

# RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 69, Sommer 2023



Verkehrswende in Köln

Wie geht es weiter?



# Spurwechsel



# Jetzt!

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

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

*UND: Als erfahrene Hasen lassen wir Dich nicht im Stich, wenn es um eine ehrliche und kompetente Beratung geht.  
Werkstatt-Service? Probefahren? Besondere Wünsche? Na klar, machen wir gerne!*

**Nippes**

**Radlager**  
FAHRRÄDER FÜR ALLE!  
[www.radlager.de](http://www.radlager.de)

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

**Sülz**

**auf draht** 

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

**Südstadt**

**Stadtrad**  
Service, Fahrrad...

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

# Editorial

Liebe Lesende,

aus Sicht der Verkehrswende und des Klimaschutzes bietet die Verkehrspolitik auf der Ebene des Bundes bekanntermaßen derzeit wenig Grund zur Freude: Beschlüsse der Europäischen Union zur Abkehr vom Verbrennungsmotor werden aufgeweicht, fast eintausend neue Autobahnkilometer sollen beschleunigt gebaut werden und anstelle Konsequenzen aus der bisherigen Nichteinhaltung von Klimaschutzvorgaben zu ziehen und wirk-same Maßnahmen umzusetzen, werden die Vorgaben geändert und wird der Verkehrsbereich nahezu vollständig aus der klima-politischen Verantwortung entlassen. Auch zusätzliche Mittel für den Bahnausbau und das 49-Euro-Ticket ändern nichts am wenig befriedigenden Gesamteindruck.

Die Situation vor Ort ist da doch noch etwas hoffnungsvoller: So gibt es spürbare Verbesserungen für den Radverkehr etwa durch die neue Radspuren in der Innenstadt, wird der Nahverkehr durch zusätzliche E-Busse der KVB klimafreundlicher und ändert sich auch etwas an der Selbstverständlichkeit, mit der angenom-men wird, dass in hochgradig verdichteten Stadträumen nahezu kostenlos öffentlicher Raum für privates Parken freizuhalten ist.

Gleichwohl häufen sich in den letzten Monaten Entscheidungen, die befürchten lassen, dass auch hier Stillstand droht – dazu einige Beispiele:

- Im Verkehrsausschuss wurden für die Umgestaltung der Neusser Straße Vorgaben beschlossen, die faktisch eine Ver-schiebung des Vorhabens auf unbestimmte Zeit bedeuten. Die Pläne zur verkehrlichen Entlastung und Umgestaltung der Kalker Hauptstraße wurden sogar vollständig zurückgestellt.
- Statt die Kitschburger Straße in Köln-Lindenthal dauerhaft für den Autoverkehr zu sperren, wie von der Mehrheit der Men-schen vor Ort und der Bezirksvertretung gewünscht und in einer Verwaltungsvorlage vorgeschlagen, bleibt es bei tem-porären Sperrungen an Wochenenden und zu Ferienzeiten. Auch die dauerhafte Sperrung der Drehbrücke in Deutz für den motorisierten Individualverkehr wurde auf die Zeit nach der Bebauung des Deutzer Hafens und der Errichtung einer neuen Brücke verschoben.

Wie heftig derzeit über Verkehrspolitik gestritten wird, zeigt auch die Diskussion über die beiden Verkehrsversuche auf der Venloer Straße und der Deutzer Freiheit. Wir hoffen sehr, dass diese Auseinandersetzungen nicht zu einem Verzicht auf Maßnahmen, sondern zu besseren Lösungen führen, und werden mit Argu-menten und guten Vorschlägen dazu beitragen.

Abschließend noch der Hinweis auf drei gute Gelegenheiten zum verkehrspolitischen Austausch, bei denen ihr uns gleichzei-tig auch näher kennenlernen könnt:

- Beim **polisMOBILITY camp** sind wir vom 26. bis 28. Mai auf dem Rudolfplatz dabei.
- Am 16. Juni laden wir alle verkehrspolitisch Interessierten ab 18:00 Uhr zu unserem **Sommertreffen** im Innenhof der Alten Feuerwache im Agnesviertel ein.
- Am Mittwoch, den 18. Oktober 2023, 19:00 Uhr freuen wir uns auf eine rege Beteiligung bei unserer diesjährigen **Mit-gliederversammlung** in der Alten Feuerwache.

Vielleicht sehen wir uns ja bei einem dieser Termine, auf jeden Fall aber viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe wünscht

die Redaktion der RHEINSCHIENE



# Inhalt

## Verkehr allgemein

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| Verkehrsversuch Venloer Straße:                   |    |
| Es tut sich viel, aber wirklich genug?            | 4  |
| Neusser Straße:                                   |    |
| Verkehrssicherheit und Bürgerwünsche missachtet   | 5  |
| Deutzer Freiheit: Acht Thesen zum Verkehrsversuch | 6  |
| Mobilitätskonzept Pulheim:                        |    |
| Jahrelange Arbeit ohne Erfolg                     | 10 |
| Siedlungsneubau:                                  |    |
| Paradigmenwechsel durch neue Mobilitätskonzepte   | 12 |
| Elektro-SUV und Pedelec: Ein Vergleich            | 15 |
| Kölner Ordnungsamt:                               |    |
| Zwischen Laissez-faire und Kontrolle              | 16 |
| Wanderbaumallee.koeln: Was gibt es Neues?         | 17 |
| Mülheim Süden:                                    |    |
| Landschaftspark statt Straßenneubau               | 18 |
| Bewohnerparken in Köln:                           |    |
| Höhere Gebühren ab Januar 2024?                   | 20 |

## Öffentlicher Nahverkehr

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| ÖPNV in Porz:                                       |    |
| Chancen durch erneuertes Zentrum nutzen             | 22 |
| Kölner Verkehrsbetriebe: Elektrobusse im Nahverkehr | 24 |

## Radverkehr

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| Rheinbrücken I:                                      |    |
| Problemstellen und Verbesserungsvorschläge           | 26 |
| Rheinbrücken II:                                     |    |
| Ortstermin an der Serverinsbrücke                    | 27 |
| Vermisstenanzeige: Radschnellweg Frechen – Köln      | 27 |
| Team des Fahrradbeauftragten:                        |    |
| Aktuelles zum Radverkehr in Köln                     | 28 |
| Radverkehr in Köln: Alltägliche Benachteiligungen    | 32 |
| Leihräder: Eine regionale Gemeinsamkeit              | 32 |
| Magnusstraße: Eine schnelle Radverbindung?           | 33 |
| Mein Weg zur Arbeit:                                 |    |
| Alternativen zum Automobil – diesmal mit dem Pedelec | 34 |
| Heimersdorfer Straße: Endlich wird saniert           | 35 |

## VCD

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| Einladung zum Sommerfest                    |    |
| des VCD Regionalverbands Köln               | 36 |
| Save the Date: 16. Kölner Fahrradsternfahrt | 36 |
| Einladung zur Mitgliederversammlung         |    |
| des VCD Regionalverbands Köln               | 36 |
| Impressum                                   | 36 |
| Der VCD stellt sich vor                     | 37 |
| Beitrittsformular                           | 37 |
| Kontakte                                    | 38 |
| Spendenaufruf                               | 38 |

### Titelbild dieser Ausgabe:

Neue Radspuren am Rudolfplatz (Foto: Christoph Reisig).

### Nächste Ausgabe:

Die RHEINSCHIENE Nr. 70 erscheint im November 2023.

# Verkehrsversuch Venloer Straße

## Es tut sich viel, aber wirklich genug?

**Ein Zwischenbericht zu dem im Dezember 2022 gestarteten und in der Öffentlichkeit vielkritisierten Verkehrsprojekt**

Lange haben wir auf den Frühling gewartet und jetzt wird sich zeigen, ob die Venloer Straße dieses Jahr zu einer Flaniermeile werden kann. Die beiden Ziele, die dafür im Verkehrsversuch erreicht werden sollen, sind sowohl die Erhöhung der Verkehrssicherheit als auch der Aufenthaltsqualität.

Die Venloerstraße stellte kölnweit einen Hot Spot für sogenannte Dooring-Unfälle dar – Unfälle bei denen Radfahrende durch geöffnete Autotüren verletzt werden. Aber auch Unfälle zwischen auf die Fahrbahn tretenden Fußgänger\*innen und Radfahrenden waren auffallend häufig.

### Mehr Raum für Menschen?

Es gibt inzwischen zumindest theoretisch mehr Raum für Menschen; die Zahl der Tische und Stühle der Außengastronomie hat zugenommen, immer mehr Räder, Lastenräder und E-Roller dürfen in ehemaligen Kurzzeitparkplätzen abgestellt werden.

Es ist also alles gut? Bei weitem nicht. Ein großes Thema ist, dass sich so viele Monate nach Umwidmung vieler Stellflächen das Parkverhalten der Autofahrenden kaum verändert oder nach einer kurzen Phase sogar wieder verschlechtert hat. Ladezonen, Lastenradparkplätze oder andere Flächen werden einfach mit Autos zugestellt und nennenswerte Aktionen des Ordnungsamtes zur Ahndung bleiben aus. Vielleicht ist es für die meisten Autofahrenden verwirrend, welcher Parkplatz genutzt werden darf und welcher für andere Zwecke beschildert ist. Um dem entgegenzuwirken, wäre es vermutlich am sinnvollsten, sämtliches Kurzzeitparken in andere Nutzung umzuwandeln und nur Anwohnerparken – in den Abendstunden nach den Ladezeiten – zu gestatten. Dies würde eventuell auch dem Ordnungsamt die Kontrollen deutlich erleichtern. Da das Falschparken eine der Hauptunfallursachen ist, muss es unbedingt unterbunden und zügig geahndet werden.

Erhebungen zeigten, dass die gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit leicht

abgenommen hat. Von den Fußgänger\*innen wird dies jedoch so nicht wahrgenommen und somit ist das wichtige Ziel, die barrierefreie Querbarkeit zu erleichtern, immer noch nicht erreicht. Es gab im gesamten Gebiet nur eine Ampel, die während des Versuchs abgeschaltet werden musste. Vor allem Kinder und ältere Menschen sehen darin einen Verlust der Verkehrssicherheit. Dass hier und an weiteren Stellen Querungshilfen eingerichtet wurden, hilft erst dann, wenn der fließende Verkehr deutlich abnimmt.

### Weiterhin hoher Durchgangsverkehr

Solange der Durchgangsverkehr auf der Venloer Straße nicht deutlich abnimmt, werden die Fußgänger\*innen die Fahrbahn nicht entspannt queren können.

Es fließt jedoch weiterhin ein mehr oder weniger kontinuierlicher Strom an Autos und Rädern die Venloer Straße entlang. Hier haben die Modellrechnungen offenbar nicht richtig gelegen. In ihnen wurde davon ausgegangen, dass die Einführung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit Tempo 20 den Durchgangsverkehr um bis zu 75 Prozent reduziert. Inzwischen sind die Bauarbeiten auf der Vogensanger Straße abgeschlossen und es bleibt zu hoffen, dass Autofahrende diese verstärkt nutzen und die für die Venloer Straße gemessenen Werte dann näher an die prognostizierten herankommen.

Wenn die Zahl der Autos und auch der Fahrräder auf der Venloer Straße nicht deutlich abnimmt, ist kein wirklich großer Schritt hin zu mehr Aufenthaltsqualität zu erwarten. Daran ändert sich auch nichts, wenn – wie geschehen – Tempo 20 als Höchstgeschwindigkeit und die Rechtsvor-Links-Regel an Kreuzungen durch Einengungen oder Querungshilfen ergänzt werden. Unsere Forderung nach deutlicher Kennzeichnung der „Eingangstore“ in den Verkehrsversuch bleibt bestehen, alle Verkehrsteilnehmenden müssen prä-



*Venloer Straße, Ecke Melatengürtel: Dass hier der Verkehrsversuch beginnt, sollte deutlicher gekennzeichnet werden.*

gnant wahrnehmen können, dass sie sich in einem „geänderten Bereich“ befinden.

### Höhere Geschwindigkeit bei Einbahnstraße

Oft wird darauf verwiesen, dass die Einbahnstraße jetzt schnell umgesetzt werden muss, damit das Chaos ein Ende hat und alles wieder besser wird.

Da stellt sich zum einen die Frage, warum „wieder“? Wann haben wir es denn je gut gefunden? Es war und ist ja allen Beteiligten klar, dass sich etwas ändern muss. Nur hatten wir uns den Weg dahin, den Verkehrsversuch, etwas einfacher vorgestellt und gehofft, dass alles so wird, wie wir das haben wollen – was auch immer wir Einzelnen uns so gewünscht haben mögen.

Ich zum Beispiel hatte mir gewünscht:

- mit Freund\*innen die Venloer Straße entlang gehen zu können – nebeneinander,
- in Ruhe Einkaufen gehen zu können, ohne Gehupe und Gestank,
- Kaffee zu trinken und zu plaudern, ohne sich wegen des Autolärms anbrüllen zu müssen,
- mal eben stehen zu bleiben oder sich sogar hinsetzen zu können und dann nicht anderen Verkehrsteilnehmenden direkt im Weg zu stehen, weil einfach kein Platz da ist.

Wie kann also die Einführung einer Einbahnstraße diese Ziele erreichen? Die gefahrene Geschwindigkeit wird mit großer Wahrscheinlichkeit wieder zunehmen,



da ja der Kfz-Gegenverkehr wegfällt. Das wird sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr von Nachteil sein. Die Verkehrsachse wird wieder im Vordergrund stehen – wenn auch nur noch in eine Richtung – und querende Personen werden als Hindernis wahrgenommen. Für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße wäre die erhöhte Geschwindigkeit der entgegenkommenden Autos ebenfalls eine Verschlechterung. Wenn dann zum Schutz über eine bauliche Abgrenzung von Rad- zum Autoverkehr nachgedacht würde, ginge dies wieder auf Kosten der Querbarkeit für den Fußverkehr.

Was also könnte helfen? Mehr Gelassenheit und die Bereitschaft, den Verkehrsversuch als das zu verstehen, was

er ist: ein Versuch, die Venloer Straße hin zu einer attraktiven Flaniermeile zu verändern.

Hatten wir wirklich geglaubt, ein paar neue Schilder würden das über Jahrzehnte eingeübte Verhalten innerhalb weniger Wochen ändern?

### Breite Beteiligung bleibt wichtig

Im März fanden vier Informationsnachmittage mit verschiedenen Schwerpunktthemen auf der Venloer Straße statt. Bei allen Themenbereichen – Fußverkehr, Radverkehr, Einzelhandel, Barrierefreiheit – war Konsens, dass es kein Zurück zur Ausgangssituation geben soll, aber auch dazu, dass noch viele weitere Schritte

notwendig sind, um die Venloer Straße lebenswert zu gestalten. Auch wenn Uneinigkeiten über den besten Weg zu diesem Ziel bestehen, sollte darauf vertraut werden können, dass eine intensive Diskussion und eine breite Beteiligung zu einer guten Lösung führen.

Wenn die Bürgersteige weiter freigeräumt werden, aufgrund des besseren Wetters wieder mehr Leben auf der Straße stattfindet und nun die Vogelsanger Straße für den Autoverkehr durchgängig befahrbar ist, könnte mit ein paar mehr Hinweisen wie großflächigen Bodenpiktogrammen und korrekter Nutzung der umgewandelten Parkplätze durchaus noch eine Flaniermeile entstehen.

Melani Lauen



## Neusser Straße

# Verkehrssicherheit und Bürgerwünsche missachtet

**Der VCD Regionalverband Köln übt scharfe Kritik am Beschluss des Verkehrsausschusses vom 7. März 2023.**

Nach vielen Diskussionen, Öffentlichkeitsbeteiligungen und Beratungen hat der Kölner Verkehrsausschuss mit den Stimmen von Grünen, CDU, SPD und Volt beschlossen, die Fahrbahn der Neusser Straße zwischen Blücherstraße und Nelkenstraße auf sieben Meter Breite auszubauen. Damit wurde die von der Nippeser Bezirksvertretung vorgeschlagene Fahrbahnbreite von sechs Metern sogar noch übertroffen.

### Radfahren bleibt unsicher

Die Antragssteller begründen die größere Breite damit, dass der Bus Radfahrende überholen können muss, da sonst dessen Reisezeit unberechenbar würde. Dieses Argument ist stark überzogen und geht vor allem auf Kosten der Sicherheit der Radfahrenden, die dadurch wieder wie heute beliebig überholt werden können, ohne dass der Sicherheitsabstand von 1,50 Meter eingehalten wird. Anstatt mehr Radverkehrssicherheit wird genau das Gegenteil erreicht.

### Totschlagargument: Stellplätze

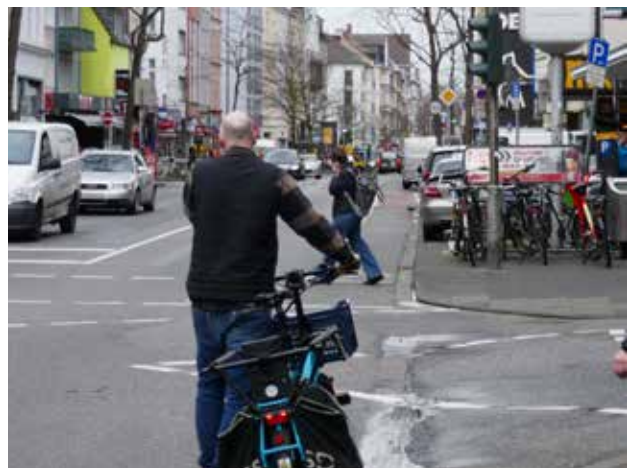
Des Weiteren stößt der folgende Passus des Beschlusses auf Unverständnis: „Vor

Beginn der Baumaßnahme ist darzustellen, wie mindestens 30 Prozent der wegfallenden Stellplätze durch andere Maßnahmen im direkten Umfeld nachgewiesen werden können“. Alle, die Nippes kennen, wissen, dass es nicht möglich sein wird, im direkten Umfeld zusätzliche Stellplätze in erheblichem Umfang nachzuweisen. Diese Bedingung zeigt, dass es zumindest bei manchen Fraktionen gar keinen echten Willen zu einer Umgestaltung gibt.

### Status Quo wird zementiert

Der Beschluss konterkariert die Wünsche der 2021 befragten Bürgerinnen und Bürger, die für den zentralen Bereich zwischen Nelken- und Scharnhorststraße die Einrichtung einer Fußgängerzone favorisiert hatten, während alle anderen Varianten weniger Stimmen erhielten.

Es ist zur Kenntnis zu nehmen, dass sich Kräfte durchgesetzt haben, die keine wesentlichen Änderungen wollen und nicht bereit sind, den Straßenraum gerechter aufzuteilen. Der Autoverkehr wird nach wie vor die Straße dominieren und



*Das Chaos auf der Neusser Straße in Köln Nippes wird noch lange andauern: Durch einen Beschluss im Verkehrsausschuss ist ein Umbau faktisch in weite Ferne verschoben worden.*

zwar auf Kosten des Fuß- und des Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität.

Unter diesen Umständen lohnt der hohe finanzielle Aufwand einer Umgestaltung nicht – zu gering sind die Verbesserungen. Bei der Neusser Straße können die meisten dieser kleinen Verbesserungen bereits durch Beschilderungen, Markierungen und kleine Umbaumaßnahmen erzielt werden. Das Geld könne viel besser in Projekte gesteckt werden, welche die Verkehrswende unterstützen, anstatt sie zu behindern, indem sie den Status Quo und die Dominanz des Autoverkehrs für weitere Jahrzehnte festigen.

Hans-Georg Kleinmann



## Deutzer Freiheit

# Acht Thesen zum Verkehrsversuch

**Im Juni feiert der Verkehrsversuch Geburtstag. In diesem Artikel werden Schlussfolgerungen aus den Erfahrungen gezogen und wird ein Ausblick gewagt.**

Ein Jahr lang durften Autos nur zu bestimmten Zeiten über die Freiheit fahren – ein Jahr voller Veränderungen, Umgewöhnungen, ein Jahr mit mehr Ruhe, mit Platz für die Menschen auf der Straße, ein Jahr mit vielen Gesprächen und leider auch ein Jahr voller Zank und Streit. Dennoch und gerade daher: ein Jahr voller Eindrücke und Erkenntnisse, die weiterführen können und sollen.

### Derzeitiger Zustand

Zum Zeitpunkt des Schreibens des Artikels war die Deutzer Freiheit noch zwischen St. Heribert und dem Gotenring fast vollständig autofrei. Ab Ende April ist der Abschnitt ab der Graf-Geßler-Straße in Richtung Gotenring für den Autoverkehr geöffnet. Zudem wurden Bewohnerparkplätze in der Graf-Geßler-Straße tagsüber zu Kurzzeitparkplätzen umgewidmet. Weiterhin wurden physische Barrieren an den Kreuzungsbereichen aufgestellt, die ein Einfahren erschweren sollen. Die Auswirkungen dieser Veränderungen können noch nicht in diesem Artikel betrachtet werden.

Offenkundig ist, dass sich die neue Verkehrsführung zunehmend in den Köpfen der Menschen festgesetzt hat. Ein Mit- und Nebeneinander stellt sich auf der Straße ein. Tagsüber ist es quirlig: Fußgänger:innen sind überall, meistens auf den Gehwegen, kreuzen aber auch zwanglos die Straße und plauschen mit-tendrin. Radfahrende nutzen die ehemalige Fahrbahn und schlängeln sich größtenteils entspannt um die Fußgänger:innen. Offenkundig ist der Radverkehr stark angewachsen gegenüber der Zeit als die Autos die Freiheit dominierten. Mehr Radfahrende nutzen die Freiheit als Weg in die Innenstadt und zurück, darunter zunehmend auch Kinder, Ältere und andere weniger mit dem Rad geübte Menschen, die zuvor vom Autoverkehr abgeschreckt waren. Die Ost-West-Achse für den Radverkehr ist so deutlich gestärkt worden.

Zwar fahren immer noch Autos verbo-

tenerweise über die Straße und parken vor allem in den Abschnitten 1 und 4 zu Zeiten, in denen dort nicht kontrolliert wird, aber insgesamt sind im gesamten Viertel weniger Autos unterwegs. Nach Beobachtungen von Anwohner:innen scheinen weniger Arena-Besucher:innen einen Parkplatz im Bereich Von-Sandt-Platz zu suchen. Auch die Verbindung zwischen diesem Platz und der Justianstraße, die im Zuge des Verkehrsversuchs gedreht wurde, wird wenig nachgefragt – erkennbar daran, dass die dort seit Monaten eingerichtete Baustelle kaum Auswirkungen auf den Verkehr diesem Bereich zu haben scheint. Zu sehen ist, dass das gesamte Viertel von der Sperrung der Freiheit profitiert. Eine fundierte Verkehrsuntersuchung wäre wünschenswert.

### Thesen

Es war ein turbulentes Jahr. Zwischen Freiluftkino, Bürgerversammlung in St. Heribert, aktueller Stunde in der Bezirksvertretung, Demonstrationen und Plakataktionen („Autos weg – Einzelhändler weg“) gab es vor allem aber auch normales Leben auf der Straße. Die Stadterrassen bildeten einen wichtigen Teil.

Aus dem Erleben der letzten Monate sollen acht Thesen abgeleitet werden, die den Zustand der Deutzer Freiheit beschreiben, aber auch darüber hinausweisen sollen, um Hinweise für ein Leitbild für zukünftige Veränderungen zu bieten.

#### 1. Veränderungen brauchen Kontrollen

Die Deutzer Freiheit war vor dem Verkehrsversuch eine verkehrsberuhigte, autodominierte Straße. Wer nicht mit dem Auto unterwegs war, musste sich mit Restflächen zufriedengeben, teilweise so eng, dass man nicht zu zweit nebeneinander gehen oder sich begegnen konnte. Der Radverkehr fuhr in beiden Richtungen auf der Straße.

Das Aussperren des Autoverkehrs war ein gravierender Eingriff in die bekannte Struktur. Um die damit verbundenen notwendigen Verhaltensveränderungen einzuüben, muss gerade am Anfang auf eine deutliche Kontrolle geachtet werden. Gewohnheiten, Gefühle sind stärker als die Fähigkeit, das Handeln an Verkehrsschildern auszurichten. Sinnvoll



*Einfahrt zur Deutzer Freiheit am Gotenring*

ist meiner Meinung nach, dass Polizei und Ordnungsamt bei zukünftigen Veränderungen gemeinsam kontrollieren und sanktionieren, denn eine solche Ordnungspartnerschaft hilft in der unsicheren Anfangszeit, Regeln durchzusetzen, und nur dann spielt sich gemeinsames, vertrauensvolles Miteinander ein. Schwächere Verkehrsteilnehmer:innen müssen sich auf die Regeln verlassen können. Sicherheit darf kein Glücksspiel sein. Dies ist bei dem Verkehrsversuch bis jetzt nicht so gut gelungen, es dauerte Monate, bis sich eine grundlegende Beruhigung durchgesetzt hat. Noch heute parken verbotenerweise viele Autos am Wochenende auf der Freiheit, auch fahren sie immer wieder in die Fußgängerabschnitte hinein. Dies zeigt, dass die Kontrolldichte nach wie vor noch nicht ausreichend ist.

#### 2. Veränderungen müssen sichtbar sein

Jede Straße legt dar, wie man sich auf ihr verhält. Geradlinige zweispurige Straßen verleiten dazu, schneller zu fahren, auf einer kurvenreich gestalteten Straße wird eher langsam und umsichtiger gefahren. Die Deutzer Freiheit zeigte deutlich, dass sie für den Autoverkehr optimiert wurde: klare, gerade Fahrbahnlagen, große Parkbuchten.

Der Verkehrsversuch Deutzer Freiheit möchte dem Fußverkehr mehr Raum bieten, den Radverkehr entschleunigen und



Wanderbäume auf der Deutzer Freiheit

den Autoverkehr unterbinden. Das Design der Straße muss dies sichtbar machen. Mobile Elemente wie Grünkübel, Wanderbäume und Sitzgelegenheiten können recht einfach einer Straße einen anderen Stil geben. Gut gestaltet und angeordnet sind sie Orte des Ausruhens und ermöglichen einen entspannten Aufenthalt.

Wenn auf einer Straße viele Menschen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind oder im Straßenraum befindliche Sitzmöbel nutzen wird deutlich, dass hier kein Platz für den Autoverkehr ist. Können Autos aus Nebenstraßen einbiegen, muss deutlich angezeigt werden, dass dies hier erwünscht ist. Eine eher kurvig angelegte Straßenführung bremst den schnellen Radverkehr.

Auch Poller sind ein effektives Mittel, um Einfahrten zu verhindern, wenngleich kein schönes. In Frankreich werden versenkbare Poller eingesetzt, die beispielsweise Bus- und Anwohnerverkehr die Einfahrt freigeben, alle anderen aber aussperren. Eine andere Möglichkeit ist, Fuß- und Radverkehr durch Markierungen zu trennen. Ziel muss sein, durch gestaltende Elemente ein klares durchgehendes Design für die Deutzer Freiheit und das gesamte Veedel zu etablieren, damit sofort deutlich ist, welche Mobilität wie möglich ist.

### 3. Veränderungen brauchen einen Mehrwert

Aufenthaltsqualität ist abhängig von Gestaltung, von Sitzmöglichkeiten und vom Wetter. Zu Beginn des Versuchs war schönes Wetter, die Stadterrassen brachten Ruhe und Entspannung. Man konnte sitzen und sich unterhalten. Als es im Herbst ungemütlich wurde und gleichzeitig die Stadterrassen weggeräumt wurden, wurde es auf der Straße

trist und unwirtlich, die Stimmung kippte. Eine autofreie Straße muss mehr sein als die Abwesenheit von Autos. Es muss Aufenthaltsqualität geben, Ruhe, sozialer Austausch und Sicherheit für Kinder, Ältere, allgemein Schwächere.

Aktionen der Initiative Deutzer Autofreiheit, die den Straßenraum als Lebensraum und Ort des Austauschs gestalteten, waren und sind ein wichtiges Element. Auch die

Gastronomie kann durch geschmackvoll gestaltete Außenbereiche Leben auf die Straße bringen. Der Einzelhandel kann sich mit Aktionen beteiligen, die Kundenschaft anziehen und somit auch dem Umsatz erhöhen können. Ergänzt wird dies durch nichtkommerzielle Sitzmöglichkeiten zum Beispiel die Stadterrassen. In einem solchen Umfeld halten sich Menschen gern auf. Die Deutzer Freiheit erhält ihren eigenen Charakter, die Abwesenheit des Autos wird ein Vorteil.

### 4. Veränderungen, die das Auto betreffen, müssen gut vorbereitet werden

Das Auto ist tief in unserer Mobilitäts-DNA eingeeignet. Es ist frappierend zu erkennen, wie veränderungsresistent man als Autofahrer ist. Es ist erstaunlich bis befremdlich, wie stoisch insbesondere auch neue Regeln missachtet werden. So ist die Verbindung von Autobesitz und kostenlosem Parkplatz tief verankert. Zonen und Straßen, in denen Autofahren verboten ist, sind in Deutschland weitgehend unbekannt, die herkömmlichen Einkaufsfußgängerzonen bilden die Ausnahme. Daher wird der Stimme des Navigationsgeräts oft mehr vertraut als einem Verbotsschild. Hier helfen wie beschrieben Kontrollen und Straßendesign.

Aus einer solch autozentrierten Situation positive Veränderungen für Fahrradfahrende und Zufußgehende zu gestalten, ist schwierig, da zwangsläufig der Raum für das Auto verknappt wird. Hier muss man dem Veränderungstress durch Kampagnen und Erklärungen möglichst aller beteiligten Akteure das Gift entziehen. Extrempositionen und polemisierende Äußerungen, etwa das Auto werde verdrängt, die Freiheit der Mobilität sei in Gefahr oder ähnliches helfen nicht weiter. Es geht eben nicht um Autoverteufelung,

sondern darum, das verlorene Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern wiederherzustellen und Stadträume aufzuwerten. Lebensqualität und Mobilität müssen zusammengedacht werden. Man muss hier also weiterdenken und die Debatte stadt-, besser noch bundesweit führen und Kampagnen starten, damit das Auto nur noch als ein Verkehrsmittel unter vielen betrachtet wird.

### 5. Veränderungen müssen weitere Veränderungen nach sich ziehen

Bei der Umsetzung von Autofreiheit ist eine Reihe von Fragen zu beantworten, etwa: Wie kommen mobilitätseingeschränkte Menschen zu Treffpunkten, sozialen Orten und dem Einkaufen? Wie werden Lieferdienste abgewickelt? Wie werden Belange der Anwohnenden bedient? Wie werden Besuche von Arztpraxen organisiert? Wie können die ansässigen Geschäfte Kunden anziehen? Was ist das Alleinstellungsmerkmal der Straße?

Man gibt das Ziel einer autofreien Straße nicht auf, nur weil es einige wenige Ausnahmesituationen gibt. Wie oben beschrieben sind versenkbare Poller eine hervorragende Möglichkeit, gezielt ausgewählten Gruppen zu bestimmten Zeiten die Einfahrt mit dem Auto zu erlauben. Neben solchen Ausnahmeregelungen können zusätzliche Mobilitätsangeboten eine Alternative zum Auto bieten, zum Beispiel ein autonom fahrender Veedelbus oder der Verleih von Lastenrädern zur Verbesserung der Logistik.

Gezielte Aktionen der Geschäftsleute auf allen Kanälen können zusätzliche Kundenkreise für die Deutzer Freiheit erschließen.

### 6. Veränderungen brauchen Zeit

Die neue Verkehrsführung wurde mit einem Straßenfest gestartet und eingeführt. Am Tag danach war fast alles wie zuvor. Die Autos fuhren in die Deutzer Freiheit, die Fußgänger:innen wollten auf die Straße und zwischendrin fuhren die Radfahrer:innen. Es war ein großes Chaos, das schnell zu noch größerer Unzufriedenheit bei allen Beteiligten führte, dem Autofahrenden, die nicht mehr über die Freiheit fahren durften, den Fußgänger:innen, denen die versprochene Aufenthaltsqualität verwehrt blieb, wie auch den Radfahrenden, die nicht unbeschwert fahren konnten. Es hat viele Wochen, gar Monate gebraucht, bis sich große Teile der Regeln mehrheitlich eingeprägt haben.





*Neue Sitzmöbel auf einem ehemaligen Parkstreifen*

Inzwischen funktioniert es, wie zuvor beschrieben, besser. Es ist festzuhalten, dass ein Verkehrsversuch als Prozess mit anpassbaren Rahmenbedingungen gesehen werden muss, der aber auch gleichzeitig auf alle wirkt, die am Verkehr teilnehmen. Gewohnheiten werden überprüft, Routen verändert, Einkaufsverhalten angepasst, die Idee das eigene Auto abzuschaffen kann gestärkt werden. Die einzelnen Menschen finden mit der Zeit eigene Lösungen und entwickeln neue Routinen. Wer auf das Auto angewiesen ist, parkt dann auf dem Gotenring und erledigt fix die Einkäufe, andere nutzen das Fahrrad, um einzukaufen oder um zur Arbeit zu pendeln, Kinder probieren mehr aus und fahren mit dem Rad zur Schule oder dürfen gar alleine auf der Freiheit fahren. Es ist wichtig, sich Zeit zu geben, um zu probieren, welche Maßnahmen wie funktionieren und wie Ziele erreicht werden können. Skandalisierende Berichte und Stimmungsmache müssen ausgehalten werden, da diese meist nur dem Ziel dienen, alte, nicht zufriedenstellende Lösungen wiederherzustellen. Die Zeit ist der Faktor, der ermöglicht, das neue Verhaltensweisen eingepробt werden.

## 7. Veränderung sucht Sündenböcke

In der Zeit, als Autos illegal über die Freiheit fuhren und sich von keinen Schildern abschrecken ließen, war das Feindbild der sozialen Medien und der scheinbar öffentlichen Stimmung schon ausgemacht: der Rad-Rambo. Diese Spezies, erfunden

vom ehemaligem Verkehrsminister Ramsauer, führt ein erstaunlich langes Leben. Wenn etwas nicht läuft, ist der Radverkehr schuld. Diese Dämonisierung funktionierte direkt beim Verkehrsversuch Deutzer Freiheit und ist ebenfalls beim Verkehrsversuch Venloer Straße zu betrachten. Direkt wurden Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger:innen hochgekocht, die Straße als gefährlicher denn je zuvor beschrieben.

Die besondere Komplexität des Verhältnisses von Rad- und Fußverkehr benötigt mehr Seiten als diese Zeilen. Festzuhalten bleibt: Es ist kompliziert. Das ist erstaunlich und ärgerlich, da sich beide Verkehrsarten grundsätzlich perfekt ergänzen. Schwierigkeiten liegen in den Routinen. Wir sind darauf eingestellt, dass das Auto in der Hierarchie als stärkster Verkehrsteilnehmer gilt. Diesem ordnet man sich unter. Fällt das Auto weg, so beginnt das Aushandeln erneut. Das ist der Beginn des Stresses. Das Kreuzen von Fahrbahnen ist auf Straßen, auf denen Autos zugelassen sind, reglementiert durch Ampeln oder Zebrastreifen. Dem Auto wird ein Recht auf reibungsloses Vorankommen zugebilligt. In Mischverkehren sind keine Zebrastreifen erlaubt, Kreuzen der Zufußgehenden erfolgt unkontrolliert, Radfahrende sind leise. So entstehen Konflikte, meist glimpflich und mit Worten ausgetragen. Das sind Teile des Konflikts, der hier nur in Ansätzen beschrieben werden kann. Es ist aber wichtig, sich in einer sachgerechten Diskussion diesen Schwierigkeiten der Wahrnehmung zu stellen.

## 8. Veränderung benötigt Gemeinsamkeit

Die Deutzer Freiheit war vor dem Verkehrsversuch keine Wohlfühlzone, sie war eine gebeutelte innerstädtische Geschäftsstraße mit viel Leerstand und wenig Aufenthaltsqualität. Auch bestand, wie oftmals berichtet wurde, keineswegs ein Konsens in der Bürgerschaft darüber, dass Autos einen Platz in der Straße haben müssen. Dies sollte man sich bei der Auseinandersetzung über den Verkehrsversuch immer wieder vor Augen halten. Es bestand und besteht jedoch Einigkeit darüber, dass Veränderungen unumgänglich waren und sind. Die Herausforderung liegt darin, möglichst viele Akteure gemeinsam an einen Tisch zu bringen, aus den verschiedenen Meinungen zu lernen, Ideen zu entwickeln und Schlüsse zu ziehen. Formate wie die Bürgerversammlung, der von der Politik

installierte Veedelsbeirat, Institutionen wie die Bürgervereinigung, die Interessensgemeinschaft Deutz und andere Deutzer Bürgerinitiativen übernehmen eine wichtige Rolle im Diskurs und beim Erzielen eines Konsenses, der die politischen Mehrheitsverhältnisse akzeptiert, und so stadtweit postulierte Ziele nach Erhöhung von Aufenthaltsqualität in den Veedeln und Gestaltung der Verkehrswende umgesetzt werden.

## Resümee

Die Deutzer Freiheit ist ein Beispiel für die Verkehrswende im Kleinen. Dem Auto soll ein weniger wichtiger Platz in der Verkehrsordnung zugewiesen werden, hier wird es sogar aus einer Straße ausgesperrt. Die Verteilungskämpfe werden mit großer Härte geführt. Eine Vielzahl an Widersprüchen und Ansprüchen prallt auf diese Straße, unmöglich diese alle zu bedienen. Aber schon jetzt ist klar, dass die Sperrung einer Straße Auswirkungen auf umliegende Straßenzüge hat und somit das Potential, den Autoverkehr grundsätzlich zu vermindern.

Dem Veränderungsprozess muss sowohl auf Seiten der Infrastruktur wie auch auf Seiten der Verkehrsteilnehmer:innen Zeit gegeben werden, Mobilitätsroutinen verändern sich langsam. Je deutlicher die Regeln eingefordert werden durch einen hohen Kontrolldruck, desto eher gewöhnen sich Menschen daran und desto eher ist erkennbar, in welchen Bereichen der Infrastruktur und der Gestaltung nachgesteuert werden muss.

Nach den bisherigen Erfahrungen spricht viel dafür, dem Verkehrsversuch noch etwas mehr Zeit mehr zu geben. So muss noch abschließend untersucht werden, welche Veränderungen sich aus dem neuerdings freigegebenen Abschnitt zwischen Gotenring und Graf-Geßler-Straße ergeben. Auch ist zu überlegen, ob ein Straßendesign umgesetzt werden sollte, das den Radverkehr deutlicher vom Fußverkehr trennt. Dadurch würde die Deutzer Freiheit als Hauptachse für den Ost-West-Radverkehr gestärkt und dessen Rolle als Sündenbock verringert.

So klein der Beitrag dieser Straße für die Verkehrswende zu sein scheint, so sehr strahlt sie tatsächlich auf das ganze Veedel und letztlich auf die ganze Stadt aus. Viele kleine Maßnahmen ergeben dann das große Ganze.

*Michael Vehoff,  
VCD-Arbeitskreis Radverkehr*





GRUND NR. 24

# MEER VON DEUTSCHLAND SEHEN.

Ab 3.4.  
**Deutschland-  
ticket**  
beim VRS

Lokal kaufen, deutschlandweit  
fahren. Bus & Bahn im  
Rheinland stärken.



[vrs.de/Deutschlandticket](https://vrs.de/Deutschlandticket)

*...verbindet!*

# Mobilitätskonzept Pulheim

## Jahrelange Arbeit ohne Erfolg

**Pulheim erarbeitete seit 2014 ein Mobilitätskonzept – daraus ist nichts geworden.**

Alle waren mächtig gespannt, als die Verwaltung und das Büro Stadtverkehr Ende November einen abgeänderten Entwurf für ein Mobilitätskonzept vorstellten. Und gleichzeitig auch noch einen ambitionierten Zeitplan zum Abschluss dieses Prozesses. Doch in der Ratssitzung am 28. März 2023 blieb nur noch ein inhaltsloser Handlungsrahmen übrig.

### Zur Vorgeschichte

Nach den Kommunalwahlen im Jahr 2014 initiierten die damaligen Koalitionspartner CDU und Bündnis90/Die Grünen die Beschlussfassung zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts, die dann einstimmig im April 2015 erfolgte. Der zuständige Verkehrsausschuss beauftragte die Verwaltung mit der Erstellung einer Grundkonzeption zu Inhalten und Ablauf eines Mobilitätskonzeptes, die als Basis für eine Angebotseinholung dienen sollte (Vorlage-Nr. 148/2015).

Im Februar 2016 teilte die Verwaltung den Mitgliedern des Verkehrsausschusses dann mit, dass man – nach intensiver Recherche und mehreren Gesprächen – herausgefunden habe, dass es unterschiedliche Herangehensweisen zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts gebe. Die Verwaltung versprach, weitere Gespräche zu führen, und wurde beauftragt, für September 2016 endlich einen konkreten zeitlichen Fahrplan vorzulegen (Vorlage-Nr. 36/2016).

Doch dazu kam es nicht. Stattdessen teilte die Verwaltung im April 2016 mit, dass in einem ersten Schritt vorgesehen sei, Mitarbeiter zu Schulungszwecken auf entsprechende Seminare zu schicken. Im März habe ein Mitarbeiter bereits an dem ersten Modul des Seminars „Kommunales Mobilitätsmanagement“ des Zukunftsnetzes Mobilität NRW vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg teilgenommen. Gleichzeitig wurde dann endlich festgestellt, dass die Erarbeitung eines solchen Konzepts mit auch personellem Aufwand innerhalb der Verwaltung verbunden sei, solches Personal aber mangels der Stelle eines Mobilitätsmanagers nicht vorhanden sei



*Die Ostumgehung Pulheims soll weiter verfolgt werden.*

Foto: © Sven Münzner

(Vorlage-Nr. 109/2016).

Im November 2017 wurde sodann mitgeteilt, dass man schon im September 2017 Projektförderungsmittel für die Beauftragung eines Ingenieurbüros beantragt habe. 50 Prozent der Kosten des Ingenieurbüros werden gefördert. Das hatte die Verwaltung im Juni 2017 angekündigt (Vorlage-Nr. 185/2017).

Im Februar 2018 wurde die Gründung eines Mobilitätsbeirats beschlossen (Vorlage-Nr. 52/2018). Im Mai 2018 wurden dann personelle Probleme innerhalb der Verwaltung mitgeteilt, weshalb der Verlust der Förderung drohe, denn im Zuwendungsbescheid war ein Bewilligungszeitraum vom 1. Mai 2018 bis zum 30. April 2019 festgelegt. Höchstens neun Monate nach Beginn des Bewilligungszeitraums, also spätestens am 31. Januar 2019, musste eine formlose Bestätigung über den Abschluss eines dem Projekt zuzurechnenden Vertrages vorgelegt werden (Vorlage-Nr. 107/2018).

Das inzwischen beauftragte Büro „Stadtverkehr“ legte dann endlich im April 2019 eine Präsentation vor, wie es sich die Entwicklung des inzwischen sogenannten Klimaschutzteilkonzepts Mobilität vorstellte (Vorlage-Nr. 77/2019). Vier Jahre nach der ersten Beschlussfassung wurde nun endlich ein sehr umfangreiches und ambitioniertes Projekt mit zahlreichen Bausteinen vorgestellt.

Was in der Zwischenzeit alles liegen gelassen wurde, ist alles andere als un-

erheblich. Dazu zählen im Einzelnen die folgenden Aufgaben:

- Prüfung Nachtbusangebot
- Barrierefreie Haltestellen
- Schulwegplan
- Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes
- Lärmaktionsplan
- Verbesserung des städtischen ÖPNV-Angebots

### Die geplante Entwicklung des Mobilitätskonzepts ab 2019

Das Büro Stadtverkehr stellte im April 2019 ein umfangreiches Paket an Maßnahmen zur Erstellung des Mobilitätskonzepts vor (Vorlage-Nr. 77/2019). Einzelne Bausteine sollten sein:

**Baustein A: Eine Bestandsanalyse** von Städtebau, bisherigen Unterlagen, Aufnahme und Bewertung aller Verkehrsträger, Knotenpunktzählung, Haushaltsbefragungen, Energiebilanz

**Baustein B: Erstellung eines integrierten, intermodalen und strukturdatenbasierten Verkehrsmodells**

**Baustein C: Potentialanalyse und Szenarien** inklusive der Erstellung von Szenarien und eines Handlungsprogramms für diese Szenarien, nämlich in den Bereichen:

- Nahbereichsmobilität (Rad- und Fußverkehr)
- ÖPNV
- fließender und ruhender motorisierter



Individualverkehr (MIV)

- Wirtschaftsverkehr
- Mobilitätsdienstleistungen

**Baustein D: Erstellung eines integrier-ten Maßnahmenkonzepts** mit den Handlungsfeldern

- Förderung Fuß- und Fahrradverkehr einschließlich Nahmobilität von Kindern und Jugendlichen sowie Barrierefreiheit
- Förderung ÖPNV einschl. Prüfung der Einführung eines Stadtbus-/Nachtbusangebots und von Mobilstationen
- Reduzierung motorisierter Individualverkehr
- zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement, etwa für Schulen, Senioren und Betriebe, mit Maßnahmensteckbriefen, Stufenkonzepten und Kostenschätzungen

**Baustein E: ruhender Verkehr** (Parkraumkonzept)

**Baustein F: Verstetigung, Controlling, und Öffentlichkeitsarbeit**

**Baustein G: Akteursbeteiligung**

Der Zeitplan sah die Vorlage des Endberichts für April 2020 vor.

## Immer mehr zeitliche Verzögerungen

Dieser Zeitplan konnte in keinsten Weise gehalten werden. Dafür war er einfach zu ambitioniert. Die Aufgaben waren allzu umfangreich. Und Corona kam dann auch noch in die Quere. Nichtsdestotrotz konnten noch im Januar 2020 drei Szenarien für die weitere Konzepterarbeitung vorgestellt werden (Vorlage-Nr. 32/2020). Diese unterschieden je nach Modal-Split-Zielwerten (zum Beispiel von 55 Prozent MIV bis 45 Prozent MIV). Der Verkehrsausschuss beauftragte die Verwaltung und das Büro „Stadtverkehr“, die drei vorgestellten Szenarien für den weiteren Er-

stellungsprozess des Mobilitätskonzeptes, einschließlich der bevorstehenden Bürger- und Jugendbeteiligung, zugrunde zu legen. Hierbei sollte die Erreichung der Ziele des Klimaschutzkonzepts und des Klimaappells einbezogen werden.

Ausdrücklich und mit großer Mehrheit wurden folgende Ergänzungen **abgelehnt**:

- Die zweite Bahnquerung (in Pulheim) wird weiter verfolgt, um Wohnraum nahe der Bahn zu ermöglichen.
- Straßen für neue Gewerbe- und Wohngebiete werden weiterhin gebaut, um die zukünftige Stadtentwicklung nicht zu verhindern.
- Ein Ausbau von Umgehungsstraßen zur verkehrlichen Entlastung der Stadtzentren wird weiterhin verfolgt.
- Auf eine Aussperrung des motorisierten Verkehrs aus den Stadtzentren wird verzichtet, um den durch den Onlinehandel bereits gefährdeten Einzelhandel nicht weiter zu schwächen.
- Zur Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs wird das Mobilitätskonzept um „smarte Lösungen“ ergänzt.

So sollten also viele klimaschädliche Maßnahmen von vornherein ausgeschlossen werden.

Ende November 2022 konnte dann endlich ein Entwurf für das Mobilitätskonzept vorgelegt werden, der inzwischen zahlreiche Schleifen gedreht hatte. Der Zeitplan sah den Beschluss dieses Konzepts für Ende März 2023 vor.

Am 28. Februar 2023, einen Tag vor dem entscheidenden Verkehrsausschuss, legten dann CDU, FDP und WfP (eine Abspaltung der SPD) einen völlig unambitionierten Antrag zum Mobilitätskonzept vor.

Die sogenannte Ostumgehung sollte als Umgehungsstraße weiter verfolgt werden. Das Mobilitätskonzept sollte nur

noch als Handlungsrahmen dienen. Die Verwaltung sollte beauftragt werden, die Umsetzbarkeit der Einzelmaßnahmen zu prüfen. Die Maßnahmen sollten von der Verwaltung nur noch „nach Sachstand“ umgesetzt werden.

So wurde es dann von diesen Fraktionen am 1. März 2023 auch beschlossen. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses legte daraufhin aus Protest sein Amt nieder mit den Worten: „Ich bin nicht bereit, meine Unterschrift unter ein Protokoll mit solchen Beschlüssen zu setzen.“

Damit ist der achtjährige Prozess zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts endgültig ad absurdum geführt. Es gibt keine Verbindlichkeit des Konzepts, Maßnahmen sollen nur noch nach Belieben umgesetzt werden. Wenn das Konzept aus welchen Gründen auch immer (zum Beispiel wegen fehlender Finanzen oder fehlendem Personal) nicht umgesetzt werden kann, dann ist das eben so.

Und eine Umsetzung ist an die Ostumgehung und an die Verlängerung der Stadtbahn geknüpft. Die Ostumgehung steht in der Verantwortung des Landes, das schon deutlich gemacht hat, dass es die Planung in dieser Hinsicht nicht fortführen wird. Und die Stadtbahnverlängerung wird mit Sicherheit auch nicht mehr in diesem Jahrzehnt realisiert.

Ein Freibrief für das Nichtstun. Und eine klare Ansage der Fraktionen CDU, FDP und WfP zu Mobilitätswende und Klimaschutz. Der von diesen Fraktionen beschlossene Handlungsrahmen wird die Zielwerte 2035 nicht erreichen, ja gar nicht erreichen können. Und damit werden dann auch die Ziele des Klimaschutzkonzepts nicht mehr erreicht. Denn das ursprünglich mal so genannte Mobilitätskonzept ist Teil des ebenfalls 2014 beschlossenen Klimaschutzkonzepts.

Thomas Roth



Wenig Raum und schlechter Belag: zwei Beispiele für verbesserungswürdige Radinfrastruktur in Pulheim

Fotos: © Anselm Jungeblodt

## Siedlungsneubau

# Paradigmenwechsel durch neue Mobilitätskonzepte

### Handlungsansätze zur Planung von Neubausiedlungen

Nach einer jahrzehntelangen Ausrichtung von Neubausiedlungen auf das Automobil ist ein Paradigmenwechsel zugunsten einer klimafreundlichen und sozial gerechten Mobilität erforderlich.

### Probleme autozentrierter Siedlungsstrukturen

Die meisten Neubausiedlungen werden nach wie vor überwiegend für das Auto geplant. Dies führt zu einem hohen Landschafts- und Flächenverbrauch durch die im Straßenraum angelegten PKW-Stellplätze, Zuwegungen zu Tiefgaragen und anderen Abstellanlagen sowie Wegebreiten, die für den Begegnungsverkehr von Autos ausgelegt sind. Die dadurch bedingte Bodenversiegelung gerät immer stärker in die Kritik.

Autos können in herkömmlichen Siedlungen meistens in unmittelbarer Nähe zur Wohnung abgestellt werden, während Fahrräder mitunter schlecht zugänglich sind, die nächste ÖPNV-Haltestelle wesentlich weiter entfernt ist und die Fußwege nicht attraktiv sind. So kommt es zu einer Bevorzugung des Autos bereits für Fahrten im Nahbereich – mit unnötigen CO<sub>2</sub>-Emissionen und Energieverbräuchen.

Sowohl der fließende Verkehr als auch die parkenden Autos führen zu einer erheblichen



Zwei Beispiele für autozentrierten Siedlungsneubau: hoher Flächenverbrauch im Weilerswister Süden (links, © Cekay – Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=94130876>) und unattraktiver öffentlicher Raum im Clouth-Quartier in Köln-Nippes (rechts).

Abwertung der Aufenthaltsqualität. Auch übliche Spielstraßen sind häufig keine befriedigende Lösung.

### Neue Siedlungsstruktur

Seit einigen Jahren fallen bei der Planung von Neubausiedlungen zunehmend Entwürfe auf, die die beschriebenen Nachteile zu vermeiden suchen. Ein Beispiel ist die Neubausiedlung Stellwerk60 in Köln-Nippes. Der Siedlungsinnenraum ist als Fußgängerzone gewidmet – es gibt folglich keine Stellplätze im öffentlichen Raum sowie keine Erschließungswege mit Begegnungsverkehr, sodass selbst für die Hauptwege eine auch Rettungsfahrzeugen genügende Breite von 3,50 Metern ausreicht.

Insgesamt ergibt sich bei dieser Siedlungsform ein um rund 15 Prozent reduzierter Flächenverbrauch. Die einge-

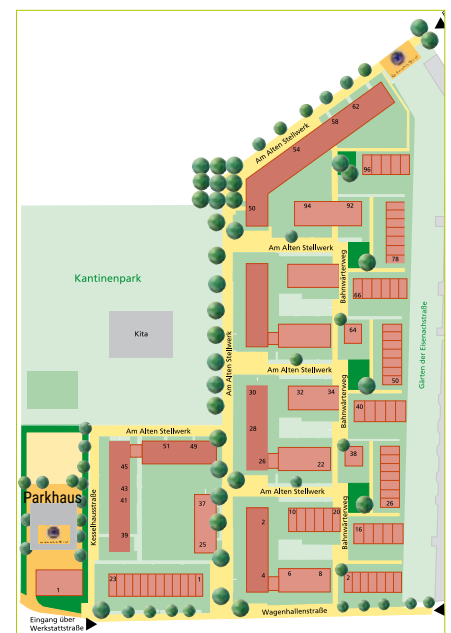
sparten Flächen können für zusätzlichen Wohnraum sowie für gemeinschaftlich genutzte Spiel-, Erholungs- und Begegnungsorte verwendet werden, die den nachbarschaftlichen Zusammenhalt fördern.

### Fußgängerzone bietet geschützten Begegnungsraum

Die Fußgängerzone stellt die strengste Auslegung der Straßenverkehrsordnung dar, was den Kfz-Verkehr anbelangt. Sie räumt eindeutig den Menschen den Vor-



Mobilitätseingeschränkte werden alltäglich von zugeparkten Bürgersteigen am sicheren Fortkommen gehindert und gezwungen, auf die Straße auszuweichen (links). Selbstgemachte Schilder belegen fehlendes Vertrauen der Bewohnerschaft in die Spielstraße (rechts).



Plan der autofreien Siedlung Stellwerk60 in Köln Nippes. Hier leben 1.500 Menschen in 440 Wohneinheiten auf 4,2 Hektar Fläche.



rang ein. Lediglich Fahrräder, Polizei-, Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge dürfen hier fahren. Umzugs-, Liefer- und Handwerkerfahrzeuge benötigen eine Sondernutzungserlaubnis. Paketdienstleister laden ihre Pakete in den Ladezonen auf Sackkarren um.

Die Fußgängerzone bedeutet mehr Lebensqualität, eine gesündere Umwelt, weniger Lärm und mehr Sicherheit im öffentlichen Raum.

In den bestehenden autofreien Siedlungen schätzen die Bewohner die Vorzüge ihres Wohnumfelds sehr und sind gerne bereit, längere Wege zum Auto zu zurückzulegen. Auch Besucher aus den benachbarten Vierteln nutzen dieses Umfeld für ihre Mittagspause oder eine kurze Naherholung. Es wird wesentlich mehr Freizeit in der Siedlung verbracht.

Vor allem die Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen profitieren von der Fußgängerzone. Alle können sich hier frei und ohne Gefährdung und Behinderungen durch Autos bewegen. Kinder haben so die Chance, sich Freiräume zu erobern und eigenständig zu erschließen. Spontaneität und altersübergreifende Kontakte werden begünstigt.

Es gibt eine Studie, die besagt, dass Kinder in autofreien Wohngebieten ein Jahr früher selbständig werden.

Die Ausgestaltung der Siedlung als Fußgängerzone fördert den nachbarschaftlichen Zusammenhalt und die Identifikation mit dem Quartier. Die Bewohner\*innen begegnen und treffen sich häufiger. Die Bildung von Initiativen, Arbeitskreisen, Vernetzungen und Nachbarschaftshilfen sowie eine unkomplizierte gegenseitige Unterstützung werden begünstigt.



Wettergeschütztes E-Bike – ein Beispiel für Fahrzeuge der Feinmobilität.

Bild: Hopper Mobility GmbH

## Lösungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Bei der sogenannten Feinmobilität hat sich in den letzten Jahren enorm viel getan, sodass es mittlerweile eine Reihe von Alternativen zu der klassischen Auto-Befahrung einer Fußgängerzone gibt. So haben mobilitätseingeschränkte Menschen die Möglichkeit, ein solches Fahrzeug auch direkt an ihrem Haus abzustellen und damit ihre Ziele im Nahbereich zu erreichen, der mit diesen Fahrzeugen durchaus mehrere Kilometer umfassen kann, oder aber zur Quartiersgarage zu fahren und dort in ein herkömmliches Auto umzusteigen.

Mittlerweile nutzen auch Pflegedienste und Handwerker zunehmend Fahrzeuge der Feinmobilität, die für eine Fußgängerzone zugelassen sind.

## Quartiersgarage am Siedlungsrand

Ein sehr wichtiges Element und Erfolgsfaktor ist die Quartiersgarage. Sie ist die wesentliche Voraussetzung für den autofreien Siedlungsinnenraum und die damit verbundene hohe Aufenthaltsqualität sowie die Einsparungen bei CO<sub>2</sub> und Flächenverbrauch.

In der Fußgängerzone im Siedlungsinnenraum werden weder Stellplätze für Bewohner\*innen noch für Besucher\*innen vorgehalten. Diese Stellplätze sowie Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge werden ausschließlich in der Quartiersgarage bereitgestellt.

Die Entfernung von der Wohnung zur Quartiersgarage sollte 600 Meter nicht überschreiten. Das entspricht einem acht- bis zehnminütigen Fußweg, der



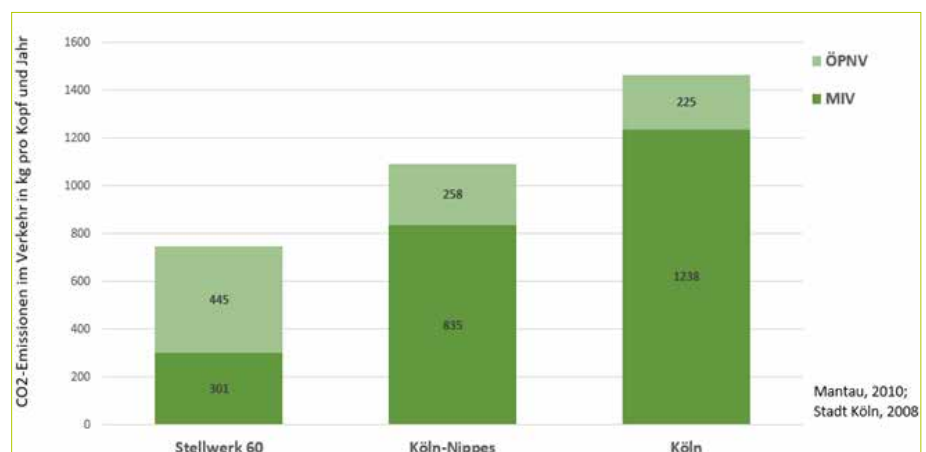
Ein autofreies Umfeld bietet Kindern sichere Freiräume zum Spielen.

beispielsweise auch zur Erreichung einer Bushaltestelle noch als zumutbar gilt. Als Mobilitätsergänzung nicht nur für eingeschränkte Menschen wäre zumindest bei größeren Siedlungen ein On-Demand-Service wie KVB-Isi denkbar.

## Vorteile des Konzepts

Die Siedlungsstruktur „Quartiersgarage am Rand und Fußgängerzone im Innenbereich“ führt nachweislich zu erheblich geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen und Energieverbräuchen bei der Mobilität durch eine reduzierte Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Dieses zeigt das unten abgebildete Schaubild deutlich.

Eine wesentliche Ursache für die geringeren Emissionen liegt in der Entfernung zum Auto-Parken. Die räumliche Distanz zwischen Wohnung und Auto erhöht den Anreiz für die Nutzung der Verkehrsmittel Fuß, Rad, Bus und Bahn – vor allem, wenn es sich um Wege zu Zielen im Nahbereich handelt. In der Stadt sind mehr als 40 Prozent der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer und werden bei einer angemessenen Entfernung zum Parkhaus häufiger genutzt.



Transportabhängige CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Quelle: „Simon Field, ITDP Europe Fallstudie zur Siedlung Stellwerk 60, S. 9



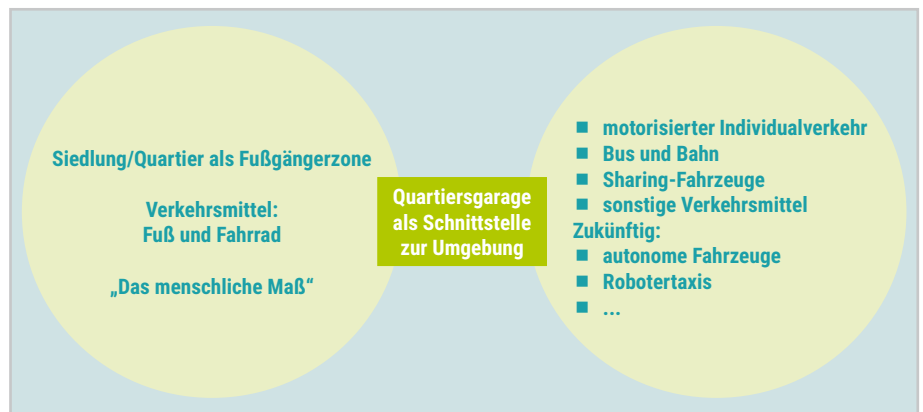
Parkhaus am Rand der autofreien Siedlung

figer vor allem mit dem Rad oder zu Fuß erledigt. Der zunehmende Einsatz von Elektrofahrrädern verstärkt diesen Trend und ersetzt darüber hinaus auch das Auto für Ziele in größerer Entfernung.

Die ÖPNV-Nutzung steigt ebenfalls bei vergleichbarer Distanz zwischen Quartiersgarage und ÖPNV-Haltestelle.

Das Konzept erweist sich darüber hinaus als wesentlich resilienter gegenüber zukünftigen Herausforderungen bei der Mobilität. Beim Siedlungsbau der vergangenen Jahrzehnte kann man nicht nur die erheblichen Veränderungen bei der Mobilität erkennen, sondern vor allem die Unfähigkeit zur Anpassung an diese Entwicklung. Davon zeugen bei älteren Siedlungen die fehlenden Stellplätze, die zu zugeparkten Gehwegen führen, oder der hohe Flächenverbrauch und die umfassende Versiegelung bei neueren Siedlungen, aber auch die Leerstände oder angesichts des Trends zu übergroßen SUVs mittlerweile zu klein dimensionierte Abstellboxen in so manchen Tiefgaragen.

Das Mobilitätskonzept, das vor allem auf der Quartiersgarage und auf der Fuß-



gängerzone beruht, ist leicht und ohne Verletzung seiner Grundprinzipien an zukünftige Veränderungen anpassbar.

Innerhalb dieser neuen Siedlungsstruktur basiert die Mobilität im Wesentlichen auf dem Fuß- und Radverkehr. In der Siedlung steht klar die Aufenthalts- und Lebensqualität der Bewohner\*innen im Vordergrund, die eine immer größere Rolle bei der Nachfrage und dem Angebot nach geeignetem Wohnraum spielt. Das entspricht einer Rückkehr zum menschlichen Maß („small is beautiful“) und setzt dem Prinzip des „größer, schneller, mehr“ und dem Ressourcenverbrauch etwas entgegen.

Niemand weiß zurzeit, wie sich die Mobilität in den nächsten Jahrzehnten entwickeln wird, ob sich autonomes Fahren oder Robotertaxis etablieren werden, ob das Carsharing aus seiner Nische ausbrechen kann, ob der PKW-Besitz weiter ansteigt oder zurückgeht oder ob es gänzlich neue Verkehrsmittel geben wird. Angesichts dieser Unsicherheiten kommt der Quartiersgarage eine überragende Bedeutung als Schnittstelle zur Umgebung zu. Sie kann flexibel auf die aufgezeigten Veränderungen reagieren, entweder durch Umbau, Ausbau oder auch durch Reduktion und taugt sowohl für große wie auch kleine Städte.

## Fazit

Wir befinden uns in einer Übergangsphase: Der Klimawandel schreitet schneller voran als gedacht und wir müssen erkennen, dass es auch beim Siedlungsbau nicht mehr so flächenverbrauchend und autozentriert weiter gehen kann wie bisher. Das zeigen auch die meisten zuletzt realisierten Siedlungsprojekte deutlich.

Der Veränderungsdruck ist hoch und wird in den nächsten Jahren noch an Dynamik gewinnen. Aber auch die Bereitschaft zur Veränderung wächst: Es gibt

durchaus schon größere Änderungen hier und da – vor allem in Städten, wo Planungsbüros, Verwaltung und Politik bereit und offen sind, neue Wege zu gehen, die sich den im Wandel befindlichen Gesellschafts- und Lebensformen anpassen.

Das hier vorgeschlagene neue Mobilitätskonzept räumt den Menschen die höchste Priorität ein. Dadurch wird die Aufenthalts- und Lebensqualität maximiert, ohne zu Lasten der persönlichen Mobilität zu gehen.

Es zeichnet sich durch seine Robustheit und Resilienz aus, sodass es auf Veränderungen angemessen reagieren kann. Damit wird sichergestellt, dass Investitionen in wenigen Jahren nicht als überholt gelten, sondern sich langfristig auszahlen.

Solche Lösungsansätze erfordern ein bewusstes Hinterfragen von konventionellen, vielleicht auch lieb gewonnenen Denk- und Handlungsroutrinen in Verkehrsplanung und Stadtentwicklung. Die Praxis zeigt jedoch: Es funktioniert! So auch in der Kölner Siedlung Stellwerk60 mit ihren 440 Haushalten. Dort wurde ein bundesweit wegweisendes Konzept bereits 2007 prototypisch umgesetzt und bislang von zahlreichen Interessierten aus aller Welt besucht. Auch in Münster, Freiburg und Hamburg und in der benachbarten Schweiz sowie in Wien und Amsterdam gibt es ähnliche Siedlungen.

Die hohe und immer noch wachsende Nachfrage nach entsprechenden Wohnungen belegt überall eindeutig die große Akzeptanz des Konzeptes.

Angesichts der großen Herausforderungen der nächsten Jahre sollten die hier beschriebenen Grundprinzipien zum neuen Standard für den zukünftigen Siedlungsbau werden – zugunsten einer klimafreundlichen und auch gerechteren Mobilität.

Hans-Georg Kleinmann



## Die Vorteile auf einen Blick:

- ca. 15 Prozent geringerer Flächenverbrauch
- weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen und Energieverbrauch bei der Mobilität
- höhere Aufenthaltsqualität
- bessere Anpassungsfähigkeit an zukünftige Veränderungen

## Ausführliche Ausarbeitung unter

[www.nachbarn60.de/files/material/2023\\_Paradigmenwechsel-Siedlungsneubau.pdf](http://www.nachbarn60.de/files/material/2023_Paradigmenwechsel-Siedlungsneubau.pdf)

Bei Interesse an einer Führung durch die Stellwerk60-Siedlung bitte eine Mail an [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de)



# Elektro-SUV und Pedelec Ein Vergleich

Radfahren mit einem Pedelec oder Autofahren im Elektro-SUV – beides sind zwei höchst unterschiedliche Möglichkeiten, um mit elektrischer Unterstützung von A nach B zu kommen.

Vor allem elektrisch unterstützte Fahrräder haben ein immenses Potential für eine echte Verkehrswende: Mehr als 50 Prozent der Autofahrten sind kürzer als zehn Kilometer – auf dieser Distanz ist das elektrisch unterstützte Fahrrad in der Stadt häufig sogar schneller als das Auto.

Das Pedelec unterstützt eine Rückkehr zum menschlichen Maß, das beim Auto etwas verloren gegangen ist – „Small is beautiful“ – und es besticht durch seine relative Einfachheit, die sich in vielen Vergleichswerten niederschlägt. Siehe dazu die nebenstehende Tabelle. Die Angaben entsprechen nur ungefähr den abgebildeten Fahrzeugen.

Hans-Georg Kleinmann



|                                     | Elektro-SUV    | Pedelec         |
|-------------------------------------|----------------|-----------------|
| Kaufpreis (in €)                    | 75.000         | 2.500 bis 4.000 |
| Leergewicht (in kg)                 | 2.600          | 27              |
| Batteriegewicht (in kg)             | 650            | 2,7             |
| Länge /Breite/Höhe (in m)           | 5,00/2,00/1,80 | 1,90/0,70/1,10  |
| Leistung (in KW)                    | 370            | 0,25            |
| Verbrauch (kWh pro 100 km)          | 20,1           | 0,5             |
| Anzahl Passagiere (im Durchschnitt) | 1,2            | 1               |
| Höchstgeschwindigkeit (in km/h)     | 200            | 25              |

Ihre grüne Druckerei im Rheinland  
**Bei uns sind alle  
Farben grün!**

Günstig, grün und gut

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

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

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

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



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

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

Aktuelle Informationen unter:

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

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

 <http://gplus.to/GruenGedruckt>



# Kölner Ordnungsamt

## Zwischen Laissez-faire und Kontrolle

**Durch seine inkonsequenten Kontrollen unterstützt der Ordnungsdienst Fehlverhalten zu Lasten Schwächerer.**

Unkontrollierter Süßigkeitenkonsum ist schädlich. Dies ist Konsens. Daher wirken die meisten Erwachsenen auf ihre Kinder oder auch ihren eigenen inneren Schweinehund regulierend ein, um Verhalten zu ändern und die Kinder oder sich zu einem verantwortungsvollen Konsum von Süßigkeiten zu bringen. Der Körper dankt. Ein stringenter Erziehungsstil ist dabei erfolgreicher als ein Laissez-faire, bei dem regelwidriges Verhalten nicht sanktioniert wird. Grundlage vieler menschlicher Entscheidungen ist eine Kosten-Nutzen-Analyse der Folgen des Handelns. Wenn die zu erwartenden Kosten höher sind als der erwartete Nutzen, werden Regelverletzungen seltener. Setzt man auf einen inkonsequenten Erziehungsstil, der nur dann und wann zu Sanktionen greift, führt das zu einer Verunsicherung und Verärgerung auf beiden Seiten.

Deutlich wird dies, wenn man sich das Parken in Köln anschaut. Es wird schlicht und einfach überall geparkt, ob auf Bürgersteig oder Radweg, ob erlaubt oder nicht. Die zu diesem Artikel abgedruckten Fotos belegen dies ausschnitthaft. Die Sicherheit der Schwächeren wird missachtet. Auf Menschen, die auf barrierefreie Wege angewiesen sind, wird keine Rücksicht genommen.



Seit Jahren wird auf dem Grünstreifen der Alfred-Schütte-Allee in Poll geparkt, tagsüber durch Angestellte der ansässigen Firma und Ausflügler zu den Poller Wiesen, abends trifft sich hier die Raserszene.

### Aufgabe des Ordnungsdienstes

Es gibt es den Ordnungs- und Verkehrsdienst der Stadt Köln. Auf der Internetseite der Stadt Köln beschreibt der Verkehrsdienst seine Aufgabe folgendermaßen:

*„Der Verkehrsdienst richtet seine Maßnahmen gegen diejenigen, die eine Vorschrift verletzen und dadurch eine Ordnungswidrigkeit begehen. Besonders Schutz benötigen dabei schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie zum Beispiel Kinder, ältere Menschen und solche, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.“*

Offenkundig soll der Ordnungsdienst die Rolle übernehmen, Fehlverhalten zu kontrollieren und zu sanktionieren und dabei die Gesamtheit im Blick zu haben.

### Eigenmächtige Prioritäten

Ein unlängst im Kölner Stadtanzeiger erschienener Bericht lässt allerdings andere Prioritäten des Verkehrsdienstes erkennen. Politiker der Bezirksvertretung Mülheim wollten wissen, wie das Ordnungsamt in Köln-Mülheim Falschparker kontrolliert und in wie vielen Fällen es zu Sanktionen wie Bußgeldern und Abschleppvorgängen gekommen ist. Die Antwort ist erstaunlich:

*„So erfolge in den sogenannten Außenbezirken außerhalb der Innenstadt in der Regel eine Verwarnung nur dann, wenn vor Ort eine Behinderung für Nutzer der Gehwege festgestellt würde (...) Eine Behinderung ist bei einem normal frequentierten Gehweg bei einem verbleibenden Durchgang von weniger als 1,2 Metern anzunehmen. Je nach Auslastung könne dieser Wert jedoch niedriger oder auch höher sein.“*

Der Verkehrsdienst entscheidet demnach eigenmächtig darüber, wieviel Platz Zufußgehenden eingeräumt werden muss und ob ein Verstoß gegen geltende Regeln zu sanktionieren ist oder nicht. Da werden mit einem Satz mal eben die Empfehlungen der Straßenverkehrsordnung und andere politische Beschlüsse beiseite geräumt. Wenn es schwierig für den Autoverkehr wird, muss der Fußverkehr zurückstecken. Für einen bequemen Platz, um mal schnell was zu erledigen, wird auf Si-



Zugeparkte Fußwege in der Marienstraße in Ehrenfeld. Zufußgehende haben keinen Platz, Kinderwagen passen nicht zwischen Häuserwand und parkende Autos.

cherheit und Annehmlichkeit für den Fußverkehr verzichtet. Die Gemütlichkeit der Autofahrenden schlägt die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen. Der immer wieder beschriebene ominöse Parkdruck, für den es laut Verwaltung allerdings keine rechtsgültige Definition in der Straßenverkehrsordnung oder entsprechenden Rechtsverordnungen gibt, wird höher bewertet als klar definierte Mindestbreiten für den Fuß- und Radverkehr, die von Mindestbreiten für einen Bürgersteig von 2,50 m ausgehen.

Dies deckt sich mit eigenen Erfahrungen. Schreibt man an das Ordnungsamt und weist auf Gebiete hin, in denen wie oben beschrieben dauerhaft Autos illegal parken, so erhält man gewöhnlich die Standardantwort: „Wir kontrollieren im Rahmen unserer personellen Möglichkeiten.“

### Gewohnheitsrecht Falschparken

Ein weiterer Artikel im Kölner Stadtanzeiger beleuchtet die Folgen jahrzehntelang versäumter regulärer Kontrollen. Seit Beginn des Jahres wird auf der Straße „Am Gleueler Bach“ das seit Jahren etablierte, aber nie erlaubte Parken auf den Grünstreifen sanktioniert. Die Anwohner sind laut dem Zeitungsbericht sauer. Ein perfektes Beispiel für die oben benannten problematischen Umgang mit Regeln. Ein regelwidriges Verhalten hat sich über





*In der Altstadt wird das Verkehrsführungskonzept umgesetzt: Parkplätze entfallen weitgehend, Straßenraum wird umgewidmet. Geparkt wird weiterhin trotzdem, auf der Gürzenichstraße und überall, wo andere Autos nicht gestört werden.*

Jahre, ja Jahrzehnte eingebürgert. Die dahinterliegende Haltung lautet: Es ist zwar nicht erlaubt, aber es wird nicht kontrolliert und somit ist es dann doch irgendwie erlaubt, ohne erlaubt zu sein. Man kann es dann machen. Über die Jahre baut sich dann so eine Art Gewohnheitsrecht auf und alle Menschen glauben, es sei schon richtig so.

Allgemein zeigt sich, dass die Kontrollen zu gering ist und die Sanktionen nicht ausreichen, um die Einhaltung allgemein sinnvoller Regeln durchzusetzen.

### Rechte der Schwächeren stärken

Es ist fahrlässig, bei Ordnungswidrigkeiten stets die Perspektive des einzelnen Autos einzunehmen. Denn so werden sowohl die Sicherheit wie auch die Aufenthaltsqualität aller anderen, die am Verkehr teilnehmen, vernachlässigt. Die Stadt besteht nicht nur aus Autos. Dies muss stets im Fokus bleiben. Die Bürger:innen der Stadt Köln haben ein Anrecht auf jederzeit nachvollziehbare Entscheidungen und müssen sich auf das Regelwerk der Stadt verlassen können.

Die Sonderrolle, die das Auto erhält, wird seiner Bedeutung als stärkstem und gefährlichstem Verkehrsteilnehmer nicht gerecht. Es kann nicht sein, dass im Straßenverkehr das Recht des Stärkeren gilt und die schwächeren, ungeschützten und mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer:innen darunter zu leiden haben.

Nur wenn Regeln eingehalten werden, ist ein Miteinander im Straßenverkehr möglich. Schwächere Menschen müssen sich darauf verlassen können, dass sie beachtet werden. Es ist Aufgabe des Ord-

nungsdienstes, darauf hinzuwirken, dass nicht Stärkere regieren, sondern ein Miteinander besteht. Dazu müssen gerade die schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen gestärkt werden. Auch dies ist ein Teil der viel beschriebenen und beschworenen Verkehrswende. Der Ordnungs- und Verkehrsdienst muss sich zwingend in den Dienst dieser Aufgabe stellen.

*Michael Vehoff,*

*VCD-Arbeitskreis Radverkehr*



*In Porz in der Gilgastraße parken Autos vor dem Supermarkt auf dem Bürgersteig, auch dann, wenn nebenan auf dem Marktplatz Stellplätze frei sind.*

## Wanderbaumallee.koeln Was gibt es Neues?

**Auch in diesem Jahr breiten sich die Wanderbäume in der Stadt aus.**

Inzwischen ist die Wanderbaumallee aus dem Kölner Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Egal ob Nachbarschaften, Verkehrsversuch, Mintprojektwoche der Stadtbibliothek, Theateraufführung, Museumsausstellung oder aber Projektwochen zu nachhaltigem Leben an Kölner Schulen – Module der Wanderbaumallee sind schon überall dabei gewesen.

Bei unseren monatlichen Treffen stellen regelmäßig neue Interessierte ihre lokalen Projekte und Ideen vor und es wird gemeinsam geschaut, ob Idee und Wanderbaumallee zusammenpassen. Wir sind ein Stamm von Aktiven, die dieses Projekt tragen und freuen uns über jeden Ast, der dazu kommt und das Projekt weiterwachsen lässt.

Dieses Frühjahr starten wir mit 42 Mo-

dulen auf Kölns Straßen und Plätzen. Das sind schon eine ganze Menge Wanderbäume, aber bei weitem nicht genug, um auch nur annähernd die Nachfragen, zeitnah zu befriedigen. In vielen Stadtbezirken sind inzwischen Baum-Paare oder Baum-Quartette unterwegs, die von einer Nachbarschaft zur nächsten wandern und damit auch zur Vernetzung im Veedel beitragen. Andere Module verweilen länger auf Schulhöfen und werden dort in Projekte etwa zu Nachhaltigkeit oder Stadtplanung und teilweise auch in Bildungsmaßnahmen eingebaut. Wieder andere Wanderbäume zeigen im Rahmen von Verkehrsversuchen, wie der öffentliche Raum auch gestaltet werden kann. Egal wo die Wanderbäume stehen – überall werden sie gerne und oft zum Verweilen oder für ein Schwätzchen genutzt.

Die Wanderbaumallee wächst nicht nur in Köln. Auch aus anderen Städten und

Gemeinden erreichen uns immer wieder Anfragen von Initiativen, Vereinen oder Gruppen, die auch eine Wanderbaumallee bei sich auf die Straßen bringen wollen. So beginnt unter anderem in diesem Frühjahr die Wanderbaumallee Bremen mit ihren adaptierten Modellen. In Bremen hatten wir übrigens auch beim nationalen Fußverkehrskongress 2023 die Gelegenheit, unser Konzept vorzustellen. Wir sind gespannt, welche neuen Projekte sich aus den zahlreichen Gesprächen ergeben.

Wenn ihr mitmachen wollt, kommt einfach zu unserem offenen Treffen am ersten Montag im Monat um 19:00 Uhr in die Alte Feuerwache oder online dazu.

*Wanderbaumallee.koeln*



[www.wanderbaumallee.koeln](http://www.wanderbaumallee.koeln)

[info@wanderbaumallee.koeln](mailto:info@wanderbaumallee.koeln)

[www.facebook.com/wanderbaum.koeln](https://www.facebook.com/wanderbaum.koeln)

[www.instagram.com/wanderbaum.koeln/](https://www.instagram.com/wanderbaum.koeln/)

[twitter.com/wba\\_koeln](https://twitter.com/wba_koeln)

## Mülheim Süden

## Landschaftspark statt Straßenneubau

„Netzelement 4“ soll den neuen Mülheimer Süden autogerecht erschließen. Statt Straßenneubau fordern Bürgerinitiativen einen „Landschaftspark Kalkberge“.

Am Kalkberg verdichten sich die aktuellen Fragen der nachhaltigen Stadtentwicklung. So plant die Stadt Köln im Mülheimer Süden auf der ehemaligen Industrie- und Fläche von 46 ha ein neues Stadtquartier. Die Entwicklung findet eher im Schatten der Projekte Deutzer Hafen, Parkstadt Süd und Kreuzfeld statt. Seit einem Werkstattverfahren 2013/2014 ist das Gebiet von Stillstand, Deals zwischen Investoren und dem hilflosen Bemühen der Stadt geprägt, einen Ausgleich zwischen überzogenen Renditeinteressen und dem Rest des noch verbleibenden Anspruchs an eine nachhaltige Stadtentwicklung durchzusetzen.

### Planungen der Stadt zum Netzelement 4

Nichtsdestotrotz treibt die Stadt die verkehrliche Erschließung des neuen Stadtteils voran. Wie so häufig wird dabei zwar auch auf den ÖPNV gesetzt, hier in Form einer neuen Stadtbahnverbindung vom Messekreisel über die Deutz-Mülheimer-Straße bis zum Wiener Platz. Die Planungen von Straßen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) haben jedoch gefühlt Priorität.

So soll der Mülheimer Süden für diesen durch „Netzelemente“ erschlossen werden. Neben den Netzelementen 1 bis 3 im Planungsgebiet soll das vierte eine MIV-optimierte Erschließung von der Östlichen Zubringerstraße über Deutzer Ring, Straße des 17. Juni bis zum Pfälzischen Ring ermöglichen. Denn zur Umsetzung der erwähnten Stadtbahnanbindung muss der Messekreisel entlastet werden – durch weniger KfZ-Verkehr auf der bisherigen Achse Östliche Zubringerstraße, Tunnel Stadthaus bis Pfälzischer Ring.

Das ist nachvollziehbar, wirft aber die Frage auf, wo genau der erwartete (oder gewünschte?) MIV nach Mülheim-Süd und auch zur Messe fahren soll. Hier plant die Stadt einen Straßenneubau am Kalkberg zur Durchbindung von Straße des 17. Juni und Pfälzischer Ring. Hinter-



Gebiet des „Landschaftsparks Kalkberge“ mit grüner Highline (Blickrichtung Süden)

grund ist eine fehlende Abfahrt von der Stadtautobahn (von Osten kommend) auf den Pfälzischen Ring Richtung Norden.

Leider wurde bei dieser MIV-zentrierten Planung nicht bedacht, dass gleichzeitig mit den Beschlüssen zum Netzelement 4 im Jahr 2020 die Hubschrauberstation am Kalkberg durch den Rat aufgegeben und eine zivilgesellschaftliche Nachnutzung des Kalkberges beschlossen wurde. Zur Erinnerung: Entgegen dem jahrelangen Protest der Bevölkerung und den damals bereits vorgebrachten statischen Bedenken hat die Stadtverwaltung (in Form der Feuerwehr) auf dem Kalkberg, einer alten Deponie, eine Hubschrauberstation errichtet. Nachdem es Absackungen der Bodenplatte von 12 cm gegeben hat, wur-

de 2015 ein Baustopp beschlossen. Aufgrund der Aufgabe der Station im Jahr 2020 ist der Weg frei für eine anderweitige Nutzung des Geländes. Bis zum Bau der Hubschrauberstation war der große Kalkberg über Jahrzehnte eine inoffizielle Grün- und Freiraumfläche. Der kleine Kalkberg hat bis heute diese Funktion.

### Alternative Überlegungen aus der Stadtgesellschaft

Verschiedene Bürgerinitiativen machen sich im hochverdichteten Rechtsrheinischen für eine nachhaltige Stadtentwicklung und die Schaffung von Grünflächen stark. Die beiden Kalkberge bieten für die Stadtteile Kalk und Buchforst das Potenti-



Planung des Netzelements 4 am Kalkberg (Planungsbeschluss 2018)



al für einen „Landschaftspark Kalkberge“.

Für eine klimaverträgliche Stadtentwicklung müssen also die Verkehrsfragen um Mülheim-Süd neu gedacht werden. Oberstes Ziel muss dabei eine schnelle Realisierung der Stadtbahnanbindung sein. Wenn dies eine Entlastung des Messekreisels bedingt, lautet die naheliegendste Lösung: Weniger MIV und hierzu alle Maßnahmen ergreifen, die zu dieser Reduzierung beitragen. Es gab aber nie eine offene, gesamtgesellschaftliche Debatte darüber, wie Mülheim Süd verkehrlich gestaltet und erschlossen werden soll. Ausweislich des alten Gutachtens waren bei der Ausarbeitung nur die Investoren, die Messe und die KVB beteiligt, aber keine Vertreter der Zivilgesellschaft. Die Unterlagen zeigen auch eine Ausrichtung am optimierten Messeverkehr: Der Wegfall von Parkplätzen an der Messe (P21 und 22) sei „in gleicher Höhe zu kompensieren“.

Bei dieser Debatte müssen auch aktuelle Entwicklungen wie die neue Stellplatzsatzung, der S-Bahn-Ausbau und die RadpendlerRouten berücksichtigt werden. Und die Stadt müsste ernsthaft und vor allem sofort eine gute Radverkehrsanbindung von Mülheim-Süd an die Innenstadt planen.

## Verkehrliche Erschließung und Freiräume neu gedacht

Die Initiativen fordern, mit diesen Überlegungen zumindest auf das letzte Stück des Netzelement 4 zu verzichten und den Verkehr direkt auf die Stadtautobahn zu lenken. Der weitere Verkehrsfluss kann über das „Autobahnkreuz“ am Messeparkhaus abgewickelt werden. Gegebenenfalls muss das Netzelement 3 hierfür optimiert oder das „Autobahnkreuz“ vervollständigt werden. Hierfür haben die Bürgerinitiativen realistische Planungsvorschläge unterbreitet, die bisher nicht geprüft wurden: eine Optimierung des Netzelement 3 für eine Direktverbindung zwischen Stadtautobahn und Pfälzischer Ring Richtung Norden oder alternative Rampenbauten im Bereich des Autobahnkreuzes. Nur eine teure Variante am Auenweg (Netzelement 5) mit großen Rampen und Eingriffen in den denkmalgeschützten Rheinpark wurde von der Verwaltung 2013 alibimäßig geprüft und verworfen.

In der Planung der Stadt ist das Netzelement 4 in einer Art Brachfläche vorgesehen, zwischen Kalkberg und Bahngleisen, was zunächst naheliegend

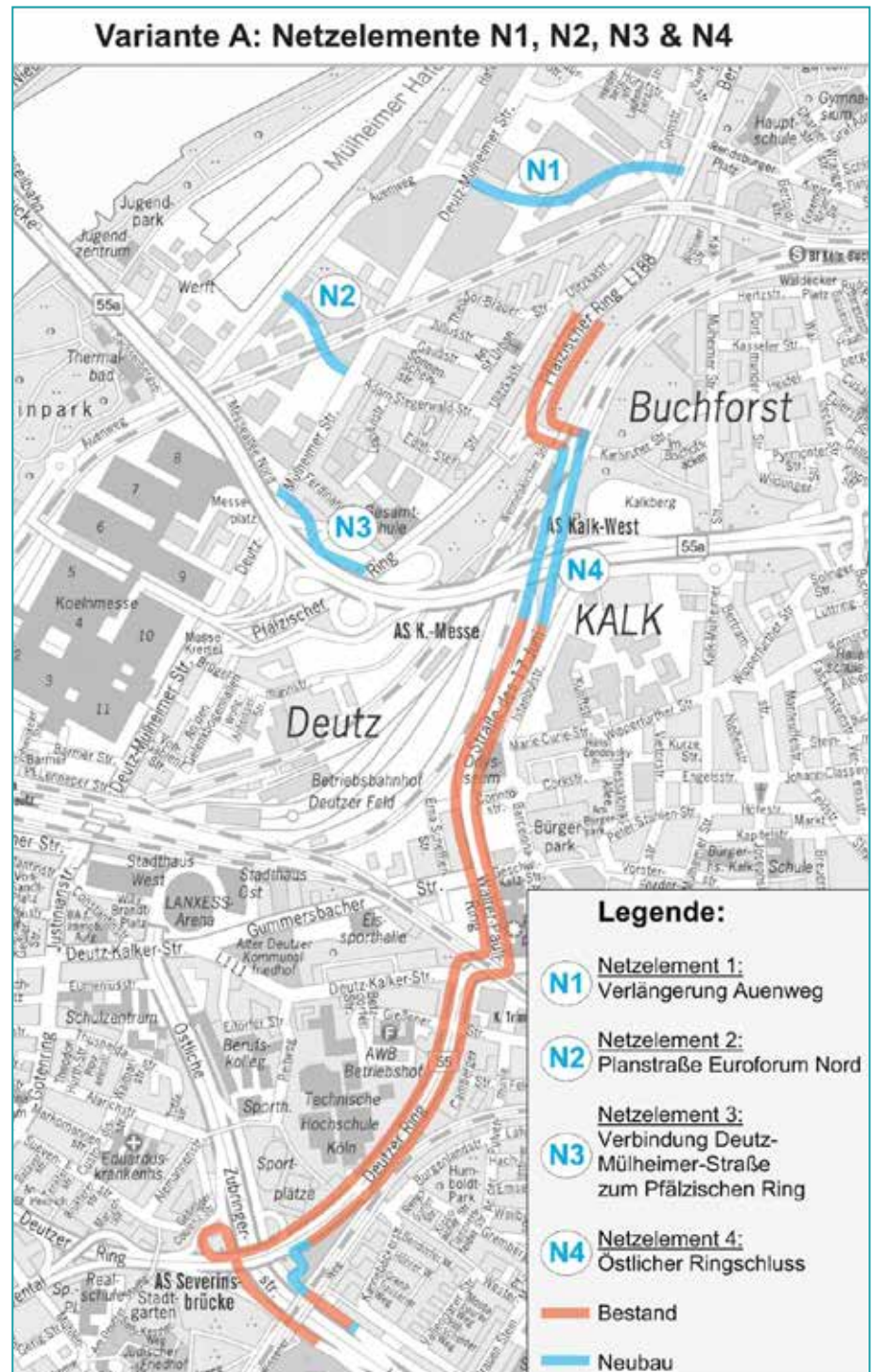
erscheint. Allerdings wäre das entscheidende „Gimmick“ des Landschaftsparks Kalkberge, dass die Berge zwar durch die Karlsruher Straße getrennt werden, die beiden Gelände aber bereits jetzt durch zwei stillgelegte Eisenbahnbrücken verbunden sind – eine kleine „Highline“ im rechtsrheinischen Köln.

Durch das Netzelement 4 würde der Landschaftspark jedoch konterkariert: Statt einer Verbindung des Landschaftsparks gäbe es eine Zerschneidung durch einen Straßenneubau.

## Netzelement 4 und Aspekte der Verkehrswende

Zahlreiche Argumente sprechen deutlich gegen das Netzelement 4. Herausgestellt sei hier die Bedeutung für das Stadtbahnnetz der KVB. Denn die Planungen sehen vor, dass der MIV mehrfach die Linien 3 und 4 kreuzen wird. Durch den Straßenneubau zur Optimierung der Stadtbahn würde ebendiese an anderer Stelle also wieder eingeschränkt werden.

Der Straßenbau ist so auch nicht mit



Übersichtsplan zur Erschließung des Mülheimer Südens (Planungsbeschluss 2018)

Quelle: Ratsinformationssystem der Stadt Köln

den Beschlüssen zur RadPendlerRoute Richtung Bergisch-Gladbach und dem Radverkehrshauptnetz für Mülheim vereinbar. Langfristig soll die RadPendlerRoute ausgerechnet im Bereich des Netzelement 4 über den Bahndamm führen (die oben erwähnte „Highline“). Nach den letzten Planungen ist jedoch ein Abriss einer der Eisenbahnbrücken für das Netzelement 4 vorgesehen, wodurch die RadPendlerRoute erheblich erschwert oder vielleicht sogar unmöglich gemacht wird. Und die Verbindung zum Pfälzischen Ring (hier verkehrt die Linie 3) lässt sich aufgrund der Breite nicht gleichzeitig MIV-leistungstark und sicher für den Radverkehr gestalten.

Auch im gerade erst veröffentlichten Entwurf eines Kfz-Grundnetzes wird das Netzelement 4 nicht erwähnt – anders als andere kommunale Straßenneubauten in Köln. Dies führt den Prozess um das Kfz-Grundnetz ad absurdum: Welchen Sinn

macht es, sich auf ein „Grundnetz“ zu einigen, wenn danach trotzdem neue Straßen für den MIV gebaut werden?

Schließlich spricht der geplante Beschluss zur Klimaneutralität der Stadt Köln entschieden gegen derartige Straßenneubauten. Dort heißt es: „Die Prüfung und gegebenenfalls der Verzicht auf den Ausbau von MIV-Infrastruktur unter Berücksichtigung der zukünftigen Belange klimaschonender Wirtschaftsverkehre verbessert dauerhaft die Nutzungsbedingungen für Alternativen zum Auto.“

### Vom Pionierpark zum „Landschaftspark Kalkberge“

Der Landschaftspark könnte als Pionierpark mit geringem Aufwand schnell geöffnet werden. Die Wege sind bereits angelegt oder ausgetrampelt. Die Nutzungsmöglichkeiten für Berge und Gebäude sind so vielfältig wie naheliegend und

sollen noch 2023 in einem Beteiligungsprozess der Stadt vorangetrieben werden. Die äußerst großzügigen Hangarhallen mit ihren Rolltoren und hochwertig ausgebauten Büro-, Aufenthalts- und Sanitärräumen dürften in dieser Form und Lage einmalig sein.

So bleibt die Hoffnung, dass dieser Beteiligungsprozess ein Anlass für Verwaltung und Politik ist, kurz innezuhalten und zu eruieren, welche Art der Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Köln gewollt ist. Die jüngst vorgestellten, besonderen Vorkaufrechte lassen hoffen, dass ein Umdenken hin zu einer gemeinwohlorientierten Entwicklung erfolgt. Eine gute Gelegenheit, um auch das Netzelement 4 zu stoppen und einen „Landschaftspark Kalkberge“ zu realisieren.

Präsentation mit weiterführenden Informationen, Bildern und Links unter [www.buchforst-mobil.de/projekte/kalkberg](http://www.buchforst-mobil.de/projekte/kalkberg)  
Marek Fritsche

## Bewohnerparken in Köln

## Höhere Gebühren ab Januar 2024?

**Der VCD Regionalverband Köln unterstützt die Einführung höherer Gebühren für das Bewohnerparken in Köln.**

Seit vielen Jahren liegt die Bewohnerparkgebühr in Köln zwischen 10,20 und 30,70 Euro pro Jahr. Am 8. März 2021, also vor mehr als zwei Jahren, wurde die Bündnisvereinbarung des Kölner Ratsbündnisses von Grünen, CDU und Volt unterschrieben. Darin heißt es: „Die Parkraumbewirtschaftung wird nach Wiener Vorbild auf die gesamte Stadt ausgeweitet. So wird auch die Gebühr für das ‚Anwohnerparken‘ auf das Niveau europäischer Metropolen angeglichen.“

Andere Städte in Deutschland haben bereits ähnliche Beschlüsse gefasst, die Preisspanne reicht von 350 Euro in Düsseldorf und 360 Euro in Bonn bis hin zu 480 Euro in Freiburg. Gemessen an anderen europäischen Metropolen sind diese Beträge noch gering. In Stockholm zahlen Bewohner zum Beispiel bis zu 1.200 Euro im Monat.

### Steht Ratsbeschluss kurz bevor?

Am 19. April 2023 war in einer Kölner Tageszeitung zu lesen, dass sich die Fraktionsspitzen des Ratsbündnisses geeinigt

haben: Bis zu 350 Euro soll der Bewohnerparkausweis jährlich in der Innenstadt kosten, in den äußeren Stadtbezirken weniger. Einkommensschwache Menschen, die den Köln-Pass besitzen, sollen erheblich weniger zahlen. Auch die Autolänge soll in die Gebühr einfließen: Lange Autos kosten mehr, kurze Autos weniger. Möglichst ab dem 1. Januar sollen die neuen Gebühren gelten.

Der aktuelle Vorschlag entspricht in etwa den Vorstellungen der Deutschen Umwelthilfe (DUH). Die fordert eine Parkgebühr für Anwohner von mindestens einem Euro pro Tag, für größere SUVs soll die Gebühr deutlich höher ausfallen. „Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung zu angemessenen Preisen ist nachweislich ein wichtiges Instrument, um die Zahl der Autos in Städten zu reduzieren“, so der DUH-Referent für Verkehr und Luftreinhaltung. „Um das Klima zu schützen und unsere Städte lebenswerter zu machen, müssen Parkgebühren höher werden“, forderte er.

### Baustein für die Verkehrswende

Das sieht der VCD Regionalverband Köln genauso. Er bedauert zudem, dass sich die öffentliche Diskussion fast aus-

schließlich auf die Gebührenhöhe beschränkt und zum Teil unsachlich geführt wird. So gut wie nie wird darüber berichtet, dass die Parkraumbewirtschaftung einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten kann, wie der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) gemäß einer Meta-Studie zur Parkraumbewirtschaftung jüngst ermittelt hat:

- Eine Erhöhung der Abstellgebühren um zehn Prozent führt dazu, dass die Belegung von Kfz-Abstellplätzen um sechs Prozent sinkt,
- für Amsterdam zeigt eine Studie, dass ein zehnprozentiger Anstieg bei den Kfz-Abstellgebühren mittelfristig mit einer achtprozentigen Reduktion des Autobesitzes einhergeht,
- die Anzahl an Autofahrten zum Arbeitsplatz reduziert sich durchschnittlich um 25 bis 34 Prozent, wenn Beschäftigte am Arbeitsort keinen kostenlosen Abstellplatz zur Verfügung gestellt bekommen.

Der VCD plädiert dafür, die neuen Gebühren so schnell wie möglich einzuführen – andere Städte haben gezeigt, wie schnell es gehen kann. Die Höhe der Gebühren kann bei Bedarf später noch nachjustiert werden.

Hans-Georg Kleinmann



polis  
MOBILITY

camp

KÖLN WIRD  
MOBILER.

Hohenzollernring

Erleben. Verstehen. Gestalten.

26.-28.05.2023

**Gemeinsam  
die Mobilität der  
Zukunft anpacken!**

Die Stadt Köln lädt  
zum **Bürgerdialog &  
interaktiven Austausch**  
mit buntem Bühnen-  
programm ein.

**DU  
AUCH?**



# Öffentlicher Personennahverkehr in Porz

## Chancen durch erneuertes Zentrum nutzen

**Die Verlängerung zweier bestehender Buslinien kann dazu beitragen, Lücken in der Abdeckung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Köln-Porz zu schließen.**

In vielen Teilen der Stadt klaffen große Lücken in der ÖPNV-Abdeckung, auch in Porz:

- Das Rheinufer ist hier bisher gar nicht erschlossen. Auch das Porzer Zentrum selbst hat eine unzureichende Versorgung, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind die Fußwege von der einzigen Haltestelle „Porz Markt“ oft zu lang.
- In Ensen und Zündorf Nord ist in vielen Straßen der Fußweg zur nächsten Haltestelle über einen halben Kilometer lang. Rekordwert in Zündorf Nord: knapp einen Kilometer.

Dabei existiert bereits eine gut für den ÖPNV geeignete Achse: Die Kölner Straße und die (Porzer) Hauptstraße sind gut ausgebaut, sodass es mit vergleichsweise einfachen Mitteln möglich wäre, hier ein Bus-Angebot zu realisieren.

Um neue Direktverbindungen zu schaffen, wäre es sinnvoll, Linien zu verlängern, die aktuell an der Haltestelle „Porz Markt“ enden. Hier bieten sich die Linien 161 und 162 an, die beide mit Einzelbussen fahren und deren Strecken kurz genug für eine Verlängerung sind.

### Linie 161

Aktuell führt die Linie im 30-Minutentakt vom Flughafen Köln/Bonn über die Waldstraße und Kaiserstraße nach Porz Markt.

Von hier würde die Linie über Zündorf zum S-Bahnhof Porz-Wahn verlängert und auf einen 20-Minutentakt verdichtet, mit den folgenden neuen Stationen:

- „Bahnhofstraße“ – von hier wären die Anlegestelle am Rheinufer erreichbar, das Bezirksrathaus und viele weitere Ziele im Porzer Zentrum.
- „Fischerweg“ – dicht besiedeltes Wohngebiet mit diversen Geschäften, Gaststätten etc.
- „Rezagstraße“ – Anbindung des Wohngebiets und des Rheinufer
- „Irisweg“ – Anbindung des Wohngebiets und des Rheinufer

- „An der Groov“ – Anbindung des Wohngebiets, des Naherholungsgebiets Zündorfer Groov, Gastronomie und weiterem Gewerbe

- „Asterweg“ – dicht besiedeltes Wohngebiet

Anschließend werden die beiden Haltestellen „Zündorf Marktstr.“ und „Zündorf Mitte“ bedient, wo zu den Linien 164 und 167 umgestiegen werden kann.

Weiter geht es über Zündorf (Umstieg zur Linie 7) über die Haltestelle „An St. Marien“ zur Endhaltestelle am S-Bahnhof Porz Wahn, dort besteht Anschluss zur S12, S19 und zu den Buslinien 160, 162, 163, 164, 167 und 505.

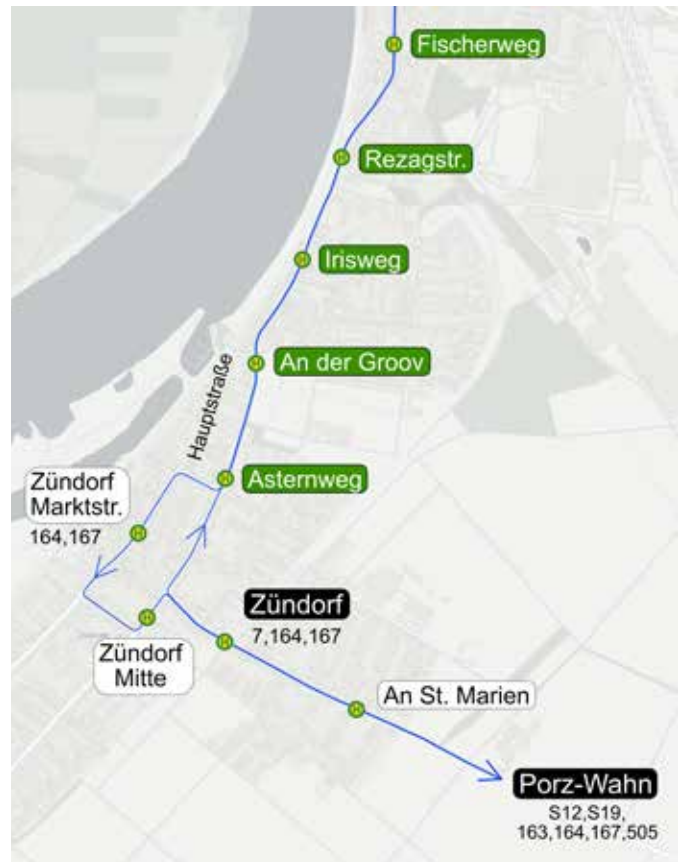
Als erste Stufe wäre als Option auch eine verkürzte Führung bis Zündorf möglich. Langfristig wäre aber auch eine Verdichtung auf einen 10-Minutentakt bis Zündorf denkbar.

### Linie 162

Aktuell führt die Linie im 20-Minutentakt vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) über den S-Bahnhof Porz-Wahn nach Porz Markt.

Von hier würde die Linie bis zur Gilgaustraße in Ensen verlängert, mit folgenden neuen Haltestellen:

- „Rathausplatz“ – Bezirksrathaus und viele weitere Ziele im Porzer Zentrum
- „Friedrich-Ebert-Ufer“ – verschiedene Gaststätten, Arztpraxen und eine Carsharing Station
- „Urbacher Weg“ – Anbindung des Krankenhauses Porz und des Rheinufer
- „Alexianer Krankenhaus“ – Anbindung



*Neue Haltestellen im Porzer Süden bei einer Verlängerung der Buslinie 161 bis zum S-Bahn-Halt in Porz-Wahn*

des Alexianer Krankenhauses und des Wohngebiets am Rheinufer

- „Elisenstraße“ – Anbindung des Wohngebiets

Anschließend würde die Linie an der Haltestelle „Gilgaustraße“ enden, wo ein Umstieg zur Linie 7 möglich ist. Hier befindet sich außerdem eine weitere Carsharing Station.

### Nötige bauliche Anpassungen

Neben dem Bau der Haltestellen sind zusätzliche Anpassungen an der Infrastruktur erforderlich. Die Maßnahmen im Porzer Zentrum könnten im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Porz-Mitte realisiert werden, denn dieser Bereich soll in jedem Fall umgestaltet werden.

- An der Philipp-Reis-Straße muss die Ausfahrt aus der Schleife von der Haltestelle „Porz Markt“ umgebaut





Neue Haltestellen im Porzer Norden bei einer Verlängerung der Buslinie 162 bis zur Gilgaustraße in Porz-Ensen

werden, sodass die Busse auch nach Westen ausfahren können. Dafür muss lediglich der Gehweg samt Bordstein an dieser Stelle abgesenkt werden. Die Einfahrt von Westen kommend in die Schleife hinein ist heute schon möglich.

- Die Kreuzung Hauptstraße/Karlstraße muss angepasst werden, sodass die Busse besser durch die Kurve kommen. Aktuell sind die zwei kleinen Verkehrsinseln ein Hindernis.
- An der Gilgaustraße muss die Kreuzung so angepasst werden, dass die Busse dort über den Rechtsabbieger wenden können.  
Alternativ dazu könnte die Linie weiter bis zur Gereon-Kaserne fahren, dort gibt es bereits eine Wendestelle.
- In Zündorf könnte an der Wahner Straße eine neue Bushaltestelle gebaut werden, um im Vergleich zur Schleife durch den Gartenweg Zeit zu sparen. Dies könnte als vorgezogene Maßnahme für die Verlängerung der Linie 7 umgesetzt werden, dafür muss der Bereich ohnehin umgebaut werden.

## Fazit

Die beiden neuen Haltestellen „Bahnhofstraße“ und „Rathausplatz“ würden die Erschließung des Porzer Zentrums deut-

lich verbessern und wären ein wichtiger Baustein zur Aufwertung des Gebiets.

Insbesondere der Fußweg zum Bezirksrathaus würde deutlich verkürzt werden, was auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität eine bequeme Erreichbarkeit ohne die Notwendigkeit eines Taxis ermöglichen würde.

Von der neuen Haltestelle „Bahnhofstraße“ wäre zudem auch die Anlegestelle am Rheinufer gut erreichbar, hier könnten zukünftig auch die Wasserbusse in Richtung Rodenkirchen anlegen.

Die verlängerte Linie 161 würde neben dem Porzer Zentrum auch Zündorf und Zündorf-Nord besser erschließen und direkt an den Bahnhof Porz und den Flughafen KölnBonn anbinden. Durch die Verlängerung der Linie 162 würde der Stadtteil Ensen deutlich besser erschlossen und ebenfalls an den Bahnhof Porz und die Porzer Innenstadt angebunden.

Außerdem würden der Ausbau einen barrierefreien Ersatzverkehr für die Linie 7 ermöglichen: Bei Bauarbeiten, Störungen und zukünftig auch im planmäßigen Nachtverkehr wären die neuen Haltestellen ein deutlicher Schritt nach vorne im Vergleich zu Ersatzhaltestellen am Straßenrand.

Unabhängig von neuen Haltestellen würde zudem an der wichtigen Haltestelle „Porz Markt“ durch die zusätzliche mögliche Anfahrt von Westen die betriebliche Flexibilität erhöht.

Der geplante Umbau der Hauptstraße bietet die Chance, die Haltestellen Bahnhofstraße und Rathausplatz und den Umbau der Kreuzung an der Karlstraße direkt zu berücksichtigen. Falls die Linien erst später vollständig umgesetzt werden können, sollten in jedem Fall die Standorte für die späteren Haltestellen festgelegt und in die Planung einbezogen werden. Die Flächen könnten in der Zwischenzeit zum Beispiel für Sitzbänke oder Radbügel genutzt werden.

Mit überschaubarem Aufwand ließen sich so spürbare Verbesserungen für den ÖPNV in Porz erzielen, diese einmalige Möglichkeit sollte unbedingt genutzt werden.

Nicolas Blume,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



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

Stephan Reinen

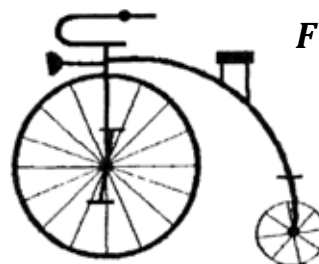
F A H R R Ä D E R

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

## Kölner Verkehrsbetriebe

## Elektrobusse im Nahverkehr

**Ein Interview mit der KVB zu ihren Erfahrungen bei Einführung und Betrieb ihrer Elektrobusflotte**

Mit der Umstellung der Buslinie 133 auf Elektrobusse begann im Dezember 2016 bei der KVB ein neues Zeitalter im Busbetrieb. Nach mehr als sechs Jahren Betriebserfahrungen bitten wir Stephan Anemüller, Mediensprecher und Koordinator Nachhaltigkeit bei der KVB, ein Resümee zu ziehen und die weitere Entwicklung aufzuzeigen.

**1. Zum Einstieg eine erste Bewertung: welches Fazit zieht die KVB aus den Erfahrungen mit dem Linienbetrieb von Elektrobusen?**

Wir können ein positives Zwischenfazit ziehen. Die Technologie-Umstellung funktioniert in unserem gesamtkonzeptionellen Ansatz, der ein schrittweises Aufbauen und die ganzheitliche Orientierung am Realbetrieb aufweist. Aktuell haben wir eine Herausforderung zu bestehen, da beim Hersteller bedingt durch die Corona-Situation (häufiger Ausfall von Personal im Werk) und durch gestörte Lieferketten und Zulieferung von Vorprodukten bei gleichzeitig gestiegenem Auftragsvolumen Engpässe bestehen. Durch den längeren Einsatz von Dieselnissen führt dies aber nicht zu Ausfällen.

**2. Über welche Fahrzeugflotte verfügt die KVB derzeit und welche Linien werden mit Elektrobusen betrieben?**

Die KVB setzt derzeit konventionell Dieselnisse (Gelenk- und Sol) hauptsächlich von MAN und Mercedes ein. Hierunter befinden sich aber auch drei Leichtbaubusse des Herstellers VDL. Im Bereich der E-Mobilität setzen wir zwei Hybridbusse des Herstellers MAN sowie Batteriebusse des Herstellers VDL (hauptsächlich Gelenk-, aber auch Solobusse) ein (Stand 2022: 48 Gelenk- und 5 Solobusse, Anm. der Redaktion). Hinzu kommt ein Batterie-Gelenkbus des Herstellers MAN, der sich noch im Langzeittest (zwei Jahre) befindet. Aktuell werden im Netz der KVB und ihrer Subunternehmer 422 Busse eingesetzt, hiervon rund 70 Prozent Gelenk- und rund 30 Prozent Solobusse. Die E-Busse sind hauptsächlich auf den Linien 133, 126, 141, 145, 149, 150, 153 und



*E-Bus am Bahnhof Köln-Mülheim*

159 im Einsatz. Aber auch auf der Linie 127 und gelegentlich auf anderen Linien fahren E-Busse.

**3. Welche Herausforderungen waren bei der Einführung zu bewältigen?**

Herausforderungen gibt es viele. Zunächst einmal müssen die Fahrzeuge finanzierbar sein. Dies gelingt in der Regel durch finanzielle Zuwendungen von Bund und Land. Hierbei ist wichtig zu wissen, dass E-Busse in der Anschaffung derzeit noch mehr als doppelt so teuer sind wie konventionelle Busse.

Die Einführung einer größeren Flotte benötigt mehr Platz auf den Betriebshöfen, unter anderem weil dort auch Ladeinfrastruktur integriert werden muss. Bezogen auf die KVB bedeutet das den Umbau des bestehenden Betriebshofes in Riehl (in zwei Stufen), den Aufbau eines neuen Betriebshofes in Porz sowie perspektivisch den Umbau des Betriebshofes unseres Tochterunternehmens SOV in Hürth.

Zudem muss, solange die Kapazitätsentwicklung der Batterien noch nicht volle Potenziale ausschöpft, Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet aufgebaut werden. Hier liegt die Herausforderung insbesondere in der stadtgestalterisch verträglichen Standortfindung. Die nächtliche Vollladung auf dem Betriebshof und die Nachladung im Linieneinsatz (Schnellladeverfahren) sind notwendig, um alle Stromverbraucher der E-Busse – Antrieb

und Nebenverbraucher – mit Ökostrom zu versorgen. Wir betreiben den Ticketautomaten, die Beleuchtung und andere elektrische Geräte nicht mit Strom, der in einem Dieselgenerator erzeugt wird.

Eine weitere Herausforderung ist die betriebliche Integration der E-Busse. Anders als bei Dieselnissen muss in der Leitstelle der Ladezustand der Batterien im Auge behalten werden und bedarf es Lösungen für den Umgang mit Störungen, etwa wenn die E-Busse durch Stau und Streckensperrungen länger unterwegs sind oder nicht an einen Lademasten herankommen können. Zudem müssen Pausenzeiten der Fahrer/innen mit Nachladezeiten in Einklang gebracht werden.

Dabei ist die größte Herausforderung, alle Einzelprojekte – Fahrzeugbeschaffung, Aufbau von Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet, Umbau und Aufbau der Betriebshöfe etc. – im Gleichtakt zu gestalten, damit neue E-Busse zeitnah im Liniendienst eingesetzt werden können.

Mit allen Herausforderungen gehen wir sehr gut um, sodass es bisher kaum Störungen gegeben hat. Wir können von keiner Hiobsbotschaft der E-Mobilität im Busbetrieb berichten.

**4. Ergaben sich im Regelbetrieb Situationen, die man nicht erwartet hatte?**

Wir haben mehrere Situationen gehabt, mit denen wir nicht gerechnet haben: Zum einen froren die Stromabnehmer im



Winter 2016/17 in wenigen Tagen an den Ladehauben fest, weil das Schmierfett Wasseranteile enthielt. Zum anderen gab es in einer der Ladestationen ein Lärmschutzproblem, weil diese zu nah an der angrenzenden Bebauung platziert wurde. Beides wurde innerhalb sehr kurzer Zeit korrigiert.

Ein etwas größeres Problem ist die Dendridenbildung in den Batterien der ersten acht E-Busse. Hierbei verbinden sich Litium-Ionen und bilden Stalaktid-ähnliche Auswülstungen, die am Ende die Ladefähigkeit reduziert. Derzeit werden im Rahmen der Herstellergarantie neue, leistungsfähigere Batterien hergestellt.

**5. Wie hoch ist die Kapazität einer Batterie eines Gelenkbusses? In welchen Zyklen muss während des Linienbetriebs nachgeladen werden?**

Wir erwarten, dass mit der neuen Generation E-Busse das Nachladen auf dem Linienweg nicht mehr notwendig sein wird. Bei einer Kapazität von 700 kWh werden die Batterien auch zu ihrem Lebensende und bei einer Außentemperatur von -10 Grad Celsius 180 Kilometer schaffen (am Beginn ihres Einsatzes sogar ca. 240 Kilometer bei -10 °C). Dies schaffen die derzeitigen Batterien noch nicht ganz. Zum Ende ihres Lebenszyklusses wird eine Reichweite von etwa 150 Kilometer erwartet, im neuwertigen Zustand jedoch auch schon von 200 Kilometern (Kapazität ca. 640 kWh) – immer bezogen auf Gelenkbusse.

Bei Durchschnittstemperaturen von 18 Grad Celsius erreichen wir ca. 380 Kilometer mit neuwertigen Batterien.

**6. Ist ein flexibler Einsatz bei Störungen im Straßennetz gegeben, insbesondere, wenn Ladestationen nicht angefahren werden können?**

Ja, wir können die E-Busse flexibel einsetzen. Zum einen muss nicht unbedingt nach jeder Ankunft an einer Endhaltestelle nachgeladen werden. Der Ladestand der Batterien soll nur die 30-Prozent-Marke nicht unterschreiten. Zum anderen kann an verschiedenen Stellen auch ortsnahe eine weitere Ladeinfrastruktur genutzt werden. Im ungünstigsten Fall wird ein Bus während des Dienstes an einer Endhaltestelle durch einen weiteren ausgetauscht.

**7. Für welche Einsatzzeit sind die Fahrzeuge ausgelegt? Nach welcher Betriebszeit muss ein Batteriesatz ausgetauscht werden?**

Grundsätzlich sollen die Batterien so lang halten, wie ein E-Bus im Einsatz ist. Ein

Ersatz während des Lebenszyklus des Busses wäre wesentlich teurer, da die Batterie einer der großen Investitionskostenpunkte ist. Jedoch entwickelt sich die Batterietechnik recht dynamisch, sodass wir keine Soll- und Ist-Werte nennen können.

**8. Vor welchen unterschiedlichen Herausforderungen steht der Betrieb mit Elektrobusen im Sommer und im Winter?**

Die Herausforderungen im Sommer und Winter unterscheiden sich nicht wesentlich. Im Extremen kann ein Sommer sehr heiß und ein Winter sehr kalt sein. Dies bedeutet den umfänglichen Einsatz von Klimatisierung und Heizung, was beides auf den Strombedarf abzielt. In beiden Situationen haben wir bisher keine nennenswerten Schwierigkeiten gehabt.

**9. Auf einzelnen Umläufen der planmäßig mit Elektrobusen betriebenen Linien fahren häufig Dieselbusse. Welchen Grund hat das?**

Zum einen sind wir derzeit auf der Linie 133 beschränkt (siehe Frage 4), zum anderen sind Takte im Laufe der Zeit verdichtet worden und führen zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen. Zudem bestehen Linien, auf denen Linienwechsler im Einsatz sind, also Busse, die im Laufe des Tages von einer Linie auf die andere wechseln – etwa die Linien 126, die auch durch Busse bedient wird, die teilweise auf der Linie 125 im Einsatz sind und dort keine Ladeinfrastruktur nutzen können.

**10. Wie hoch ist die Einsatzquote der Elektrobusse? Gibt es Unterschiede zwischen den Fahrzeugtypen?**

Diese Frage lässt sich nicht richtig beantworten. Zum einen fahren auch die E-Busse lange Betriebsstage, zum anderen haben wir bisher (einmal abgesehen vom MAN-E-Bus im Langzeittest) nur Fahrzeuge des Herstellers VDL im Einsatz. Es ist aber auch so, dass durch die Ladezeiten weniger Kilometer je Durchschnittsstunde gefahren werden und der Einsatz von E-Busse einen etwas höheren Fahrzeugeinsatz erfordert.

**11. Wie werden die Elektrobusse von den Fahrgästen bewertet?**

Die Fahrgäste bewerten die E-Busse deutlich positiv. Hierbei sind zwei Betrachtungsebenen zu berücksichtigen:

Das Kerninteresse des Fahrgastes ist, sicher, komfortabel und schnell von A nach B zu gelangen. Dies erreichen unse-



Ladevorgang eines E-Busses

Foto: © Christoph Seelbach, Kölner Verkehrs-Betriebe AG

re E-Busse genauso gut, wie die Dieselbusse. Es gibt dabei aber zwei Komfortvorteile: Die E-Busse sind im Innenraum (aber auch außen) wesentlich leiser als Dieselbusse, sodass die Aufenthaltsqualität deutlich gestiegen ist. Und wir haben bei den E-Bussen eine leistungsstarke Klimatisierung, die an heißen Tagen die Nutzung wesentlich angenehmer macht. Dieser Vorteil fehlt noch bei älteren Dieselbussen.

Das gesellschaftliche Interesse vieler Fahrgäste liegt im Klima- und Umweltschutz. Da unsere E-Busse zu 100 Prozent mit Ökostrom betrieben werden, stoßen sie weder lokal (am Fahrzeug) noch an den Orten der Stromherstellung Klimagase und Umwelt-/Gesundheitsschadstoffe aus. Dies honorieren viele Fahrgäste, auch wenn der Anteil des Busverkehrs am Gesamtverkehr ein geringer ist.

**12. Welche Vor- und Nachteile ergeben sich aus Sicht der KVB? Welche Rückmeldungen hat das Fahrpersonal gegeben?**

Wir sind mit dem Einsatz der E-Busse und ihrem Umgang in der Werkstatt/auf dem Betriebshof sehr zufrieden. Durch den Aufbau des Gesamtprojektes, beginnend auf der Linie 133 im realen Großstadtverkehr, über handhabbare Pakte der Umstellung weniger Linien, bis hin zu Komplettumstellung bis 2030 haben wir Erfahrungen sammeln können, sodass die gesamte Mannschaft „mitgenommen“ wurde.

**13. Sind besondere Bedingungen zu beachten, wenn Elektrobusse auf langlaufenden Linien, wie z. B. der 151, eingesetzt werden sollen?**

Langlaufende Linien bedeuten, dass eine Nachladung häufiger an der Endhaltestelle vorgenommen werden muss und länger dauert. Hierdurch geht die Möglichkeit verloren, durch Verzicht auf Wendezeit Verspätungen aufzuholen. Da aber nicht

alle Linien gleichzeitig umgestellt werden müssen, kommt uns die Kapazitätsentwicklung der Batterien sehr zupass. In 2016 hätten wir eine solch lange Linie sicherlich nicht umgestellt. Und: Bei solch langen Linien ist der Aufbau von Ladeinfrastruktur an beiden Endhaltestellen (derzeit) noch notwendig, um Flexibilität zu bewahren.

Grundsätzlich eignen sich lange Linien auch für den Einsatz von E-Mobilität durch Brennstoffzellen. Jedoch ist die Herstellung von (grünem) Wasserstoff aufwändiger und arbeitet etwas gegen die Energieeffizienz.

**14. Da der Bestand an Dieselnissen künftig sinken wird, stellt sich die Frage, ob Elektrobusse auch für geplante oder ungeplante Schienenersatzverkehre der Stadtbahn eingesetzt werden können?**

Dies wird eine der Herausforderungen in



Inneneinrichtung E-Bus

Foto: © Christoph Seelbach, Kölner Verkehrs-Betriebe AG

den nächsten Jahren sein – insbesondere wenn an Ersatzverkehre im Umland (Linien 16 und 18) gedacht wird. Vermutlich wird hier der Einsatz mobiler Ladeinfrastruktur ein Lösungsansatz sein, die Nutzung der Ladeinfrastruktur Dritter (etwa des Güterkraftverkehrs) ein weiterer und der Einsatz von Wasserstoffbussen noch ein weiterer. Hierbei bedarf es auch betrieblicher Abläufe bei spontanem Ersatz-

verkehr, der – anders als bei Baustellen – nicht langwierig geplant werden kann, sondern schablonenähnlich direkt eingesetzt werden können muss.

**15. Welche Linien werden in den nächsten fünf Jahren auf Elektrobusse umgestellt und welche infrastrukturseitigen Voraussetzungen sind dafür zu schaffen?**

In den kommenden fünf Jahren, also bis einschließlich 2028 wird ein Großteil der Linien im KVB-Netz umgestellt sein. Jedoch hängt das bei den einzelnen Linien von verschiedenen Faktoren ab, etwa der Fertigstellung des Betriebshofes Porz und dem Umbau des Betriebshofes in Hürth. Der Einsatz der Busse soll ja immer in der Nähe zum zugehörigen Betriebshof geschehen, um unwirtschaftliche Einsatzzeiten im aus- und einrückenden Verkehr zu minimieren.

*Wir bedanken uns für das Interview.*

*Die Fragen stellte Stephan Weber vom VCD-Arbeitskreis ÖPNV*



## Rheinbrücken I

# Problemstellen und Verbesserungsvorschläge

### Brückenradtouren mit dem Verkehrsdezernenten – ein Kurzbericht

Der Arbeitskreis Radverkehr des VCD hat in den vergangenen Monaten zwei Fahrradtouren mit dem Verkehrsdezernenten Asgan Egerer durchgeführt. Neben Herrn Egerer waren auch Thorsten Siggelkow Leiter des Amtes für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, Jürgen Möllers, der Fahrradbeauftragte der Stadt Köln sowie Fabian Fohlmeister aus dem Team des Fahrradbeauftragten beteiligt.

Ziel war es, kritische Punkte für den Radverkehr an Kölner Brücken vor Ort zu betrachten und zu diskutieren.

Beim ersten Termin wurden die beiden Innenstadt-Brücken Severinsbrücke und Deutzer Brücke befahren. Insbesondere die Severinsbrücke birgt mit ihrem schnellstraßenähnlichen Ausbau und der direkten Anbindung von Bächen, Nord-Süd-Fahrt und des Zubringers zur Autobahn 559 einige Problempunkte hinsichtlich der Erreichbarkeit und fehlender Wegebeziehungen für den Radverkehr. Um so erfreulicher ist es, dass für eine der identifizierten Problemstellen, und zwar die Mündung der südlichen Brücken-

seite auf die Langobardenstraße, als Ergebnis der Brückentour eine Verbesserung geplant wurde, die in Kürze auch umgesetzt werden soll.

Beim zweiten Termin wurden die Mülheimer Brücke sowie die Zoobrücke befahren. Die Mülheimer Brücke – aktuell aufgrund von Sanierungsmaßnahmen eine Großbaustelle – ist für Radfahrende wegen der schmalen Wege und der schlechten Sichtbeziehungen im Bereich der Brückens Pfeiler seit jeher problematisch. Ein Schwerpunkt der Besichtigung waren die Möglichkeiten, mit dem Rad vom Wiener Platz aus auf die nördliche Brückenrampe zu gelangen. Dabei wurde auch ausführlich auf den in der letzten Ausgabe der RHEINSCHIENE vorgestellten Vorschlag für einen durchgängigen neuen Überweg eingegangen.

Erfreulich war, dass für die Zeit nach den Sanierungsmaßnahmen die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und ein beidseitiger Zweirichtungsverkehr anvisiert werden. Hierzu stellte Herr Fohlmeister verschiedene Varianten vor.



Die Abfahrt von der Severinsbrücke in die Langobardenstraße soll verbessert werden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass mit der Bebauung von Mülheim Süd das Gewicht der Zoobrücke für den Radverkehr zunehmen wird. Sollte die Verbindung der Brücke mit dem Rheinradweg dann nicht wesentlich verbessert sein, wird der Bau der angedachten Fuß- und Radbrücke in Höhe der Bastei als Alternative besonders wichtig und sollte daher noch stärker priorisiert werden.

Zur Auswertung der Befunde beider Touren ist ein Folgetreffen geplant.

*Pierre Beier/Reiner Kraft, VCD-Arbeitskreis Radverkehr*





## Rheinbrücken II

# Ortstermin an der Severinsbrücke

**An beiden Rheinseiten sind die Auffahrten zur Severinsbrücke für den Radverkehr problematisch. Linksrheinisch bleibt die Umsetzung von Verbesserungen schwierig, auf der anderen Seite sieht es erfreulicherweise besser aus.**

Auf Einladung des Bezirksbürgermeisters Andreas Hupke fand unter Beteiligung von ADFC und VCD Ende Februar ein Ortstermin an der Severinsbrücke statt. Hintergrund war eine Bürgereingabe zur linksrheinischen Brückenauffahrt. Aufgrund der vorhandenen Beschleunigungsspur für den KFZ-Verkehr, die zu früherer Zeit an dieser Stelle auf Kosten des Radweges ergänzt wurde, ist der vorhandene Geh- und Radweg extrem schmal. Begegnungen mit Fußgänger\*innen und Radfahrenden sind auf diesem Abschnitt nur mit äußerster Vorsicht, Überholen von langsam fahrenden Radfahrer\*innen ist kaum möglich.

Die fehlende Breite sowie ein möglicherweise zu niedriges Brückengeländer stehen der Freigabe des Fuß- und Radwe-

ges in beide Fahrtrichtungen im Wege, was angesichts des offensichtlich hohen Bedarfs problematisch ist. Es konnte bei diesem Termin kein schneller Lösungsansatz gefunden werden, die Anwesenden einigten sich darauf, das Thema ganzheitlich zu betrachten, da der linksrheinische Brückenkopf hinsichtlich der Wegebeziehungen für den Radverkehr einige weitere Problempunkte aufweist.

Erfreulich war hingegen die zu diesem Anlass ebenfalls vorgestellte Planung auf der rechtsrheinischen Seite der Brücke. Die Verbindung von der Siegburger Straße in Richtung Götterring – bisher fehlt hier jegliche Radwegeinfrastruktur – wird eine breite Radspur erhalten, die ein sicheres Radfahren über die sehr breite vorhandene Fahrbahn ermöglichen soll. Aufgrund der komplexen Situation im Umfeld der Stadtbahn-Haltestelle Suesenstraße wird die Radspur allerdings an



*Zu schmaler Fuß- und Radweg an der linksrheinischen Auffahrt zur Severinsbrücke*

der Einmündung der Langobardenstraße enden. Hier wäre eine baldige Neuplanung des Kreuzungsbereichs dringend geboten, da es sich um eine wichtige Verkehrsbeziehung zwischen beiden Rheinseiten handelt und Radfahrende hier keinen ausreichenden Platz haben.

*Pierre Beier,*

*VCD-Arbeitskreis Radverkehr* □

## Vermisstenanzeige

# Radschnellweg Frechen – Köln

**Wer kann nähere Hinweise zum Verbleib eines hoffnungsvoll gestarteten Projekts geben?**

Vor rund zehn Jahren wurde die Idee eines Radschnellwegs zwischen Frechen und Köln geboren. Ende des Jahres 2013 gelang es sogar, für die Planung und Umsetzung dieser Idee die Unterstützung des Landes NRW zu gewinnen – als eines von fünf geförderten Projekten. Seitdem haben wir in der RHEINSCHIENE immer wieder über den Stand der Planungen und auch kontroverse Punkte berichtet. Anfangs waren wir auch hochgradig erfreut.

Schon vor langer Zeit schwang dabei aber immer auch die Frage mit, wann es endlich zur Umsetzung kommt und warum alles so zäh verläuft. Doch seit ein oder zwei Jahren stellt sich nicht einmal mehr diese Frage. Denn man hört und sieht überhaupt nichts mehr von dem Projekt.

Ist das Vorhaben mittlerweile beerdigt oder ist irgendwann doch noch einmal mit einer Umsetzung zu rechnen? Wer arbeitet überhaupt noch daran? Was ist noch umstritten und in der Diskussion? Was ist aus dem Projekt geworden, beziehungsweise wo sind noch Reste von ihm zu finden?

Die Redaktion der RHEINSCHIENE ist gerne bereit, sachdienliche Hinweise über den Verbleib entgegenzunehmen. Es ist aber sicherlich auch nicht verkehrt, bei den Verwaltungen und politischen Gremien der beteiligten Kommunen dazu nachzufragen. Schließlich können schnelle Radverbindungen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Aber selbstverständlich nur dann, wenn sie auch umgesetzt werden und nicht nur jahrelang Planungskapazitäten binden, um sich dann letztendlich in nichts aufzulösen.

*Reiner Kraft* □

## Veranstaltungshinweis

Zwischen dem 24. und dem 26. Mai findet die polisMobility, eine Fachmesse für nachhaltige Mobilität, in der Kölnmesse statt. Am Freitag, den 26. Mai um 16.00 Uhr eröffnet Frau Oberbürgermeisterin Reker zudem das polisMOBILITY Camp am Rudolfplatz. Hier gibt es die Kölner Mobilitätswende für alle Kölner\*innen zum Anfassen und Mitgestalten und es soll ein Dialog- und Erfahrungsraum für die Mobilität von morgen entstehen. Das polisMOBILITY Camp am Rudolfplatz ist außer am Freitag auch noch am Samstag, den 27. Mai von 12:00 bis 22:00 Uhr und am Sonntag, den 28. Mai von 12:00 bis 19:00 Uhr geöffnet.

Hier sollen Fachpublikum, aber auch interessierte Bürger\*innen die Möglichkeit haben, niederschwellig mit Expert\*innen und Entscheider\*innen zum Thema urbane Mobilität in den Austausch zu kommen. Zudem präsentieren sich wieder Initiativen in Bauwägen und es gibt ein buntes Konferenzprogramm, eine Experience Lane und eine Muster-Mobilstation.

## Team des Fahrradbeauftragten

## Aktuelles zum Radverkehr in Köln

## Zuwachs beim Radverkehr

Im Jahr 2022 sind mehr Menschen in Köln aufs Rad gestiegen: Rund 16,6 Millionen Radfahrer\*innen fuhren an 15 Kölner Dauerzählstellen entlang. Damit ist der Radverkehr im Vergleich zum Vorjahr um rund neun Prozent gestiegen. Hinzu kommen rund 2,3 Millionen Radbewegungen an drei Dauerzählstellen, die erst im Laufe der Jahre 2021 und 2022 eingerichtet wurden. An allen Kölner Dauerzählstellen sind die Zahlen im letzten Jahr gestiegen. Dies zeigt, dass der langjährige positive Wachstumstrend des Radverkehrs ungebrochen ist. Sogar die Rekordzahlen aus dem Corona-Jahr 2020, in dem deutschlandweit die Fahrradzahlen besonders stark zunahmen, konnten fast wieder erreicht werden.

Der Spitzenwert an Radbewegungen wurde 2022 auf der Venloer Straße gemessen. Insgesamt passierten zwei Millionen Menschen die Straße mit dem Rad, durchschnittlich 5.500 pro Tag. Auf Platz 2 der meistbefahrenen Straßen ist die Zülpicher Straße mit 1,8 Millionen, dicht gefolgt von der Deutzer Brücke mit 1,7 Millionen Radfahrenden. Die Zählstellen auf der Neusser Straße und der Hohe Pforte waren 2022 erstmals ganzjährig in Betrieb. Sie stehen im Ranking der Dauer-

zählstellen für das Jahr 2022 auf Platz 6 (Neusser Straße) mit insgesamt 1,2 Millionen und Platz 8 (Hohe Pforte) mit 1,1 Millionen Radfahrer\*innen. Einfluss auf die insgesamt guten Zahlen in 2022 hatte auch das milde Wetter im Frühjahr und Herbst, das mehr Menschen aufs Rad steigen liess.

Eine besonders starke Zunahme des Radverkehrs wurde unter anderem auf der Zülpicher Straße mit 18,4 Prozent und am Neumarkt mit 17,3 Prozent gemessen. Das lässt sich unter anderem auch mit dem Wegfall von einigen Corona-Einschränkungen erklären, so fanden wieder Präsenz-Vorlesungen statt und die Geschäfte waren im Normalbetrieb geöffnet.

In der Bonner und der Venloer Straße messen die Zählstellen zusätzlich den Kfz-Verkehr. Dieser hat auf der Bonner Straße um 10,7 Prozent und auf der Venloer Straße um 5,1 Prozent abgenommen. Bei der Bewertung dieser Zahlen müssen die Baustelle an der Bonner Straße, die Temporeduzierung auf einem Teil der Venloer Straße sowie die Öffnung der parallel liegenden Vogelsanger Straße nach dem Umbau berücksichtigt werden.

Interessierte können die Messwerte online einsehen: [data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=677](https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=677)



Verleihung des „Plan F“-Awards für ein Verkehrssicherheitsprojekt der Stadt Köln. Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans geförderte Projektinitiative „Plan F“ unterstützt Kommunen bei der Förderung des Radverkehrs.

log entwickelt, der eine Vielzahl von kleinen Sofortmaßnahmen sowie mittel- und langfristigen Umbaumaßnahmen enthält. Wie aus einem „Baukasten“ können die Planer\*innen hieraus einzelne Maßnahmen für die jeweilige Kreuzung bedarfsgerecht auswählen und miteinander kombinieren.

Positiv hervorgehoben wurde bei der Verleihung zudem, dass diese nach ihrer Umsetzung zeitnah in ihrem praktischen Einsatz analysiert und gegebenenfalls nachgebessert werden.

Freilaufende Rechtsabbieger ermöglichen es, Autos und Lkw an Straßenabschnitten zügig nach rechts abzubiegen, da sie nicht in das Ampelsystem eingebunden sind. An mehreren dieser Stellen kam es im Stadtgebiet in der Vergangenheit häufig zu Konflikten und Unfällen mit Zufußgehenden und Radfahrer\*innen.

Der Kölner Stadtrat hat daher im Jahr 2018 beschlossen, alle freilaufenden Rechtsabbieger in Köln zu überprüfen und gegebenenfalls umzubauen. Die Verwaltung hat daraufhin rund 300 Knotenpunkte mit Ampelanlagen und freilaufenden Rechtsabbiegern ermittelt. Anhand eines ausgearbeiteten Katalogs mit verschiedenen Maßnahmen konnten in den letzten drei Jahren bereits rund 35 Knotenpunkte sicherer gemacht werden, viele davon durch den Einsatz von Pollern und weiteren Ad-hoc-Maßnahmen.

Die Vorgehensweise zum Abbau von Rechtsabbiegern hat die Stadt Köln ge-



Thorsten Siggelkow, Leiter des Amtes für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, Ascan Egerer, der Kölner Verkehrsdezernent und Jürgen Möllers, Fahrradbeauftragter der Stadt Köln, Ende 2022 bei der Eröffnung der Fahrrad-Dauerzählstelle auf der Gladbacher Straße. Zusätzlich wurde hier – erstmalig in Köln – ein Barometer aufgestellt, das die aktuellen Tageswerte sowie den Gesamtwert des laufenden Jahres an Radfahrenden anzeigt.

## Auszeichnung für städtisches Projekt

Die Stadt Köln wurde am 22. November 2022 auf der 16. Fahrradkommunal-konferenz in Aachen für das Projekt, stadtweit Kreuzungen mit freilaufenden Rechtsabbiegern abzubauen, mit dem „Plan F“-Award ausgezeichnet. In der Kategorie „Infrastruktur“ belegte sie mit dem Verkehrsvorhaben den zweiten Platz.

Die Jury begründete die Entscheidung damit, dass die Stadt Köln mit dem Projekt ein sehr relevantes und gleichzeitig komplexes Problem im Straßenverkehr in den Fokus genommen hat. Durch den Abbau von Rechtsabbiegern werden Kreuzungen für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen deutlich sicherer.

Für die Umsetzung wurde ein Kata-





Beispiel für eine Maßnahme im Rahmen des städtischen Projekts zum Abbau freier Rechtsabbieger: Mehr Verkehrssicherheit durch Abpollerung an der Einmündung der Kamekestraße in die Venloer Straße.

meinsam mit Vertreter\*innen von Polizei, ADFC, ADAC und VCD in einem Facharbeitskreis abgestimmt und festgelegt. Zudem wurde die Umsetzung erster Maßnahmen durch den Facharbeitskreis begleitet.

## Lückenschluss am Rudolfplatz

Im Frühjahr dieses Jahres hat die Stadt Köln mit der Herstellung von Radfahrstreifen im Bereich des Rudolfplatzes die letzte Lücke der Radverkehrsverbindung

im Kernbereich der Kölner Ringe geschlossen und damit einen zentralen Meilenstein der seiner fuß- und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung erreicht. Damit sind Radfahrer\*innen im auf den Ringen nunmehr fast durchgängig auf der Fahrbahn unterwegs, in der Regel auf breiten und komfortablen Radfahrstreifen

Auf den Kölner Ringen zeigt sich, dass die mutig vorgetragene Umverteilung von Verkehrsraum gut funktionieren kann.

Das Projekt zeigt auch: Viele Vorbehalte und Ängste, die natürlich berechtigterweise geäußert werden dürfen und sollen, stellen sich im Nachgang oft als unbegründet heraus. Denn es sind vielmehr folgende Entwicklungen festzustellen:

- Der Radverkehr auf den Ringen nimmt stetig zu. Gerade hier geben Radfahrende oft den Ton an.
- Trotzdem kommt der Autoverkehr nicht zum Erliegen und Laden & Liefern bleibt weiterhin möglich.

Neben der Radverkehrsförderung ist diese Maßnahme auch eine fußverkehrsfreundliche Umgestaltung. Die Radwege auf den Nebenanlagen werden derzeit sukzessive zurückgebaut und die Flächen Zufußgehenden zugeschlagen. Wo sich früher

Radfahrende und Fußgänger\*innen auf einem engen Raum im alltäglichen Ringe-Trubel begegneten, steht heute mehr Raum zum entspannten Flanieren und für mehr Aufenthaltsqualität zur Verfügung.

Im April wurde auf dem Hansaring zwischen Ritterstraße und Am Kümpchenshof ein weiterer Teilabschnitt auf den Kölner Ringen mit einem 2,5 Meter breiten Radfahrstreifen ausgestattet. Voraussichtlich noch im Jahr 2023 wird der nächste Abschnitt auf dem Hansaring bis zur Krefelder Straße umgesetzt.

Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität: „Hier auf den Ringen zeigt sich, dass die mutig vorgetragene Neuaufteilung des Verkehrsraums gut funktionieren kann. Ich danke auch dem Aktionsbündnis RingFrei, das den Prozess entscheidend angestoßen und mit nachhaltigem Engagement konstruktiv begleitet hat“.

Die Planungen für die beiden großen Verkehrspunkte rund um Ebert- und Barbarossaplatz sind derzeit noch in einer frühen Phase. Hierzu wird es auch noch einen gemeinsamen Workshop mit dem Aktionsbündnis RingFrei sowie Politik und Fachverbänden geben, bei dem auch Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsflusses für den Radverkehr an den Ampelanlagen und andere Themen behandelt werden sollen.



Zwei Beispiele für die fahrad- und fußgängerfreundliche Umgestaltung der Kölner Ringe, links jeweils der frühere, rechts der jetzige Zustand: Am Salierring (oben) ermöglicht ein breiter Radstreifen komfortables und sicheres Radfahren, am Hohenstaufenring (unten) wurde der bisherige Radweg auf dem Bürgersteig zurückgebaut und so mehr Platz für das Flanieren und den Aufenthalt geschaffen.

## Fußverkehrs-Check

Köln wurde als eine von nur zwölf Kommunen für einen Fußverkehrs-Check ausgewählt, der zu 100 Prozent vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr gefördert wird. Der Fußverkehrs-Check bietet eine großartige Gelegenheit für Köln, um Feedback von Experter\*innen und Bürger\*innen vor Ort zu erhalten und ihre Bemühungen um eine sichere und angenehme Fußgängerumgebung weiter zu verbessern. Die Auswahl von Köln für den Fußverkehrs-Check betont die Bedeutung des Gehens als wichtige Verkehrsart und unterstreicht darüber hinaus die Anstrengungen der Stadt, den Fußverkehr nachhaltig zu fördern. Die Teilnahme am Fußverkehrs-Check soll das Bewusstsein für die Vorteile des Gehens schärfen und mehr Menschen dazu zu ermutigen, zu Fuß zu gehen, was zu einer gesünderen, lebenswerteren Stadt für alle führen kann.

## ADFC Fahrradklimatest



Preisverleihung als „Aufholer des Jahres“ – von links nach rechts: Herr Höppner (Bundesministerium), Herr Egerer (Beigeordneter für Mobilität), Herr Schmidt (ADFC)

Die Stadt Köln ist beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022, dem Zufriedenheitsindex der Radfahrer\*innen in Deutschland, am Montag, 24. April 2023, als „Aufholer“ ausgezeichnet worden. Damit zählt Köln zu den Kommunen mit den stärksten Verbesserungen gegenüber dem letzten ADFC-Fahrradklima-Test aus dem Jahr 2020, wenn sich auch die Gesamtnote nur von 4,4 auf 4,2 verbessert hat, wodurch Köln im ADFC-Ranking von Platz 14 auf Platz 12 steigt. In der Kategorie „Aufholer“ (Beste Entwicklung) der Städte mit mehr als 500.000 Einwohner\*innen hat Köln gleichwohl den ersten Platz erreicht.

## Kurzmeldungen

In **Rath/Heumar** richtete die Stadt Köln im Dezember 2022 auf der Straße Am Giesel-



bach zwischen Röttgensweg und Rather Mauspfad eine Fahrradstraße ein.

In **Chorweiler** hat die Stadt Köln Ende des Jahres 2022 auf der Merianstraße zwischen der Brücke Fühlinger See und Neusser Landstraße die südlichen Nebenanlagen und die Bushaltestelle saniert und umgestaltet.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende hat die Stadt Köln in **Kalk** im Januar 2023 an der Kreuzung Kalker Hauptstraße/Walter-Pauli-Ring eine bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg errichtet.

Auf der **Fahrradstraße Weyertal** wurde im März 2023 erstmalig einen Sicherheitstrennstreifen zum Parken markiert. Auf dem etwa 100 Meter langen Abschnitt zwischen Palanterstraße und Nikolausstraße erprobte die Stadt Köln die neue Markierung. Zur Verdeutlichung der Fahrradstraße wurden vier weitere Fahrradstraßenpiktogramme aufgebracht.

Auf dem **Vogelsanger Weg** hat die Stadt Köln im März 2023 bis

zu 1,75 Meter breite Fahrradschutzstreifen markiert. Dadurch wurde die Verkehrssicherheit und der Fahrkomfort für Radfahrende auf der wichtigen Verbindung zwischen Junkersdorf und Lövenich deutlich erhöht. Die neuen Markierungen erstrecken sich über etwa 600 Meter im Abschnitt zwischen Brauweilerweg und Feldblumenweg.

Stadt Köln,  
Amt für nachhaltige  
Mobilitätsentwicklung



Neuer Sicherheitstrennstreifen auf der Fahrradstraße Weyertal



# cambio CarSharing Im Rheinland unterwegs.



Auch ohne eigenes Auto in 11 Städten an 200 Stationen  
mit 850 Fahrzeugen.

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

## Radverkehr in Köln

# Alltägliche Benachteiligungen

**Zwei Beispiele zeigen, dass der Radverkehr – wie im Übrigen auch der Fußverkehr – in Köln immer noch nicht den ihm gebührenden Stellenwert besitzt.**

Der Anteil des Radverkehrs in Köln nimmt stetig zu. Erfreulicherweise drückt sich dies an vielen Stellen der Stadt auch in einer besserer Infrastruktur aus, seien es die neuen Radspuren auf einigen Hauptachsen, sei es der starke Zuwachs an Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum. Trotzdem zeigt sich im Verkehrsalldag immer wieder, dass umweltfreundliche Mobilität von einigen verkehrspolitisch relevanten Akteuren nicht unwesentlich missachtet wird.

### Zugang zu Fahrradabstellanlagen

Nach §12 Absatz 3 Punkt 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist das Parken auf der Fahrbahn nicht erlaubt, „wenn es die Benutzung gekennzeichneten Parkflächen verhindert.“ In Köln wird diese Regelung vom Ordnungsamt anders ausgelegt: „Gekennzeichnete Parkflächen“ sind nach hiesiger Auffassung nur Autoparkflächen.

Radparkflächen zählen halt nicht dazu, auch wenn sie offiziell von der Stadt Köln zur Förderung dieser klimafreundlichen Form der Mobilität errichtet wurden. Radfahrende sollen, um ihre Abstellplätze zu erreichen, rechtzeitig absteigen und dann



*Autos können und dürfen in Köln vor Radabstellanlagen auf der Fahrbahn parken, ohne dass das Ordnungsamt darin eine Behinderung sieht.*

das Rad zu Fuß auf dem Gehweg zum Abstellort schieben. „Das ist doch zumutbar,“ so die telefonische Aussage eines Ordnungsamtsmitarbeiters auf meine Beschwerde.

In Köln ist in der Auslegung der StVO halt noch mittelalterlich. Eine Änderung scheint offensichtlich nur möglich, wenn die StVO entsprechend geändert wird und es explizit heißt: „wenn es die Benutzung gekennzeichneten Parkflächen für Autos, Räder, E-Scooter, Kinderwagen oder anderer Verkehrsmittel verhindert.“

### Einrüstungen zu Karneval

Es war schon immer Tradition in Köln, seit es das festordnende Komitee gibt, dass Dinge, die stören, halt weggeordnet werden. Oder eingerüstet. Wie hier am

Beispiel des Deutzer Bahnhofs. Hier war es eine Brücke, die über den Zugweg die Reisenden zum Bahnhof Deutz bringen sollte.

Eine Anfrage beim Festkomitee, wo denn die Umleitungen für den Rad- und Fußverkehr sind, wurde nicht beantwortet. In der Presse berichtete nur *express.de*. Alle anderen Zeitungen brachten weiter Karnevalsberichte

Auf den Fuß- und Radverkehr wird dabei überhaupt nicht Rücksicht genommen, Tribünen werden Tage vorher aufgebaut und erst Tage danach abgebaut, Verkehrsabsperreschilder stehen im Weg. Köln im Ausnahmezustand. Doch wo ist die Ordnung?

Roland Schüler



*Für den Rosenmontagsumzug wurde in Deutz ein Rad- und Fußweg rücksichts- und ersatzlos mit Gerüsten und Tribünen zugestellt.*

## Leihräder

# Eine regionale Gemeinsamkeit

**Die Rückgabe von Leihrädern im Nachbarkreis ist jetzt möglich!**

In vielen Kreisen rund um Köln wie dem Rhein-Erft-Kreis oder der Rhein-Sieg-Kreis gibt es Leihfahrräder der örtlichen Verkehrsunternehmen. So auch in Köln bei der KVB.

Seit dem 1. März ist es möglich, an 31 Orten im Rheinland sein Leihfahrrad abzustellen. Dem Wunsch, mit den Leihrädern auch Kreis- und Stadtgrenzen zu überfahren und das Fahrrad dann in der anderen Kommune abzustellen, wurde nachgekommen.

Alle Stationen, an denen ein KVB-, ein RSVG- oder ein Wupsi-Rad abgestellt werden können, sind in den jeweiligen Apps und auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen aufgelistet. Zudem gibt es eine Kennzeichnung vor Ort.

Das System der Stationen soll noch ausgebaut werden. Wann dies geschieht, ist aber noch nicht festgelegt. So fehlt zum Beispiel die KVB-Haltestelle Sülzgürtel.

Der Leihradsprung über die Kreis-, Stadt- und Tarifgrenzen im Nahverkehr ist bemerkenswert, bei den sonst vorhandenen Abgrenzungen der Mobilitätsun-

ternehmen gegeneinander. Hier wurde im Sinne der Kunden und der Verkehrswende gehandelt.

Roland Schüler



Foto: © Stephan Anemüller, Kölner Verkehrs-Betriebe AG



# Magnusstraße

## Eine schnelle Radverbindung?

**Radverbindungen müssen flüssig befahrbar sein, wenn sie ein Alternative zu bestehenden Routen sein sollen. Dies ignorierte die Verwaltung mit ihren Ampeln an der Magnusstraße.**

In einem Interview mit einer Kölner Zeitung äußerte Verkehrsdezernent Ascan Egerer, dass die parallel verlaufende Magnusstraße „in der Tat die schnelle Radverbindung, um die Ehrenstraße zu umfahren“ sei. Dem kann allerdings vehement widersprochen werden, denn die Ampeln auf der Magnusstraße sind so geschaltet, dass der Radverkehr häufig Rot hat. Zudem erfordern Abbiegespuren, versetzte Einmündungen und andere verkehrliche Gegebenheiten auf dieser Straße komplexe Ampelschaltungen, die zu sehr langen Wartezeiten für den Radverkehr führen.

Das wäre anders, wenn die Verwaltung einen Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt zur Einrichtung von Kreisverkehren und dem dadurch möglichen Abbau der Ampeln ausgeführt hätte. Doch sie ignorierte diesen Beschluss und legte im Jahr 2019 dem Rat eine Vorlage mit vielen Ampeln vor. Leider folgte dieser der Vorlage trotz der auch damals schon geäußerten Kritik.

### Aktuelle Situation

Im Jahr 2022 hat die Verwaltung endlich einen Beschluss der Bezirksvertretung aus dem Jahre 1994 umgesetzt und die Ehrenstraße in eine Fußgängerzone umgewandelt, zeitgemäß mit dem Zusatz „Radverkehr frei“. Seit 1994 hat jedoch der Radverkehr auf Ehrenstraße und Breite Straße deutlich zugenommen, gerade weil zwischen Ring und Nord-Süd-Fahrt keine rote Ampel die freie Fahrt behindert.

Eine Fußgängerzone auf einer attraktiven Radverbindung kann hingegen nur funktionieren, wenn es eine gute, qualitativ hochwertige Alternative für den Radverkehr gibt, ansonsten werden Rad- und Fußverkehr aufeinander gehetzt. Dies zeigen auch Eigelstein oder die Deutzer Freiheit. Eine schlechte Presse ist nicht weiter verwunderlich.

Wie es besser geht, zeigt das Beispiel Ulrichgasse. Die dortigen Radspuren tragen erheblich dazu bei, den Radverkehr auf der Severinsstraße zu entlasten.

### Zarter Versuch der Verbesserung

Der Autor nahm die Aussage von Herrn Egerer zum Anlass, für die Magnusstraße eine grüne Welle für den Radverkehr zu fordern. Die Antwort des Herrn aller Kölner Ampeln war enttäuschend: „In der Schaltung sind die Belange aller Verkehrsteilnehmer“ enthalten. „Insofern nehmen wir Ihre Hinweise zu Kenntnis, können Ihnen unter den Rahmenbedingungen aktuell keine umfassende Optimierung in Aussicht stellen.“ Sie war aber auch nicht überraschend, denn schließlich war er es, der bis auf eine alle Ampeln entlang der Magnusstraße für teures Geld erneuert hat und die Schaltung verantwortet.

Es bleibt also alles beim Alten und der Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr auf Ehrenstraße und Breite Straße bleibt unverändert bestehen. Was folgt sind dann Verbote und deutliche Restriktionen für den Radverkehr. Ist das eine fahrradfreundliche Politik?

Roland Schüler



An der Magnustraße gibt es zwar breite neue Radstreifen, die Ampeln und deren Schaltung verhindern aber ein zügiges Vorankommen mit dem Rad.

FRIEDENSBILDUNGSWERK

**Bildungsurlaub  
Sprachen**

**Mediation**

**Mediation - Sechststufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)**

**Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Hebräisch  
Griechisch - Ungarisch - Polnisch**

**Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von  
Frieden und Politik & Gesellschaft**

**Bildungsurlaub gewaltfreie Kommunikation  
Mo 05.06 bis Mi 07.06.2023**

**Solingen – 30 Jahre danach  
Erinnerung und Aktualität  
Mo 15.05.2023 um 19.30 im FBK**

**Friedensbildungswerk Köln  
Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln  
E- Mail: [fbkkoeln@t-online.de](mailto:fbkkoeln@t-online.de)  
Telefon: 0221 9521945**

Info: [www.friedensbildungswerk.de](http://www.friedensbildungswerk.de)

## Mein Weg zur Arbeit

# Alternativen zum Automobil – diesmal mit dem Pedelec

**Dieser Artikel setzt unsere Reihe zu Arbeitswegen fort. Die Berichte zeigen, dass es für den Weg zur Arbeit gute Alternativen zum Auto gibt. Gerne mag die Leserschaft auch über ihren eigenen Weg zur Arbeit berichten – wir freuen uns über weitere interessante Beiträge.**

Diesmal sprachen wir mit Meike. Sie ist Rektorin einer Grundschule im Kölner Norden und lebt mit ihrem Mann, dem jüngeren Sohn und dem Familienhund in Köln-Nippes.

### Wie sieht Dein Weg zur Arbeit aus?

Ich fahre von Montag bis Freitag circa zehn Kilometer in den Kölner Norden. Über die Kempener Straße gelange ich zur Etzelstraße, mein Weg führt mich dann über nicht allzu stark befahrene Straßen und auch viel über Radwege durch mehrere Stadtteile zu meiner Schule.

### Früher bist Du mit der KVB zur Arbeit gefahren – wie war das?

Jahrelang bin ich mit der Straßenbahn zur Schule gefahren, da brauchte ich theoretisch rund 30 Minuten. Es war recht umständlich, zu Fuß oder mit dem Rad zum S-Bahnhof oder zur Bushaltestelle und die S-Bahn oder der Bus waren nicht sehr zuverlässig. Da ich pünktlich zur Arbeit kommen muss, war mir das zu unsicher. Mit dem Auto braucht man von Haustür zu Haustür auch etwa 30 Minuten.

### Dann kam 2020 der Umstieg aufs Fahrrad – was waren die Gründe?

Bedingt durch die Corona-Pandemie bin ich seit 2020 auf mein Fahrrad umgestiegen und habe mein KVB-Ticket gekündigt. Ich brauchte nun etwa 35 Minuten pro Strecke. Vom Zeitfaktor her ist das Fahrrad zwar nicht viel schneller, aber zuverlässig und nicht an Fahrplanzeiten gebunden.

### ... und bei Wind und Wetter?

Bei ungünstigen Witterungsbedingungen wie vor allem bei Gegenwind wurde die Fahrt oft sehr beschwerlich und ich brauchte manchmal bis zu zehn Minuten länger. Dazu kam, dass ich dann leider auch verschwitzt und recht abgekämpft an meinem Arbeitsplatz ankam.

### Gab es auch Positives zu berichten?

Als sehr positiv beim Fahrradfahren empfand ich die frische Luft und die sportliche Aktivität. Auch die zeitliche Unabhängigkeit von einem Straßenbahn-Fahrplan bewerte ich positiv. Meine Strecke ist, da es viele Radwege gibt und die Straßen nicht so stark befahren sind, recht angenehm. Es gibt sogar einen ein Kilometer langen Abschnitt, der als Fahrradstraße ausgeschrieben ist.

### Und dann kam Anfang 2023 der Umstieg aufs Pedelec – wie kam das?

Ja, das E-Bike habe ich erst seit Anfang Februar. Ich hatte schon länger den Gedanken, mir ein E-Bike anzuschaffen. Allerdings haben mich die hohen Anschaffungskosten erst einmal abgeschreckt. Aber Anfang Februar dieses Jahres war es dann so weit, dass ich mir in einem Fahrradgeschäft Pedelecs angeschaut und mich beraten lassen habe. Vorher hatte ich von meiner Nachbarin gehört, dass sie sehr gute Erfahrungen mit ihrem



Seit Anfang Februar nutzt Meike ein Pedelec für den Weg zu ihrer Arbeitsstätte, einer Grundschule im Kölner Norden.

## Hintergrund

### E-Bikes sind in der Stadt meist schneller als PKW

Bereits 2014 hat das Umweltbundesamt dargelegt, dass ein Pedelec auf einer Strecke bis acht Kilometer das schnellste Verkehrsmittel überhaupt im Stadtverkehr ist. Selbst bei zehn Kilometer Distanz liegt es noch gleichauf mit dem PKW. Warum das so ist: Die Parkplatzsuche fällt deutlich kürzer aus und trotz der, im Vergleich zu PKW, niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit von Pedelecs, kommt frau/man einfach schneller durch die Stadt. Ein Beispiel: Während Autofahrende oft mehr als eine Ampelphase an derselben Ampel stehen, passiert das mit dem Fahrrad eher selten.

Interessant ist auch folgendes Zitat aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2019: „Die mit Pedelecs zurückgelegten Tagesstrecken fallen im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern in allen Altersklassen um vier bis acht Kilometer höher aus.“ Eine weitere Erkenntnis aus der Erhebung ist, dass 75 Prozent aller Wege im Entfernungsbereich bis zu zehn Kilometern liegen. Die Vorteile, die

ein klassisches Rad auf Kurzstrecken in der Stadt bietet, werden also durch die Nutzung von E-Bikes noch einmal verstärkt, was auch im Interview mit Meike deutlich wird. Mit dem E-Bike ist man bei Tür-zu-Tür-Strecken im städtischen Bereich mitunter erheblich schneller als alle anderen Fortbewegungsformen.

### Die Hälfte aller Pendlerfahrten kürzer als zehn Kilometer

Das E-Bike steht erst am Anfang seiner Karriere als vollwertiges Verkehrsmittel: Laut Mikrozensus beträgt 2020 die Entfernung der Arbeitsstätte zu ihrem Wohnort bei 50 Prozent der Berufstätigen unter zehn Kilometern, also in einem Bereich, der auch fürs Fahrrad oder fürs E-Bike geeignet ist.

Außerdem wird das Pedelec zunehmend in der öffentlichen Wahrnehmung nicht mehr nur als Lifestyle-Objekt, sondern als mögliches neues Verkehrsmittel angesehen, das die althergebrachten Fahrzeuge ersetzen kann.



E-Bike gemacht hatte. Da ich bisher immer ein Hollandrad gefahren bin, wollte ich auch bei meinem E-Bike eine nicht zu sportliche Rahmenform mit einer möglichst aufrechten Sitzhaltung haben. Vom Entfernungsradius her war für mich wichtig, dass ich meine täglichen 20 Kilometer gut zurücklegen kann.

#### Wie ging der Kauf vonstatten?

Ich bin an einem Samstag zur Beratung in das Fahrradgeschäft gegangen. Nach der guten Beratung entschied ich mich für ein E-Bike, das meinen Ansprüchen zu entsprechen schien. Ich konnte dann circa zwei Stunden lang eine Probefahrt machen, um Erfahrungen mit dem Pedelec zu gewinnen. Ich merkte sofort, wie angenehm das Radfahren mit der Unterstützung des E-Motors ist und genoss die Zeit der Probefahrt sehr. Kurzentschlossen kehrte ich dann ins Radgeschäft zurück und kaufte mir das E-Bike.

#### Wie verliefen die ersten Ausfahrten?

Die ersten Fahrten mit meinem neuen E-Bike empfand ich als sehr gelungen. Von

Tag zu Tag machte ich mehr Erfahrungen und konnte die Motorunterstützung immer besser nutzen. Anfänglich fühlte ich mich bedingt durch das höhere Gewicht des Rades etwas unsicher. Mittlerweile habe ich mich an die angenehme Unterstützung meines E-Bikes gewöhnt und bin jeden Tag glücklich darüber, es zu haben.

#### Wie wenn es einmal regnet?

Kälte und Regen gleiche ich durch passende Kleidung aus.

#### Wie sieht es mit der Gepäckmitnahme aus?

Ich habe vorne am Lenker einen kleinen Korb. Am Gepäckträger habe ich zwei wunderbar geräumige Satteltaschen. Zusätzlich kann ich den Gepäckträger auch noch mit einem Expander nutzen.

#### Wie lange dauert heute die Fahrt mit dem Pedelec?

Ich brauche durchschnittlich circa 25 statt vorher 35 Minuten für meine Strecke. Außerdem komme ich entspannter an. Außer der täglichen Freude über mein E-Bike gibt es keine Besonderheiten.

#### Fährst Du auch noch mit Deinem „normalen“ Rad?

Mein normales Rad nutze ich weiterhin. Für Fahrten in die Kölner Innenstadt oder zur Neusser Straße in Nippes benutze ich mein normales Fahrrad weiterhin, weil ich mir Sorgen um die Sicherheit meines E-Bikes mache.

#### Wie lautet Dein Fazit zu Deinem Umstieg aufs Pedelec?

Die Anschaffung des Pedelecs hat sich für mich sehr gelohnt. Mein Arbeitsweg von täglich insgesamt 20 Kilometern ist nun viel angenehmer und kraftsparender für mich zurückzulegen. Je nach Bedarf kann ich die Motorunterstützung nutzen, sodass ich selbst bestimmen kann, in welchem Maße ich mich körperlich beim Radfahren betätigen möchte. Fast ein Drittel weniger Fahrzeit lohnt sich für mich. Ich freue mich, das E-Bike angeschafft zu haben und benutze es sehr gern.

Das Gespräch führte

Hans-Georg Kleinmann



## Heimersdorfer Straße Endlich wird saniert

**Zwei Bürger konnten einen großen Erfolg für den Radverkehr in Köln erreichen. Nach sechs Jahren werden im Jahr 2024 300 Meter Rad- und Fußweg saniert.**

16. März 2023 in der Bezirksvertretung Nippes: Einstimmig wurde ein gemeinsamer Bürgerantrag der Autoren angenommen und die Verwaltung beauftragt, einen rund 300 Meter langen Abschnitt der Heimersdorfer Straße instand zu setzen“.

### Zur Vorgeschichte

2017 haben wir die ersten E-Mails an die Verwaltung gesendet, diesen Abschnitt zu sanieren, denn die Heimersdorfer Straße ist Teil einer wichtigen Radroute zwischen Dormagen, Chorweiler, Nippes und der Innenstadt.

Da wir schon ahnten, dass Briefe von Bürgern alleine nicht ausreichen, um einen Mangel im Radverkehr zu beheben, haben wir 2018 einen ersten Pressebericht auf den Weg gebracht. Zudem schrieben wir seit 2018 etwa halbjährlich E-Mails an die Verwaltung mit der Bitte

um Sanierung. Nichts passierte.

Daraufhin stellten wir im Oktober 2022 einen Bürgerantrag. Im Januar 2023 fragte die Bezirksbürgermeisterin Diana Siebert bei der Verwaltung nach dem Sachstand der Bearbeitung.

Da es weiterhin offen blieb, wann der Bürgerantrag beraten wird, haben wir im Februar

2023 einen zweiten Pressetermin durchgeführt. Dies überschneidet sich wohl mit der Vorlage der Verwaltung an die Bezirksvertretung Nippes zum Bürgerantrag.

Im März 2023 schrieb die Verwaltung den entscheidenden Satz, dass „eine visuelle Zustandskontrolle“ die Angaben der Petenten bestätige.

Wenn die Verwaltung aufgrund der ersten Hinweise schon im Jahr 2017 eine visuelle Zustandskontrolle vorgenommen hätte, wäre die Sanierung viel schneller



Seit vielen Jahren prägen Schlaglöcher und Unebenheiten diesen Abschnitt der Heimersdorfer Straße. Doch erst im März 2023 kommt es zu einem Sanierungsbeschluss.

gekommen und wären die Löcher weniger tief. Der Aufwand zur Sanierung ist 2023 natürlich höher als vor sechs Jahren. Es stellt sich eine Grundsatzfrage: Werden Fahrradrouten innerhalb von fünf oder sechs Jahren nicht einmal einer „visuellen Zustandskontrolle“ unterzogen? Bei Autostraßen ist dies doch durch die Verkehrssicherungspflicht geregelt, bei Rad- und Fußwegen nicht?

Bernd Herting/Roland Schüler



16. Juni 2023

# Einladung zum Sommertreffen

Viele Jahre, ja sogar Jahrzehnte hat der VCD Regionalverband Köln im Januar des Jahres zum „Neujahrsempfang“ eingeladen. Seit Corona hat sich das geändert!

Nun treffen wir uns mit verkehrspolitisch interessierten, engagierten Menschen und Persönlichkeiten aus der Lokalpolitik bei unserem **Sommertreffen**, in diesem Jahr am **Freitag, 16. Juni ab 18 Uhr**.

Der Hof in der Alten Feuerwache am Sudermanplatz im Agnesviertel ist für unseren zwanglosen Austausch bei kalten Getränken bestens geeignet.

Eine Anmeldung ist nicht erforderlich; zur besseren Planung freuen wir uns aber über eine Rückmeldung an [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de). Feste Programmpunkte gibt es nicht, Kommen und Gehen ist daher jederzeit möglich.

VCD Regionalverband Köln



Innenhof der Alten Feuerwache

## Einladung

# Mitgliederversammlung 2023

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

- |               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Termin:       | Mittwoch, 18. Oktober 2023, 19:00 Uhr                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Ort:          | Bürgerzentrum Alte Feuerwache,<br>Melchiorstr. 3 in Köln<br>(Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz)<br>Die Versammlung findet im Großen Forum<br>neben dem VCD-Büro statt.                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Tagesordnung: | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung</li> <li>2. Rechenschaftsbericht und Aussprache</li> <li>3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache</li> <li>4. Entlastung des Vorstands</li> <li>5. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten</li> <li>6. Perspektiven der zukünftigen Arbeit</li> <li>7. Verschiedenes</li> </ol> |

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

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Save the date

## Kölner Fahrradsternfahrt

Am **18. Juni 2023** ist es soweit: Zum 16. Mal ruft ein breites Aktionsbündnis zur Kölner Sternfahrt auf. Aus allen Himmelsrichtungen werden sich Tausende auf Fahrrädern auf den Weg ins Kölner Zentrum machen, um eine schnelle und konsequente Umsetzung der Verkehrswende in Köln zu fordern. Zeitplan, Routen und weitere Informationen: [www.sternfahrt-koeln.de](http://www.sternfahrt-koeln.de)

Organisiert wird die Kölner Sternfahrt von einem breiten Aktionsbündnis verschiedener Verkehrs- und Umweltorganisationen, darunter Fridays for Future, Kidical Mass Köln, ADFC-Kreisverbände, Greenpeace, RADKOMM und VCD.

## Impressum

Herausgeber:

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

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

Reiner Kraft, Markus Meurer,  
Christoph Reisig, Nicolas Sommer

Mitgegründet von Josiane Peters (+)

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

IBAN: DE55 3702 0500 0008 2455 00

BIC: BFSWDE33XXX

Bank für Sozialwirtschaft Köln

Spendenkonto:

IBAN: DE98 3702 0500 0008 2455 02

BIC: BFSWDE33XXX

Bank für Sozialwirtschaft Köln

Auflage: 10.000 Exemplare

Satz/Druck: [gruendgedruckt.de](http://gruendgedruckt.de)

Schloemer Gruppe GmbH

Fritz-Erler-Straße 40

52349 Düren

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

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

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

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

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





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.

\* Pflichtangaben

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

### Vorstandsteam

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

### Anschrift

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

### Bürozeiten

Die aktuellen Öffnungszeiten erfahren Sie unter unserer Rufnummer 0221 7393933 oder auf [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de).

### Vorstandssitzungen und Arbeitskreistreffen

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

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

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



## Spendenaufuf

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](http://www.rvk.de/projekt-null-emission)

Gefördert/Koordiniert durch







**Stadt Köln**



# **Hier spielt eine andere Musik – Fahrradstraßen Köln**

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

[www.fahrradstraesen.koeln](http://www.fahrradstraesen.koeln)

# Deutschlandweit fahren mit dem 49€-Ticket der KVB.

#Heimvorteil



KVB-Rad  
inklusive

Alle Details und Konditionen unter [www.kvb.koeln](http://www.kvb.koeln)  
Kölner Verkehrs-Betriebe AG · Scheidtweilerstr. 38 · 50933 Köln



Jetzt sichern:  
[www.kvb.koeln/49euro](http://www.kvb.koeln/49euro)

