporär aufgewertet. Der motorisierte Verkehr – normalerweise rund 6.000 Fahrzeugbewegungen täglich! – wurde durch die Umnutzung des Parkplatzes zum „Aktionsraum für Alle“ erheblich reduziert.

In diesen Wochen stand der Belvedere-Platz allen Menschen mit vielen kostenlosen Angeboten für Sport, Spiel und Entspannung zur Verfügung. Es wurden verschiedene Sitzelemente, Tische und unterschiedliche Pflanzbehälter aufgestellt. Dabei waren auch vier Wander-

bäume, die hierfür eigens von Köln nach Brühl gewandert sind.

Die Resonanz auf die Aktion war ähnlich gemischt wie bei vergleichbaren temporären Aktionen zur Umnutzung öffentlicher Parkplätze. Viele Menschen waren von den neuen Angeboten sehr angetan. Es gab aber auch wie in Berlin und Köln

eine Klage aus dem Umfeld der Gewerbetreibenden, die allerdings vom Kölner Verwaltungsgericht abgewiesen wurde.

Der VCD würde es sehr begrüßen, wenn es in den kommenden Jahren weitere – zumindest temporäre – Aktionen in der Region gäbe.

Sabine Müller



Wanderbäume auf dem Weg nach Brühl und angekommen auf dem Belvedereplatz

VCD-Aktion in Deutz „Coffee to Wait“

Mit einer Aktion am 4. September 2023 machte der VCD in Deutz auf Probleme für den Rad- und Fußverkehr an Kölner Ampeln aufmerksam.

An vielen wichtigen Rad- und Fußverkehrsachsen sind Ampeln so gesteuert, dass der möglichst flüssige Kfz-Verkehr Vorrang hat. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad kann man nur in einer kurzen Grünphase und nach einer dafür umso längeren Wartezeit die Straße überqueren.

Ein Beispiel ist die stark frequentierte Kreuzung von Justinianstraße und Gotenring mit Deutzer Freiheit und Deutz-Kalker Straße. Wer etwa von der Deutzer Freiheit zur Sparkasse auf dem Gotenring oder auch weiter in Richtung Stadthaus und Arena gelangen möchte wartet lange – mindestens eine Minute bis oft deutlich über zwei Minuten. Anschließend ist flotteres Gehen angesagt, denn in der Regel beträgt das Zeitfenster zum Überqueren der Kreuzung nur rund zehn Sekunden. Auch an dieser Kreuzung haben die Ampeln

Druckknöpfe. Ob ihre Betätigung erforderlich ist oder überhaupt irgendeinen Einfluss auf die Wartezeit hat, wird allerdings nicht ersichtlich.

Wer nach dem Überqueren des Gotenrings weiter in Richtung Justinianstraße möchte, muss dann erneut warten. Ein direkter Überweg zwischen Deutzer Freiheit und der Ostseite der Justinianstraße fehlt. Daher ist man hier häufig zu zweimaligem Anstehen gezwungen. Ein „bequemes Bewegen durch die Stadt“ sieht deutlich anders aus!

Mit dem Angebot eines „Coffee to Wait“ an die zahlreichen hier wartenden Menschen machten wir Anfang September auf diesen Missstand aufmerksam und forderten insgesamt eine bessere Berücksichtigung des Fußverkehrs an Ampeln. Dazu gehören

- kurze Wartezeiten und ausreichend Zeit für das Queren einer Straße,



Kaffee zur Überbrückung der Wartezeit

- der grundsätzliche Verzicht auf Anforderungstasten („Bettelampeln“), es sei denn, sie sind unmittelbar wirksam, sowie
- die Ermöglichung des diagonalen Quereins („Rundum-Grün“) an dafür geeigneten Kreuzungen.

Die Aktion kam gut an. Wir werden sie daher zu gegebener Zeit an vergleichbar kritischen Ampeln wiederholen.

VCD Regionalverband Köln



cambio CarSharing Im Rheinland unterwegs.



Auch ohne eigenes Auto in 17 Städten an 250 Stationen mit 900 Fahrzeugen.

www.cambio-CarSharing.de

wanderbaumallee.koeln

Ausflug nach Düsseldorf

Am 19. Oktober war die *Wanderbaumallee.koeln* im Landesumweltministerium in Düsseldorf zu Gast.

An diesem Tag fand die Tagung „SUMMIT Umweltwirtschaft NRW“ statt, bei der sich Vertreter der Green Economy aus NRW über Chancen und Hemmnisse für den Erfolg ihrer Bemühungen um eine umweltgerechte Ökonomie austauschten.

Ein erfolgreiches Projekt des VCD Regionalverbands Köln war mit dabei, und zwar die *wanderbaumallee.koeln*. Sie wurde von Ralph Hertzberg begleitet, der sowohl im Kölner Regionalverband wie auch

im Landesverband des VCD aktiv ist, und auch die Wanderbaumallee von Beginn an unterstützt.

Der Summit bot die Möglichkeit zum Austausch mit vielen anderen im Umweltbereich aktiven Akteuren. Von dieser wurde rege Gebrauch gemacht. Anwesend war auch Oliver Krischer, der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Er hatte die Wanderbäume zuvor auch schon im praktischen Einsatz erlebt und freute sich sehr darüber, sie in seinem Ministerium als Gast begrüßen zu können.

VCD Regionalverband Köln



Landesverkehrsminister Oliver Krischer (rechts) begrüßt die Kölner Wanderbaumallee beim SUMMIT der Umweltwirtschaft NRW 2023, links Ralph Hertzberg vom VCD.

VCD Regionalverband Köln Wechsel im Vorstand

Am Mittwoch, den 12. Oktober, fand in der Alten Feuerwache die diesjährige Mitgliederversammlung des VCD Regionalverbands Köln statt.

Die Vorstandswahlen ergaben einige Veränderungen. Anstelle von Pierre Beier und Jürgen Möllers – beide verzichteten auf eine erneute Kandidatur – bilden jetzt Sabine Müller und Hans-Georg Kleinmann zusammen mit Melani Lauven und Stephan Weber den geschäftsführenden Vorstand.

Hans-Georg ist seit vielen Jahren bereits im erweiterten Vorstand aktiv und engagiert sich als begeisterter Bewohner der autofreien Siedlung in Nippes insbesondere dafür, mehr Aufenthaltsqualität

in städtische Lebensräume zu bringen. Sabine ist mit dem VCD in vielfältiger Form seit rund 30 Jahren verbunden, derzeit wirkt sie im Projekt Wanderbaumallee sowie dem ÖPNV-Arbeitskreis mit. Ihr besonderes Anliegen ist eine gute Vernetzung mit benachbarten Verbänden sowie der Bundes- und Landesebene des VCD.

Wir danken Pierre und Jürgen für ihre langjährige engagierte Mitwirkung und freuen uns sehr, dass beide im erweiterten Vorstand aktiv bleiben. Wir freuen uns zudem, mit Michael Hepting und Michael Vehoff – beide langjährige Mitglieder des Arbeitskreises Radverkehr – zwei „Neue“ im erweiterten Vorstand begrüßen zu können.

Reiner Kraft



Neu im geschäftsführenden und erweiterten Vorstand: Hans-Georg Kleinmann, Sabine Müller, Michael Hepting und Michael Vehoff (von links nach rechts)

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 Hertzberg

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: *grügedruckt.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.



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

Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

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

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

Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

- Interessenvertretung für die Anliegen ökologisch bewusster 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)
- ☐ **Haushaltsmithgliedschaft** (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.

VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

Pierre Beier, Ralph Herbertz, Michael Hepting, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Melani Lauen, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Sabine Müller, Christoph Reisig, Michael Vehoff, 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 im Monat 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 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
Redaktion Rheinschiene: rheinschiene@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.

Wenn Sie Ihre Spende mit dem Vermerk „RHEINSCHIENE“ kennzeichnen, kommt der Betrag ausdrücklich dieser Zeitschrift zugute.

Vielen Dank!

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





Stadt Köln



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

**Miteinander klingt's
einfach besser**

www.fahrradstraßen.koeln

Deutschlandweit fahren mit dem 49€-Ticket der KVB.

#Heimvorteil



KVB-Rad
inklusive

Alle Details und Konditionen unter www.kvb.koeln
Kölner Verkehrs-Betriebe AG · Scheidtweilerstr. 38 · 50933 Köln



Jetzt sichern:
www.kvb.koeln/49euro

