

RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 67, Sommer 2022



Kölner Stadtteilzentren

Einkaufsstraßen

werden umgestaltet!

Spurwechsel



Jetzt!

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

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

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

Nippes

Radlager
FAHRRÄDER FÜR ALLE!
www.radlager.de

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

Sülz

auf draht 

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

Südstadt

Stadtrad
Service, Fahrrad...

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

Editorial

Liebe Lesende,

für alle, die regelmäßig am Kölner Eigelstein unterwegs sind, zeigt unser **Titelbild** einen vertrauten Anblick: Diese belebte Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Ebertplatz wurde zur Fahrradstraße, die Autos sind von der Straße wie auch von deren Rändern weitgehend verbannt, Fußgängerinnen und Fußgänger haben viel Platz zum Flanieren und Verweilen. Autolärm und Autogestank sind verschwunden, ebenso die Enge und damit verbunden auch die häufige Aggressivität. Und dies wohl auch unwiederbringlich, denn es ist schlicht und ergreifend nicht vorstellbar, dass sich sehr viele Menschen nach dem früheren Zustand zurücksehnen – insbesondere dann nicht, wenn man sich daran erinnert, dass es hier vor nicht allzu langer Zeit ausgesprochen oft so zuging, wie auf dem folgenden Foto.



Eigelstein mit Blick auf die Torburg vor der Umgestaltung

Ähnliche Veränderungen sind auch für die Geschäftsstraßen in vielen anderen Kölner Stadtvierteln geplant. Eine Verwirklichung dieser Pläne wird das Gesicht der Stadt nachhaltig verändern. Wie öffentlicher Raum in den Veedelszentren mit weniger oder sogar ganz ohne Autos besser gestaltet werden kann, ist daher **Titelthema** dieser Ausgabe (ab Seite 4).

Wir hoffen sehr, dass die Umsetzung der verschiedenen Planungen zügig voranschreitet. Dass viele Dinge in dieser Stadt unnötig lange dauern, wird ja oft genug und nicht selten zu recht beklagt. Dies gilt auch für die **Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen**. Wir haben daher den Fahrradbeauftragten gebeten, die diesbezüglichen Verwaltungsabläufe zu beschreiben. Auf Seite 32 finden Sie den Auftakt einer Artikelreihe dazu.

In den letzten beiden Jahren erschien wegen der Pandemie jeweils nur eine Ausgabe der RHEINSCHIENE. Als Ausgleich haben wir das Format der **RHEINSCHIENE extra** entwickelt: In unregelmäßigen Abständen berichten wir auf vier Seiten über aktuelle regionale verkehrspolitische Themen und Aktivitäten. Alle Ausgaben können – wie auch PDF-Versionen der gedruckten RHEINSCHIENE – von unserer Website www.vcd-koeln.de heruntergeladen werden.

In diesem Jahr planen wir noch eine weitere gedruckte RHEINSCHIENE. Da wir uns auch über Beiträge aus der Leserschaft sehr freuen, hier noch der Hinweis, dass der **Redaktionsschluss für die Winterausgabe 2022/23** am 2. Oktober 2022 ist.

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe wünscht

die Redaktion der RHEINSCHIENE



Inhalt

Titelthema

Autofreie Geschäftsstraßen:	
Eine neue Verkehrspolitik für die Veedel	4
Venloer Straße:	
Der Verkehrsversuch kann endlich starten	8
Wanderbaumallee.Koeln:	
Einfach mal anderes ausprobieren.....	10

Verkehr allgemein

Neuer Stadtteil Köln-Kreuzfeld:	
Entscheidung für „The Woodhood – Gartenstadt 2.0“	12

Öffentlicher Nahverkehr

Linie 13: Neue Diskussion um alte Idee.....	14
Denkanstoß:	
Fährt der Kölner nicht gerne Bus?	15
Stadtbahn Köln – Bergheim-Niederaußem:	
Wie nach Widdersdorf?	16
Landtagswahlen NRW: Was können wir von der neuen Landesregierung erwarten?	18
Haltestellenumbau:	
Die kölsche Barrierefreiheit	19
Neuer entfernungsabhängiger Nahverkehrstarif:	
Alles eezzy in NRW?	20
S-Bahnen im Rheinland:	
Fragen rund um das Zielkonzept 2030+	22
Infrastrukturausbau und Naturschutz:	
Zielkonflikte auflösen	24

Fußverkehr

Der neue Fußverkehrsbeauftragte für Köln stellt sich vor	17
---	----

Radverkehr

Fahrradstraßen in der Frechener Innenstadt:	
Konzept der Stadtverwaltung kommt nicht voran.....	25
Dauerzählstellen Radverkehr: Die Zahlen des Jahres 2021..	27
Ost-West-Achse (Teil 3):	
Radspuren zwischen Weiden und Innerer Kanalstraße	28
Köln-Bilderstöckchen: die verschwundene Brücke	29
Bericht aus dem Team des Fahrradbeauftragten:	
Aktuelles zum Radverkehr in Köln.....	30
Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen	
in Köln (Teil 1): Spurumwandlung	32
Neue Ansätze für die Krefelder Straße	34

VCD

Einladung zum VCD-Sommerfest am 3. Juni 2022	35
Rückblick auf die Mitgliederversammlung 2021	35
Die Neue im VCD-Büro stellt sich vor	36
Einladung zur Mitgliederversammlung 2022.....	36
Impressum.....	36
Der VCD stellt sich vor	37
Beitrittsformular.....	37
Kontakte	38
Spendenaufruf.....	38

Autofreie Geschäftsstraßen

Eine neue Verkehrspolitik für die Veedel

In vielen Kölner Stadtteilzentren sind Änderungen geplant oder zumindest angedacht – nachfolgend eine Übersicht zu den zugrundeliegenden Prinzipien und einzelnen Vorhaben.

Autofreie Geschäftsstraßen erleben eine Renaissance in der Kölner Verkehrspolitik. Automobilverkehr soll aus vielen Geschäftsstraßen ausgeschlossen werden, vor allem in den Stadtteilzentren, den Einkaufsstraßen der Veedel.

Den Anfang machte der Eigelstein, es folgten Überlegungen über die Deutzer Freiheit, die Ehrenstraße, die Severinstraße und die Neusser Straße sowohl in Nippes wie im Agnesviertel. Auch der Verkehrsversuch Venloer Straße passt in diese Liste, wie auch die Konzepte zum Umbau von Kalker Hauptstraße und Berrenrather Straße.

Keine Fußgängerreservate mehr!

Die klassische Fußgängerzone verbannt den Autoverkehr aus einer eng umgrenzten Zone, die perfekt mit dem Auto angebunden ist und mit großflächigen umliegenden Parkangeboten glänzt. Diese Fußgängerzonen sind aber eher lediglich ein Reservat für Fußgänger und somit Spiegelbild der autogerechten Stadt.

Im Unterschied dazu gilt heute die Entschleunigung und Verlagerung des Verkehrs als Schlüssel, um den Kfz-Verkehr

deutlich zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität auf den Straßen zu stärken, Plätze und Wohlfühlorte zu schaffen sowie den Rad- und Fußverkehr breiter aufzustellen und zu stärken.

Beispiele

Im benachbarten Ausland macht man schon länger Erfahrungen mit großflächigen autofreien Zonen. Zu nennen sind hier unter anderem Frankreich, wo in den Altstadtzentren nur noch selten Autos zugelassen sind, Barcelona mit den Superblocks, Amsterdam, mit der auf den Radverkehr zugeschnittenen Infrastruktur. In Berlin wurde mit der Friedrichstraße eine zentrale Geschäftsstraße autofrei gestellt, auch dort ist die Bilanz positiv.

Konflikte und Lösungen

Die Vorstellung, das Schaffen von mehr Platz durch die Herausnahme des Autoverkehrs löse die verkehrlichen Konflikte, ist leider so schön wie naiv. Es findet eine starke Konkurrenz um die gewonnenen Flächen statt. Rad- und Fußverkehr sollen durch die Verkehrswende gestärkt werden, benötigen also ausreichend Raum, damit sowohl entspanntes Flanieren wie auch attraktives, sicheres Radfahren möglich sind. Der Autoverkehr sollte hingegen dem Lieferverkehr und der Anwohnerschaft vorbehalten werden

und entsprechend begrenzt werden. Das gesamte Veedel muss in den Blick genommen werden.

Radverkehrskonzepte

Die in den letzten Jahren entstandenen oder noch entstehenden Radverkehrskonzepte für die Bezirke definieren Haupt Routen für den Radverkehr. Nicht wenige davon führen über die hier betrachteten Geschäftsstraßen. So sind der Eigelstein und die Severinstraße Teil der wichtigen Nord-Süd-Verbindung, die Deutzer Freiheit liegt auf der Ost-West-Achse zwischen Kalk und Innenstadt.

Auf der Severinstraße fahren schon heute 5.000 Radler*innen täglich. Diese Verkehrsströme müssen angemessen abgewickelt werden.

Parallelrouten

Entlastung der Geschäftsstraßen kann durch die Ertüchtigung von Parallelrouten geschehen. Hier profitiert der Radverkehr von der vorherigen autogerechten Verkehrsplanung. Straßen wie die Magnusstraße, die Nord-Süd-Fahrt, die Christophstraße bieten viel Platz für den Radverkehr durch Umwandlung der überbreiten Fahrspuren in Radspuren.

So kann die Achse Breite Straße – Ehrenstraße durch die Magnusstraße entlastet und so großflächig entschleunigt werden. Auch für den Eigelstein und die Severinstraße existieren mit Ulrichgasse und Tunisstraße leistungsfähige Trassen für schnellen Radverkehr. Diese müssen allerdings noch ausgebaut werden. Eine Umfahrung der Deutzer Freiheit wäre über die Opladener Straße möglich, allerdings wird die Weiterfahrt durch den Tunnel der LanxessArena blockiert.

Design der Straßenräume

Die Gestaltung des Straßenraums sollte selbsterklärend sein und das Miteinander der Verkehrsteilnehmer stärken. Wird zum Beispiel der Radverkehr in der Mitte der Straße geführt – hierfür gibt es Vorbilder in anderen Städten –, erhält er so einen festen Raum und wird der Platz für Zu Fußgehende gleichzeitig deutlich erweitert.



Schon seit einigen Jahren ist die Severinstraße (Foto links) niveaugleich gestaltet, längerfristig ist das auch für die neue Fußgängerzone Ehrenstraße (Foto rechts) geplant.



Darstellung: Sabine Adamy
Fotovorlage: Markus Wilwerscheid
www.domrauschen.com

Durch die Umnutzung von Parkflächen durch Außengastronomie hat sich das Erscheinungsbild der Deutzer Freiheit bereits deutlich gewandelt (Foto links). Die Montage einer Deutzer Bürgerinitiative zeigt, wie die Straße mit wesentlich mehr Grün und zusätzlichen nicht-kommerziellen Sitzmöglichkeiten aussehen könnte (rechtes Bild).

Entschleunigte Mischverkehrszonen können durch prägnante Markierungen oder andere Gestaltungselemente deutlich gekennzeichnet werden. An den verschiedenen Zielpunkten sind ausreichend Radabstellplätze einzurichten. Der Einbau von Möblierung hebt die klare zum schnellen Fahren motivierende Linienführung auf, sodass die Straße ein Raum des Aufenthalts wird. Das Miteinander von Radfahrenden und Fußgängern kann durch den Einbau solcher selbsterklärender Elemente deutlich vereinfacht werden.

Aufenthaltsqualität

Ein weiterer Baustein für den Erfolg wird sein, wie durch die Möblierung und Begrünung der Straßenraum aufgewertet wird. Die Menschen sollen aufgefordert werden, im Straßenraum zu verweilen. Bäume erhöhen nicht nur die Qualität des Raums, sie sind auch Schattenspenden und verbessern erheblich das Mikroklima. Bäume, Bänke und kleine lauschige Ecken schaffen schöne Stadträume.

Insbesondere am Eigelstein ist zu sehen, wie sehr der Stadtraum durch Möblierung verbessert wird. Die Deutzer Freiheit punktet mit großen hoch gewachsenen Kirschbäumen und bietet dadurch potentiell eine hohe Aufenthaltsqualität. Die eindimensionale Sichtweise auf die Straßen als Verkehrsraum oder Konsumort wird erweitert um Orte der Begegnung und des sozialen Austauschs. Auch hier ist ein Unterschied zu den Fußgängerzonen alter Prägung zu sehen, indem die

Maßnahmen nicht nur auf die eine einzige Straße bezogen werden, sondern ein gesamter Stadtraum beplant und begrünt wird. So wird die Stadt anders erlebbar und der Verlust der Parkplätze wird zu einem Gewinn.

Im folgenden werden für ausgewählte Straßen die vorliegenden Planungen und Überlegungen kurz vorgestellt.

Eigelstein

Die Diskussion über einen autofreien Eigelstein wurde 2015 angestoßen vom Bürgerverein Eigelstein. Zunächst ging es darum, die Straße nach dem Vorbild der Severinstraße umzugestalten und den ruhenden Verkehr nur noch auf einer Seite zu erlauben, um mehr Platz für die den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Doch dann verlagerte sich der Fokus der Diskussion zunehmend dahin, den Eigelstein ganz autofrei zu gestalten. Hierfür setzte sich die Bürgervereinigung mit viel Engagement ein und überzeugte letztlich die Bezirksvertretung. Auch die Geschäftsleute positionierten sich in der Mehrzahl für die Umwandlung.

Nach intensiven Diskussionen ist der Eigelstein nunmehr eine Fahrradstra-

ße geworden. Anwohner*innen können zu den Garagen fahren, Lieferverkehr ist möglich bis 11:00 Uhr. Hinzu kommt die Begrünung durch mobile Elemente, die für einen deutlichen Aufwuchs an Flair sorgen. Vorteilhaft ist auch die vor Jahren vorgenommene ebenerdige Gestaltung mit einem Straßenkörper ohne Barrieren. Der Straßenraum ist somit flexibel an unterschiedliche Bedürfnisse anpassbar. Die Außengastronomie fügt sich gut in den vorhandenen Platz ein und erhöht dessen Attraktivität. Nach anfänglichen Schwierigkeiten werden die neuen Regeln nunmehr eingehalten und das Miteinander von Radfahrenden und Zufußgehenden spielt sich ein.



Der Eigelstein wurde zur Fahrradstraße: Fuß- und Radverkehr arrangieren sich mittlerweile ohne größere Probleme.

Deutzer Freiheit

Zum „Tag des Guten Lebens“ in Deutz gründete sich vor fünf Jahren die Bürgerinitiative „Deutzer Autofreiheit“, die mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerversammlungen für ihr Vorhaben warb und einen erfolgreichen Bürgerantrag an die Bezirksvertretung Innenstadt stellte. Nunmehr sind die Details des im Juni beginnenden Verkehrsversuchs klar. Die Deutzer Freiheit wird zumindest teilweise eine Fußgängerzone mit „Fahrrad frei“. Eine vollständige Sperrung kann nicht umgesetzt werden, da ansonsten die Neuhöffer Straße zu einer Sackgasse ohne Wendemöglichkeit geworden wäre.

Für die Umgestaltung der Deutzer Freiheit gibt es sowohl vor- wie auch nachteilige Ausgangsbedingungen. Die schönen großen Kirschbäume sorgen für eine angenehme, in vielen Abschnitten schattige Atmosphäre. Andererseits ist die Straße klar in Fahrbahn, Parkraum und Bürgersteig getrennt und somit deutlich unflexibler zu gestalten als der Eigelstein.

Die Deutzer Bürgervereine kümmern sich ein Jahr lang um eine gemeinsame Bespielung des Straßenraums. Es sollen verschiedene Aktionen stattfinden, um die neu gewonnene „Freiheit“ zu genießen. Es wird spannend, wie sich die Fußgängerströme verteilen werden und sich das neue Verhältnis mit dem Radverkehr einspielt.

Ehrenstraße

Schon seit vielen Jahren soll die Ehrenstraße umgestaltet werden. Lange Zeit wurde eine „Shared Space“-Zone bevorzugt, nun soll sie ganz autofrei werden. Aufgrund der Innenstadtlage und der hochfrequentierten Einkaufsangebote auch von außerhalb wird hier mit einem großem Fußgängeraufkommen gerechnet.

Die vorliegenden Pläne zeigen auf, dass in einer ersten Stufe Ehrenstraße und Breite Straße ohne bauliche Maßnahmen autofrei werden sollen, letztere als Fahrradstraße, die Ehrenstraße als Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr. Durch Veränderungen des Richtungsver-

kehrs der umliegenden Straßen bleiben die Parkhäuser erreichbar. In einem zweiten Schritt werden bauliche Veränderungen vorgenommen und weitere Nebenstraßen vom Autoverkehr befreit.

Es wird ein ganzer Bereich in den Blick genommen. In dieser Geschäftslage ist der Lieferverkehr ein wichtiger Faktor, dem ausreichend Raum geboten werden muss. Anwohner sollen in Zukunft in den hier ausreichend vorhandenen Tiefgaragen parken.

Ein besonderes Augenmerk gilt der Aufwertung des Viertels durch Pflanzen von Bäumen und der Anlage von Quartiersplätzen mit Bänken, eventuell einem Brunnen und anderen Merkmalen, um die Qualität des städtischen Raums zu erhöhen. Langfristig soll der gesamte Straßenraum in dem Carrée vom Berlich bis zum Ring in einer einheitlichen Weise gestaltet werden. Durch Niveaugleichheit soll ermöglicht werden, den Straßenraum flexibel für beispielsweise Außengastronomie, nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten oder Fahrradparken zu nutzen.

In den Straßen rund um die Ehrenstraße werden Standards für die weitere Gestaltung der Innenstadt gesetzt.

Severinstraße

Derzeitiger Planungsstand im Bereich der Severinstraße ist, dass im Bereich vor St. Severin bis zum Chlodwigplatz ein Fußgängerbereich mit einer Fahrradfreigabe entstehen soll, während der Bereich zwischen der Haltestelle Severinstraße und der Straße St. Magdalenen Fahrradstraße werden soll. Die Severinstraße hat als Vorteil, dass sie bereits im Zuge des Nord-Süd-U-Bahnbaus komplett niveaugleich neugestaltet wurde. Die Gehwege sind komfortabel breit und es gibt einige wenige mobile Grünelemente.

Der Kartäuserwall, der die Severinstraße mit der Ulrichgasse verbindet, wird eine Fahrradstraße. So wird die Netzqualität gestärkt und die schnelle Achse



Die Umwandlung einer Verkehrsfläche in einen attraktiven Platz – dies ist ein Kernelement der Ideen einer Bürgerinitiative für die Umgestaltung der Neusser Straße rund um die Agneskirche.

Nord-Süd-Fahrt für den Radverkehr besser angebunden.

Es wird sich hier auch die Frage stellen, wie sich der Radverkehr auf der Severinstraße entwickelt und ob es gelingt, den Durchgangsverkehr auf der Nord-Süd-Fahrt zu bündeln.

Neusser Straße im Agnesviertel

Es gibt die Idee einer Bürgerinitiative, vor St. Agnes einen Platz, den sogenannten Neuen Neusser Platz, zu etablieren und gleichzeitig die Neusser Straße zwischen Ebertplatz und Innerer Kanalstraße als Fahrradstraße auszuweisen.

Die Neusser Straße soll nur noch für den Anwohnerverkehr offen sein, also kein Durchgangsverkehr mehr fließen. Zwischen Balthasar- und Weissenburgstraße soll sie zur Sackgasse werden. Die Agneskirche würde deutlich in das Zentrum gerückt und erhielte so mehr Aufmerksamkeit. Ein Platz um die Kirche herum würde entstehen, der die Straßen zwischen Neusser Wall und Weissenburgstraße bis hin zur Lupusstraße umfasst.

Noch ist es eine Idee, die Diskussionen und der politische Prozess stehen erst am Anfang.

Neusser Straße in Nippes

In Nippes soll die Neusser Straße schon seit vielen Jahren umgestaltet werden.

Weitere Informationen zu einzelnen Projekten:

Deutzer Freiheit: ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=852349

Ehrenstraße: www.meinungfuer.koeln/node/2722#ui-p-1

Severinstraße: ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=821104

Neusser Straße: ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=808078

Hier liegt die Schwierigkeit darin, dass es eine Vielzahl an oftmals widerstrebenden Nutzungen und Bezeichnungen gibt. So ist die Neusser Straße eine Bundesstraße und soll damit überregionale Bedeutung haben, gleichzeitig ist sie Geschäftszentrum für Nippes und damit Ziel für viele, die hier einkaufen oder flanieren wollen.

Zudem bedient sie die Nahmobilität per Rad und zu Fuß. Der weiterhin starke Kfz-Verkehr und die am Straßenrand parkenden Autos verhindern allerdings derzeit die sichere Führung des Radverkehrs. Da hier auch Busse fahren, ist eine komplett autofreie Gestaltung nicht möglich.

Nunmehr liegen seit einem Jahr neue Pläne auf dem Tisch, die eine größtmögliche Reduzierung des Autoverkehrs vorsehen und den Rad- und Fußverkehr in den Fokus der Umgestaltung stellen.

Fazit

Derzeit werden noch unterschiedliche Schwerpunkte vor allem in der Verkehrsführung gesetzt und ist eine Experimentierphase erkennbar. Noch ist nicht absehbar, ob sich eher Fahrradstraßen, stark entschleunigte Fußgängerzonen

oder Mischverkehrszonen durchsetzen werden. Der Eigelstein kann als ein Beispiel für ein Design als Fahrradstraße mit zusätzlicher Begrünung gesehen werden. Die Deutzer Freiheit setzt auf starke Entschleunigung und stellt sich vor allem auch durch das geplante Begleitprogramm als ein Ort der Begegnung auf. Die Ehrenstraße wird die Standards für die weitere Innenstadtlage setzen. Hier wird es aufgrund des hohen Fußgänger-aufkommens ein Design geben, das die Fußgänger ins Zentrum setzt. Es wird auf das ganze Viertel ausstrahlen und weitere Veränderungen erforderlich machen. Die Neusser Straße in Nippes verfolgt das Konzept der entschleunigten Mischverkehrszone.

Alle Konzepte stellen die Qualität und Aufwertung des Raums in den Vordergrund, wollen Begegnungsmöglichkeiten und mehr Grün schaffen. Leistungsfähig-



Seit vielen Jahren wird die Neugestaltung der Neusser Straße in Nippes diskutiert. Neue Pläne stellen den Rad- und Fußverkehr in den Mittelpunkt.

ge Mobilität, Sicherheit und qualitätsvolle Räume werden zusammen gedacht. Im Verbund mit der Severinstraße, dem Eigelstein wird eine Nord-Süd-Achse entstehen, die den Fuß- und Radverkehr priorisiert. Insgesamt ist festzuhalten, dass wie bei allen grundlegenden Neuerungen noch experimentiert, ausprobiert und sich gewöhnt wird. Erst in ein paar Jahren wird erkennbar, wie sehr sich die Stadt durch diese Gestaltungen verändert hat.

Michael Vehoff



15. Kölner Sternfahrt

Sonntag 19.6.2022

Vorfahrt für alle, die zu Fuß, mit dem Fahrrad, Rollstuhl, auf Skates, oder im ÖPNV unterwegs sind.

Treffpunkte, Routen und mehr:
www.sternfahrt-koeln.de



Aktionsbündnis
Kölner
Sternfahrt

Venloer Straße

Der Verkehrsversuch kann endlich starten

Anregungen und Forderungen des VCD Regionalverbands Köln zum geplanten Verkehrsversuch auf einem Teilabschnitt der Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld

Im Mai 2021 hat die Bezirksvertretung Ehrenfeld das Radverkehrskonzept beschlossen und im November die Verwaltung beauftragt, einen Verkehrsversuch zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel durchzuführen.

Nach den fünf Jahren Entwicklungszeit des Radverkehrskonzepts sind sowohl die Erwartungen an den Verkehrsversuch sehr hoch wie auch die Bedenken, dass er die im Gutachten empfohlene Umgestaltung nicht ausreichend darstellt und somit kein positiver Auftakt in eine Umgestaltung und Aufwertung der Venloer Straße erreicht wird.

Beschlossen wurden in der ersten Stufe des Verkehrsversuchs die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo 20 sowie kurzfristige Maßnahmen zur Verkehrssicherung. Dazu gehören vor allem die Markierung von Ladezonen und die Umwandlung von Parkplätzen, die laut Gutachten zu sehr vielen Konflikten und Unfällen führen. Auch zwei „Shared-Space“-Bereiche, einer am Barthonia Forum, der zweite vor der Kirche St. Joseph, waren angedacht. In einer zweiten Stufe soll zusätzlich eine Einbahnstraßenregelung eingeführt werden.

Was ist nötig, um die Ziele des Verkehrsversuchs zu erreichen?

In einem Facharbeitskreis im Januar 2022 hat die Verwaltung der Politik und den Verbänden die Planungen vorgestellt. Der VCD begrüßt diese Planungen grundsätzlich und freut sich, dass auch die Wanderbaumallee einbezogen wurde und damit dazu beitragen kann, die erhöhte Aufenthaltsqualität erlebbar zu machen. Die Planungen sollten jedoch dringend um einige Elemente erweitert werden, da der Versuch ansonsten seine Ziele verfehlen würde.

Aufhängen von Tempo-20-Schilder, Ausschalten der beiden Ampeln und gelbes Auskreuzen des Schutzstreifens



Versuchsabschnitt der Venloer Straße mit vorgeschlagenen „Shared Space“-Bereichen

reichen nicht aus, den Kfz-Durchgangsverkehr zu verringern und es dem Fußverkehr zu erleichtern, die Venloer Straße zu überqueren. Folgende Aspekte sollten daher stärker in den Versuch einfließen:

- gute Erkennbarkeit der besonderen Situation in diesem Straßenabschnitt für alle, die ihn betreten oder befahren,
- bessere Querungsmöglichkeiten,
- deutliche Kennzeichnung und Gestaltung von „Shared Space“-Bereichen bei deren Einrichtung.

Eintreten und Einfahren in den Bereich des Verkehrsversuchs

An den Einfahrten muss deutlich erkennbar sein, dass ein „anderer Raum“ betreten oder befahren wird. Von der Inneren Kanalstraße kommend bietet es sich an, die Kreuzung Fuchsstraße stark zu verengen. Dadurch wird deutlich, dass ab hier kein Durchgangs-, sondern nur Quell- und Zielverkehr gewünscht ist. Dafür sollte

stadtauswärts dem Geradeausverkehr bereits ab der Fuchsstraße nur noch eine Kfz-Spur zur Verfügung stehen und somit die rechte Spur nur dem Abbiegen in die Fuchsstraße dient. Die derzeitige Einfädelspur könnte durch temporäre Aufbauten den Raum für den Fußverkehr erweitern. Ebenso sollte auch die Linksabbiegespur auf der Venloer Straße stadteinwärts in die Fuchsstraße für diese Zeit entfallen und der gewonnene Platz für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität – etwa durch Sitzmöbel („Parklets“) oder Pflanzkästen – verwendet werden.

Eine auffällige Gestaltung, zum Beispiel ein großer Torbogen über die Fahrbahn, könnte auf den Verkehrsversuch hinweisen und dazu einladen, die Venloer Straße für diese Zeit nicht nur als Verkehrsweg, sondern auch als Aufenthaltsraum wahrzunehmen. Bereits auf der Inneren Kanalstraße sollen Rechtsabbiegende auf den Verkehrsversuch aufmerksam gemacht werden.

Begegnungszonen als Praxisbeispiel

In der Schweiz gibt es seit 20 Jahren Begegnungszonen. Zwar sind diese regelungstechnisch nicht identisch mit dem deutschen „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“, haben aber einige Überschneidungen und entsprechen in hohem Maße den mit dem Verkehrsversuch Venloer Straße angestrebten Zielen.

Wie ein solcher Bereich mit einfachen Elementen provisorisch gestaltet werden kann zeigt das nebenstehende Foto einer Begegnungszone in Chur.

Quelle: www.begegnungszonen.ch/chur

Weitere Informationen zu Begegnungszonen:

- Übersichtsartikel „Begegnungszonen in der Schweiz“ von Fussverkehr Schweiz: fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_1007_begegnungszone.pdf
- Praxisbeispiele aus der Schweiz für Begegnungszonen in Geschäftsquartieren: begegnungszonen.ch/category/best-practice/geschäft/



Bei der Einfahrt vom Gürtel in den Versuchsabschnitt ist aufgrund der deutlich engeren Verhältnisse statt mittels eines großen Tores mindestens durch Banner und großflächige Bodenmarkierungen auf die veränderte Situation hinzuweisen. Auch hier ist es sinnvoll, sowohl auf dem Gürtel als auch auf der Venloer Straße vor Erreichen der Kreuzung auf den Verkehrsversuch hinzuweisen, damit der Kfz-Verkehr andere Wege im Vorfeld erwägen kann. Der Radverkehr muss an der Kreuzung zum Gürtel auf der Venloer Straße in beiden Richtungen Aufstellflächen vor die Kraftfahrzeuge erhalten. Vom baulichen Radweg neben den Treppenabgängen zur U-Bahn könnten – wie an anderen Stellen wegen der Baustellen auf der Venloer Straße – temporäre Rampen zu diesen Aufstellflächen führen.

Erleichterte und sicherere Querung auf der gesamten Länge

Im gesamten Gebiet sollten Bodenpiktogramme dazu ermutigen, die Fahrbahn zu Fuß zu überqueren und dem fahrenden Verkehr anzeigen, dass dieses erwünscht ist. Auch die an anderen Stellen in Köln bereits verwendeten Piktogramme könn-

ten hier zum Einsatz kommen, um einen Wiedererkennungseffekt zu erreichen. Es ist darauf zu achten, dass die umgewidmeten Parkplätze dieses Queren ermöglichen. Dafür muss zum einen ausreichend Platz zwischen Außengastronomie, Radabstellanlagen und anderen Objekten vorhanden sein, zum anderen müssen auch die Bordsteine angerampelt werden.

„Shared Space“-Bereiche

Mindestens im Shared Space und dem dazwischenliegenden Bereich müssen alle Parkplätze umgewidmet werden. Es sollte geprüft werden, ob der fließende Verkehr bei Eintritt in diesen Bereich zum Beispiel durch Schwellen oder optische Elemente kurz zum Anhalten gebracht werden kann. Einige Poller sollten entfernt werden, um die starre Trennung aufzuheben, gleichzeitig durch geeignete, eventuell optische, Elemente verhindert werden, dass Fahrzeuge dort abgestellt werden. Vor allem im „Shared Space“-Bereich muss durch Gussasphalt oder andere geeignete Maßnahmen zum Niveaueausgleich ein leichtes Queren auch mit Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen ermöglicht werden. Großflächige Markierungen sollten den

derzeitigen Bürgersteig mit einbeziehen und somit die im Versuch nicht herstellbare bauliche Veränderung in Grundzügen erlebbar machen.

Einbindung der Wanderbaumallee

Die Wanderbaumallee, die ja aus Ehrenfeld stammt, in diesen Verkehrsversuch einzubinden, stößt durchweg auf positive Resonanz. Das gestalterische Potential unseres Projekts erschöpft sich jedoch nicht nur darin, dass die Wanderbaum-Module – wie bereits in vielen Kölner Straßen üblich – aufzeigen, um wieviel attraktiver sich die für Kfz-Parkplätzen genutzten Flächen gestalten lassen. Dieses wird gerne auch an vielen Stellen der Venloer Straße in Kooperation mit Geschäftsleuten und Nachbarschaften geschehen. Darüber hinaus sollten in den „Shared Space“-Bereichen die Wanderbäume dazu dienen, die entstandenen Plätze als solche wahrnehmen und erleben zu können. Insbesondere das mit den Wanderbäumen verbundene Angebot von Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang ist für eine Geschäftsstraße wie die Venloer Straße von großer Bedeutung.

Melani Lauen



Ihre grüne Druckerei im Rheinland

Bei uns sind alle Farben grün!

Günstig, grün und gut



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



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



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



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



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

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

grün gedruckt.de
eine Marke der schloemer-gruppe

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

www.grün-gedruckt.de

Aktuelle Informationen unter:

www.facebook.com/gruengedruckt

www.twitter.com/gruen_gedruckt

<http://gplus.to/GruenGedruckt>



In Nachbarschaften und Geschäftsstraßen Einfach mal anderes ausprobieren

Ein kurzer Bericht über die Weiterentwicklung unseres erfolgreichen Projekts für eine Aufwertung des öffentlichen Raums

Alle neun Bezirksvertretungen haben inzwischen Beschlüsse zum Aufstellen der Wanderbaumallee im öffentlichen Raum gefasst und einige Bezirksvertretungen haben Fördermittel genehmigt. Somit konnten viele weitere Module gebaut werden. Auch im rechtsrheinischen und über die Innenstadt hinaus können Nachbarschaften jetzt an „ihren“ Bäumen sitzen.

Trotz oder gerade wegen der Pandemie war das Interesse an Aktivitäten und Begegnungsmöglichkeiten im Freien groß und so haben die Nachbarschaften sich viel einfallen lassen. Nachdem zwei Module in ein Bühnenbild integriert wurden, gab es auch eine Aktion, in der unsere Module von Kindern bunt besprayt wurden. Viele Nachbarschaften nahmen mit „ihren“ Bäumen am großen Klimastreik von Fridays for Future im September 2021 teil und reichten sich auf der Deutzer Brücke mit 14 Bäumen auf.

Jetzt ein Parklet

Die Nachbarschaftsinitiative Klettenplätzchen (NIK) hatte im April 2021 angefragt, ob sie auch bei der Wanderbaumallee mitmachen könnte. Schon im Juni wanderten vier Bäume mit der Nachbarschaft von Ehrenfeld auf den trostlosen Parkplatz im Bereich Petersberg-, Hardt- und Breibergstraße in Köln-Klettenberg. Seitdem ist aus dem Plätzchen ein Begegnungsort geworden: für Familien, zum Plaudern



Stadtmöbel („Parklet“) anstelle von Parkplätzen am Klettenplätzchen

und Kaffeetrinken mit Nachbarn, zum Zeitunglesen und Verweilen in der Sonne. Die Wanderbäume sind inzwischen weitergewandert und die Nachbarschaft hat hier ein Parklet aufgebaut – eine Art Holzterrasse auf der Fläche der beiden Parkplätze, auf denen zuvor die Bäume standen. Es ist beachtlich, wie viel Raum hier „entstanden“ ist. Unterstützt wird dieses Projekt von Agora e.V. im Rahmen des Projekts „Das gute Leben in den Veedeln“.

Die Wanderbaumallee ist ein derartig überzeugendes und erfolgreiches Projekt, dass die Stadtverwaltung basierend auf den positiven Erfahrungen ein Verfahren etabliert hat, dass es auch weiteren Nachbarschaften ermöglicht, die Aufstellung von Parklets zu beantragen. Wir freuen uns sehr darüber, dass es nun diese Möglichkeit gibt und die Verwaltung Möglichkeiten geschaffen hat, den Wünschen und Bedürfnissen von Nachbarschaften nachzukommen, die sich mehr Aufenthaltsqualität in ihrer Wohnumgebung wünschen.

Attraktivere Geschäftsstraßen

Nicht nur Wohnquartiere auch Geschäftsstraßen profitieren von mehr Aufenthaltsqualität. Das wissen wir alle nicht zuletzt seit der Umgestaltung der Severinstraße. Trotzdem fehlt oft die Vorstellung, wie eine Straße aussehen sollte und auch kann. Dass die Wanderbaumallee dabei helfen kann, Ideen für die Aufwertung einer Straße zu konkretisieren, konnten wir bereits im Eigelstein vor anderthalb Jahren zeigen. Auf Einladung des Bürgervereins Kölner Eigelstein e.V. war die Wanderbaumallee im Herbst 2020 im Eigelstein zu Gast und konnte so dazu beitragen, die Diskussion zugunsten der Fußgängerzone zu lenken. Inzwischen ist dieses Projekt umgesetzt und niemand möchte mehr zurück zur alten Situation.

Mittlerweile ist die Wanderbaumallee in vielen weiteren Straßen gefragt, in denen gerade eine Umgestaltung diskutiert, erprobt



Wanderbäume auf dem Eigelstein im September 2020

oder bereits eine Umsetzung gestartet wird – Deutzer Freiheit, Ehrenstraße und auch die Venloer Straße sind Beispiele hierfür.

Lebenswerte Stadt

Vom 18. bis zum 21. Mai ist die Wanderbaumallee zu Gast im polisCAMP auf dem Rudolfplatz. Vier Bäume bilden den „Dorfplatz“ umgeben von einer Wagenburg aus sechs Bauwagen, in denen verschiedene Themenbereiche der nachhaltigen Mobilität beleuchtet werden. Hier bietet sich Gelegenheit, mit zahlreichen Vertreterinnen und Vertretern aus Wirtschaft, Politik, Verbänden und Gesellschaft über die Gestaltung des öffentlichen Raumes, das Fahrrad als klimafreundliche Alternative und weitere Aspekte der Zukunft einer lebenswerten Stadt zu diskutieren.

Die Bauwagen sind voraussichtlich zu folgenden Zeiten geöffnet:

- Mittwoch 17:30 – 20 Uhr,
 - Donnerstag bis Samstag 14 – 20 Uhr.
- Bühnenprogramm jeweils bis 22 Uhr.

Weitere Informationen:

www.polis-mobility.de/events/polismobility-experience/poliscamp
Melani Lauen





info@wanderbaumallee.koeln
facebook.com/wanderbaumallee.koeln
instagram.com/wanderbaumallee.koeln
twitter.com/wba_koeln

MACH DIR DEN EINSTIEG LEICHT.



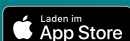
5%
Rabatt

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

vrs.de/handyticket

VRS

...verbindet!



Neuer Stadtteil Köln-Kreuzfeld

Entscheidung für „The Woodhood – Gartenstadt 2.0“

Ein Schritt in die richtige Richtung – jedoch noch nicht konsequent genug

Die Stadt Köln plant einen neuen Stadtteil „Köln-Kreuzfeld“ im Stadtbezirk Chorweiler. Dort sollen auf einer Fläche von circa 80 Hektar mindestens 3.000 Wohneinheiten sowie neue Arbeitsplätze entstehen. Sechs Teams aus Architekten, Stadtplanern und Landschaftsexperten hatten sich mit umfangreichen Entwürfen beworben.

Im Rahmen der Planung hatte auch der VCD die Möglichkeit, seine Vorstellungen einzubringen. Dabei schlug er vor allem Quartiersgaragen und die Gestaltung der Siedlung als große, zusammenhängende Fußgängerzone vor.

Im Dezember letzten Jahres fiel dann die Entscheidung, den Entwurf „The Woodhood – Kreuzfeld Gartenstadt 2.0“ eines dänisch-niederländisch-deutschen Planungsteams weiterzuverfolgen.

Bei den geplanten sogenannten Hoods handelt es sich um fünf Quartiersinseln, die miteinander über eine Ringstraße verbunden sind, die allein Bussen, Fuß- und Radverkehr vorbehalten ist.

Mobilitätshubs für private PKWs

Private Pkw sollen in dezentralen Mobilitätshubs oder Quartiersgaragen geparkt werden, die Hoods selbst sollen weitgehend autofrei sein. Über den S-Bahn-Halt Blumenberg am Rande des Gebiets ist die Kölner Innenstadt schnell erreichbar.

Die feingliedrige Erschließung innerhalb der Hoods entsteht durch Wohnwege, die nur für Rad- und Fußverkehr vorgesehen sind.

Nach Meinung des VCD weist der Entwurf in die richtige Richtung, bei einigen Details könnte der Entwurf im Sinne der Verkehrs- und Klimawende allerdings beherzter und konsequenter sein.

Gut: keine Stellplätze im öffentlichen Raum

Es ist zu begrüßen, dass es keine Stellplätze mehr im öffentlichen Raum geben soll, sondern die Autos in Mobilitätshubs oder Quartiersgaragen abgestellt werden. Es ist aber zu bedenken, dass nicht jedes der fünf Quartiere eine eigene Quartiersgarage benötigt. Zwei der geplanten Garagen liegen nahe beieinander, da wäre eine gemeinsame Garage gut vorstellbar. Ebenso könnte man sich das südwestlich gelegene Quartier auch ohne eigene Quartiersgarage vorstellen, das würde eine aufwändige Erschließung überflüssig machen.

Als problematisch sieht der VCD die sieben kleineren lokalen Mobilitätshubs oder Quartiersgaragen an, die zusätzlich eingeplant wurden. Zwar ist nachvollziehbar, dass man es Autofahrer*innen möglichst bequem machen möchte, so dass sie näher an ihrer Wohnung parken können, man vermindert damit jedoch die Aufenthaltsqualität im Viertel.

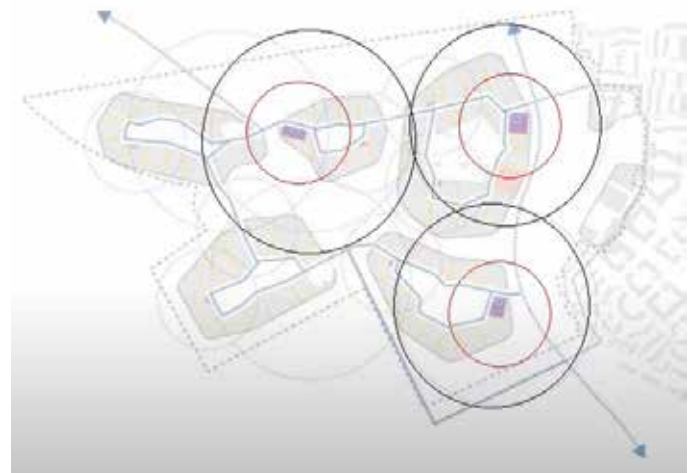
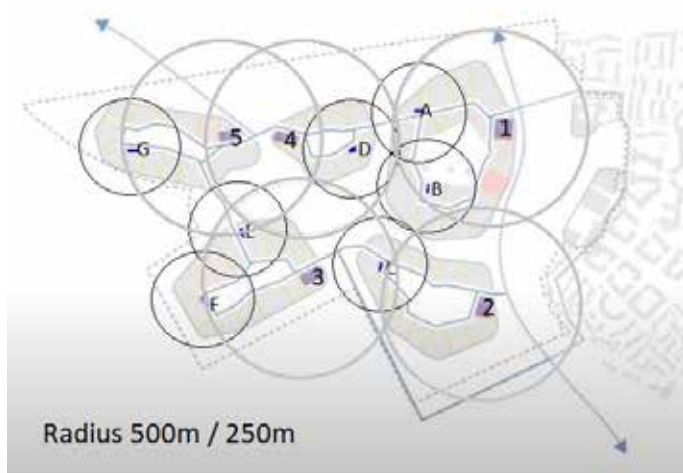


Der neue Stadtteil Kreuzfeld im Kölner Norden: derzeit noch Felder, Wiesen und Büsche.

Auch gut: ambitionierter Stellplatzschlüssel

Für den Stellplatzschlüssel wurde von den Woodhood-Planern ein Wert von 0,36 veranschlagt, ein für Kölner Verhältnisse niedriger Wert, den der VCD ausdrücklich begrüßt und für realisierbar hält – und bei einem guten Mobilitätskonzept sogar noch weiter reduzierbar. Zum Vergleich: Beim Stellwerk60 in Köln-Nippes wurde – allerdings mit einem umfangreichen Mobilitätskonzept – ein Stellplatzschlüssel von 0,18 realisiert. Für die 440 Wohneinheiten gibt es also nur 80 Stellplätze. Daneben gibt es weitere 30 Stellplätze für Besucher und 20 für Carsharing.

Der in Kreuzfeld geplante Stellplatzschlüssel von 0,36 bedeutet, dass nur jeder dritte Haushalt ein eigenes Auto besitzt und alle anderen keines. Nur für



Links ist die bislang geplante Verteilung der fünf großen Mobilitätshubs sowie der sieben lokalen Mobilitätshubs zu sehen – rechts die drei großen Mobilitätshubs nach dem Vorschlag des VCD.

jeden dritten Haushalt ist die Entfernung zum MobilityHub mit der Quartiersgarage folglich von einer größeren Bedeutung.

Zu viele Mobilitätshubs

Der VCD ist der Meinung, dass die Möglichkeiten und Vorteile des niedrigen Stellplatzschlüssels bei der vorliegenden Planung mit den insgesamt zwölf geplanten Mobilitätshubs nicht ausreichend berücksichtigt und vor allem nicht entsprechend ausgenutzt werden. Sie führen so zu vermeidbaren Infrastrukturkosten und zusätzlichem Autoverkehr.

Der VCD empfiehlt, die Vorteile des niedrigen Stellplatzschlüssels konsequent auszunutzen, und zwar, indem man die Haushalte mit Autobesitz in der Nähe der großen Mobilitätshubs und die Haushalte ohne Autobesitz in größerer Entfernung dazu ansiedelt. So haben erstere den Vorteil eines kurzen Weges zu ihrem Auto, während letztere eine höhere Aufenthaltsqualität ungestört vom Autoverkehr in ihrem näheren und auch weiteren Wohnumfeld genießen können.

Wenige große Mobilitätshubs sind besser als viele kleine

Dadurch können Baukosten und Flächenverbrauch vermieden und spätere Wege minimiert werden – weniger ist mehr. Durch die Reduktion der Mobilitätshubs und Quartiersgaragen kann andererseits sogar noch eine höhere Gesamt-Aufenthaltsqualität erreicht werden.

Zur Ausstattung der Mobilitätshubs empfiehlt der VCD, zusätzlich zur Garagenfunktion noch Sharing-Angebote von Autos verschiedener Größen sowie von Lastenrädern vorzuhalten. Auch eine Ausleihe von Transportmöglichkeiten wie Karren, Handwagen und Fahrradanhängern für die Überwindung der Distanz zur Wohnung sowie Kleinfahrzeuge und Hilfsmittel für bewegungseingeschränkte Personen mögen vorgesehen werden.

Neben Concierge-Diensten kann sich der VCD in den Hubs auch einen Kiosk, ein Café, kleine Geschäfte sowie Micro-Depots mit zum Teil gekühlten Fächern und Abholstellen vorstellen.

Nicht zuletzt sollte es genügend Fahrradabstellplätze geben, die einen schnellen und bequemen Wechsel vom Fahrrad aufs Auto ermöglichen.

Der VCD gib zu Bedenken, dass solche attraktiven Angebote in wenigen größeren Hubs ökonomisch bedeutend besser

dargestellt werden können als in vielen kleineren Einheiten.

Weitere Empfehlungen

Um zukünftigen Entwicklungen Rechnung tragen zu können, sollte bei den Mobilitätshubs eine nachträgliche Reduktion oder Erweiterung möglich sein.

Für das Abstellen der Fahrräder empfehlen sich neben ausreichend oberirdischen Anlagen vor den Häusern Fahrradtiefgaragen in allen Mehrfamilienhäusern. Die Siedlung Stellwerk60 in Köln-Nippes ist hierfür ein gutes Vorbild. Dabei ist auch darauf zu achten, dass die Stellplätze so dimensioniert sind, dass auch Lastenräder, Anhänger und Fahrzeuge der Kleinstmobilität für bewegungseingeschränkte Personen geparkt werden können.

Eine große Park&Ride- und Bike&Ride-Anlage sollte in unmittelbarer Nähe der bereits vorhandenen S-Bahn-Station vorgesehen werden, um auch Umsteigern aus der weiteren Umgebung ein Angebot machen zu können.

Umfassendes Mobilitätskonzept

Die Bedeutung eines guten, umfassenden Mobilitätskonzepts kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Es ist eine wichtige Stellschraube für eine weitere Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.

Erstrebenswert sind Lieferdienste auf Basis von Fahrzeugen der Klein- und Kleinstmobilität.

Nicht nur für bewegungseingeschränkte Personen sollte es ein flexibles, nachfrageorientiertes Mobilitätsangebot wie beispielsweise Isi von der KVB geben – zusätzlich zu eigenen Fahrzeugen der Kleinstmobilität, die gerade in letzter Zeit zunehmend Verbreitung finden.

Fazit

Auch wenn, wie dargestellt, Verbesserungen anzuraten sind, zeigt das vorgelegte Woodhood-Konzept bereits in seinen Grundzügen die Bereitschaft, sich von bisherigen und überkommenen Vorstellungen zu lösen und weist in eine neue und attraktive Zukunft.

Aktuelle Planungen in anderen Städten wie Dormagen, Lübeck oder Freiburg belegen, dass dieser Planungsansatz im



Mit dem S-Bahn-Halt in Köln Blumenberg ist der neue Stadtteil gut an das S-Bahn-Netz angeschlossen.

Trend liegt. Es bleibt zu hoffen, dass das Konzept bei der Umsetzung nicht verwässert wird.

Bedeutung über Kreuzfeld hinaus

Ein solches Konzept eignet sich nicht nur für Kreuzfeld, sondern darüber hinaus für alle Neubaugebiete ab einer gewissen Größe – und zwar sowohl für urbane als auch für ländliche Räume. Bei Siedlungen mit einem gutem ÖPNV-Angebot kann man zu einem niedrigen Stellplatzschlüssel, bei Siedlungen mit einem schwachen ÖPNV-Angebot zu einem höheren Stellplatzschlüssel greifen. Wichtig ist jedoch, dass alle Autos in Mobilitätshubs oder Quartiersgaragen unterkommen, sodass der Platz zwischen den Häusern zum öffentlichen Begegnungsraum mit einer hohen Aufenthaltsqualität wird.

Die Mobilitätshubs sind die Schnittstellen zur Umgebung außerhalb der Siedlung. Durch sie wird gewährleistet, dass eine solche Siedlung für zukünftige Änderungen des Mobilitätsverhaltens gewappnet ist.

Hans-Georg Kleinmann



Weitere Informationen:

Präsentation des Woodhood-Teams:



youtube.com/watch?v=52TyRmFt-mU

Der Abschnitt zur Mobilität beginnt in Minute 12:21.

Linie 13

Neue Diskussion um alte Idee

In den letzten Monaten wird in städtischen Gremien viel über Kapazitätserweiterungen für Stadtbahnlinien geredet. Der VCD bringt seine Idee der „Besseren 13“, einer Fünf-Minuten-Taktung, wieder ins Spiel.

Es waren nicht viele Menschen, vor denen ich sprechen musste, und dennoch war ich aufgeregt. Vor größeren Gruppen zu sprechen, ist mir nicht fremd, auch politische Reden hatte ich in den letzten Jahren, einige auf größeren Demos, gehalten. Doch das erste Mal vor gewählten Abgeordneten eines Parlaments zu sprechen, ließ mich trotzdem nervös werden, auch wenn es sich hierbei „nur“ um den Ausschuss für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden des Kölner Stadtrats handelte, kurz „BAB“, im Volksmund auch „Petitionsausschuss“ genannt. Der Grund meiner Anwesenheit am 14. März 2022 beruhte auf einer alten Idee, die nun durch den VCD neu in die verkehrspolitische Diskussion eingebracht wurde.

Die Stadt plant mit längeren Bahnen

Es geht um eine allgemeine Problematik des Kölner Stadtbahnnetzes: Viele Bahnen sind überfüllt. Unter anderem betrifft dies die Linien 4, 13 und 18. Um dem entgegenzuwirken, bereitet die Stadt schon seit einiger Zeit vor, die Bahnsteige auf eben jenen Linien zu verlängern, sodass diese von längeren Zügen angefahren werden können. Den Grundsatzbeschluss fasste der Stadtrat dazu im vergangenen Dezember, als er die KVB damit beauftragte, die ersten fünf Haltestellen auf 60 Meter zu verlängern. Sollten alle Haltestellen auf den Linien 4, 13 und 18 entsprechend lang sein, könnten dort Züge fahren, in denen über 20 Prozent mehr Menschen als zuvor Platz finden. Über eine andere Möglichkeit, dieses Ziel zu erreichen, wurde zunächst nicht diskutiert.

Für eine bessere 13!

Die Voraussetzungen für Kapazitätserweiterungen auf den Linien 4, 13 und 18 sind höchst unterschiedlich. Deshalb soll es hier nur um die Linie 13 gehen. Statt das Problem der immer vollen Bahnen

mit längeren Zügen zu lösen, fordert der VCD Köln schon seit Jahren einen Fünf-Minuten-Takt auf der Linie 13. Einzige Infrastruktur-Maßnahme wäre hier lediglich ein viergleisiger Ausbau der Haltestelle Herler Straße. So könnten die Verdichtungslinien aus dem Stadtbahntunnel in Mülheim ohne Behinderung der Züge der Linien 3 und 18 in Buchheim enden. Während längere Züge nur das Problem überfüllter Züge lösen würden, gäbe es eine Reihe von Gründen für eine Taktverdichtung:

1. Die Attraktivität der Linie wird erhöht.
2. Umsteigezeiten werden stark verkürzt.
3. Durch Aufwertung der Tangentialverbindung werden die Innenstadtlinien entlastet.
4. Ein Fünf-Minuten-Takt erhöht die Kapazität der Linie um einhundert Prozent.

Stadt und KVB sehen dies kritisch

Die Stadtverwaltung selbst äußerte sich zu einer Taktverdichtung auf der Linie 13 bisher nur in einem Sachstandsbericht zu den Maßnahmenvorschlägen aus der Synopse zum dritten Nahverkehrsplan. In Bezug auf ein Schreiben des VCD von Dezember 2016 schreibt sie nun wie folgt: *„Eine Taktverdichtung von zehn Minuten auf fünf Minuten ist wegen der Trassenverfügbarkeit auf dem rechtsrheinischen Streckenabschnitt nicht ohne massive Behinderungen der Linien 3 und 18 möglich. Darüber hinaus erfordert die Nachfrage auf der Linie 13 ausschließlich im morgendlichen Schülerverkehr eine Verstärkung, die bereits umgesetzt ist.“*

Die Stadt stellt das Vorhaben einer besseren 13 hier entgegen den Tatsachen als unmöglich dar. Wie erläutert ließe sich ein Fünf-Minuten-Takt auf der Linie 13 auch ohne Behinderung der Linien 3 und 18 durch einen viergleisigen Ausbau der Haltestelle Herler Straße realisieren. Darauf verwies auch Herr Höhn, Nahverkehrs-



Foto: Christoph Seelbach, Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Die „Bessere 13“: Erhöhung von Kapazität und Attraktivität des Stadtbahnnetzes durch Taktverdichtung auf der Gürtelstrecke

manager der KVB, als er im Petitionsausschuss zu dem Antrag des VCD Stellung nahm. Zwar gestand er ein, dass eine Taktverdichtung durch eben jenen Ausbau der Haltestelle Herler Straße möglich wäre, verwies aber auf die Kosten, die ein solches Projekt mit sich bringen würde, wie auf die Tatsache, dass die Linien mit Taktverdichtung, etwa die 1 oder die 18, dreifach so viele Fahrgäste hätten. Auch die Linie 4 habe doppelt so viele Fahrgäste und bekäme laut Höhn auch keine Taktverdichtung.

Ist es nun gerecht, dass die Linie 13 keine Takterhöhung bekommt, weil ja die Linie 4 auch im Zehn-Minuten-Takt fährt? Wäre es dann nicht besser, wenn beide Linien einfach in einer Fünf-Minuten-Taktung verkehren könnten? Fakt ist, dass eine Taktverdichtung durch einen der Innentunnel unmöglich wäre. Die Taktung der Linie 4 ließe sich allenfalls bis Deutz erhöhen, ohne den Bau eines Gleisdreiecks bei der Poststraße – was natürlich beides zu begrüßen wäre. Die hohen Fahrgastzahlen der Linien 1 und 18 führen sehr gut die Folgen einer Taktverdichtung auf und auch die Linie 4 verkehrt mit Hilfe der Linie 3 bereits ab der Stegerwaldsiedlung bis Bocklemünd quasi im Fünf-Minuten-Takt. Kurz gesagt: Die Linie 18 hat mehr Fahrgäste, eben weil sie im Fünf-Minuten-Takt verkehrt.

Klar, fast niemand wird in einen Zug einsteigen, weil dieser jetzt länger und weniger voll ist. Ein Fünf-Minuten-Takt aber könnte viele Menschen eben genau dazu bewegen. So ist die Argumentation, eine

Linie nicht attraktiver zu machen, weil nicht genug Menschen sie nutzen, an sich nicht schlüssig. Es gibt also gute Gründe davon auszugehen, dass sich der Bedarf an Fahrten auf der Linie 13 erhöhen wird:

- Anstatt die Innenstadtlinien zu nehmen, würden mehr Menschen mit der Linie 13 fahren.
- Auch könnte eine Taktverdichtung Menschen dazu bringen, vom Auto auf die Schiene umzusteigen.
- Es wird gerade geplant, die Linie 13 vom Sülzgürtel bis zum Rhein zu verlängern – dadurch würden viel mehr Menschen mit dieser Linie fahren.

- Durch eine erfolgreiche Verkehrswende werden soviel mehr Menschen den ÖPNV nutzen, dass 20 Prozent Kapazitätserweiterungen nicht ausreichen.
- Wenn in 10 Jahren die Linie 13 zu Stoßzeiten trotz Verlängerung im Zehn-Minuten-Takt wieder überfüllt ist, wird es zu spät sein, erst dann mit den Planungen zu beginnen. Wir müssen aufhören, den Verkehr nach aktuellem Bedarf zu planen, und stattdessen damit beginnen, uns an den Anforderungen der Zukunft auszurichten!

Ausblick

Den Bedenken von Stadtverwaltung und KVB zum Trotz entschied sich der Petitionsausschuss dann doch, die Verwaltung zu beauftragen, eine Taktverdichtung auf der Linie 13 in Stoßzeiten zu prüfen und die Ergebnisse dem Verkehrsausschuss sowie den Bezirksvertretungen vorzulegen. Damit wäre ein erster wichtiger Schritt in Richtung „Bessere 13“ unternommen.

Lukas Giesbert,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Denkanstoß

Fährt der Kölner nicht gerne Bus?

... dabei fällt dem Bus eine Schlüsselrolle bei der Verkehrswende zu.

Selbst bei Menschen, die dem öffentlichen Personennahverkehr wohlgesonnen sind und diesen auch intensiv nutzen, trübt sich die Stimmung, sobald die Rede auf den Bus kommt. Klar, in Köln wird die Busfahrt nun mal direkt mit der Stadtbahn- oder S-Bahn-Fahrt verglichen. Der Fahrtenkomfort ist in der Bahn unbestritten größer. Und seine Abhängigkeit vom Straßenverkehr und dessen Staus sowie die relativ geringe Reisegeschwindigkeit verleihen dem Bus zudem das Image eines langsamen Transportmittels.

Auch bei manchen Anwohnern und Autofahrenden scheinen die Busse nicht beliebt zu sein, davon zeugen die Proteste im April 2019, als auf der Aachener Straße eine Busspur eingerichtet werden sollte. Eine Busspur auf Kosten einer Autospur, das war nicht gewollt. Nun ja, es wurde dann ja auch keine durchgehende Busspur, sondern eher ein zaghafter „Einstieg in eine Busspur“.



Protest gegen eine dauerhafte Busspur auf der Aachener Straße

Dabei ist die Bus-Akzeptanz bei der Kölner Bevölkerung durchaus vorhanden. Das ist zum Beispiel an der Haltestelle Wiener Platz zu beobachten: Die Busse sind in der Regel gut besetzt und fahren häufig. Das Busangebot trifft hier auf eine entsprechende Fahrgastnachfrage. Der Bus bietet auf der Frankfurter Straße sogar eine Alternative zur Stadtbahn, da er zusätzliche Haltestellen auf dem gleichen Streckenabschnitt bedient.

Bus hat noch eine große Zukunft

Es ist davon auszugehen, dass der Bus in Köln nicht nur eine Berechtigung, sondern im Hinblick auf die Verkehrswende und den Klimawandel sogar eine große Zukunft hat. Zum einen, weil Schienenneubauprojekte sehr lange Vorlaufzeiten haben. Hier können Busse zeitnah im Vorlaufbetrieb verkehren. Darüber hinaus können Busse auch bestehende Stadtbahnverbindungen verstärken und dadurch kurzfristig zusätzliche Kapazitäten schaffen. Zum anderen können Busse neue, bislang größtenteils ungenutzte Relationen bedienen und so zur Entlastung des Gesamtsystems beitragen, etwa entlang der Inneren Kanalstraße Druck von der West-Ost-Verbindung nehmen.

Dabei sind allerdings an stark frequentierten Straßen separate Bus- oder Umweltspuren notwendig. Ansonsten bleibt der Bus im Autostau stecken und verspielt einen möglichen Vorteil.

Punkten kann der Busverkehr auch bei der Fahrzeuggröße. Vor allem mit kleinen Fahrzeugen kann er auch Strecken mit



Bus im Autostau auf der Aachener Straße

geringer Nachfrage wirtschaftlich und flexibel bedienen. Das testet gerade die KVB im Rahmen des Pilotprojekts Isi mit Elektroautos im Stil der typischen London Cabs. Sie fahren auf Abruf und können ganz einfach per App oder telefonisch bestellt werden. Dieses flexible, nachfrageorientierte Mobilitätsangebot (*On Demand*) ist unabhängig von festen Routen und vorgegebenen Fahrplänen und erweitert so das bisherige ÖPNV-Angebot vor allem für die sogenannte letzte Meile.

Hans-Georg Kleinmann



Foto: © Christoph Seelbach, KVB AG

Fahrzeug des Pilotprojekts Isi der KVB

Stadtbahn Köln – Bergheim-Niederaußem

Wie nach Widdersdorf?

Nachdem nun klar ist, dass die Stadtbahn-Anbindung Widdersdorfs und die Fortsetzung über Brauweiler und Glessen nach Niederaußem über die Linie 4 erfolgen wird, stellt sich in Köln die Frage, wie die Strecke von Bocklemünd nach Widdersdorf verlaufen soll.

In der 2021 veröffentlichten Vorstudie wird eine Streckenführung vorgestellt, die, nach niveaugleicher Querung des Militärrings, die Bahnstrecke Köln – Mönchengladbach an einem noch zu bauenden S-Bahn-Halt Bocklemünd unterquert und dann parallel zum und südlich vom Freimersdorfer Weg durch den Landschaftspark Belvedere zu einer Unterquerung der Autobahn A 1 und des westlich folgenden Golfplatzes geführt wird, um dann in der Straße Unter Linden in Widdersdorf zum Ortsende im Westen geführt zu werden. In Abbildung 1 ist diese Variante mit den vorgesehenen Haltepunkten dargestellt.

Dazu hat der Verkehrsausschuss des Kölner Stadtrats am 18. Januar 2022 beschlossen, dass bei den zu prüfenden Varianten die Prüfung einer durchgehenden U-Bahn von Bocklemünd bis westlich von Widdersdorf oder alternativ eine Trogstrecke in Widdersdorf – also die Verlängerung der Unterführung – abgelehnt wird. Stattdessen ist zu prüfen, ob eine Unterführung des Freimersdorfer Weges unter die DB-Strecke die Möglichkeit eröffnet, dass der zukünftige S-Bahnhaltestieg

möglichst nah an den Ort Bocklemünd gebaut werden kann.

Leider hat die verworfene Option einer U-Bahn oder Trogstrecke von Bocklemünd bis Widdersdorf mit der Lage des S-Bahn-Halts in Bocklemünd wenig zu tun. Denn eigentlich gibt es nur zwei Möglichkeiten der Streckenführung, eine sehr teure unterirdische oder eine relativ preisgünstige unter Benutzung vorhandener Straßen und Unterführungen.

Um die frei gehaltene Trasse auf der Straße Unter Linden im Neubaugebiet im Widdersdorfer Süden zu erreichen und dabei weder das Landschaftsschutzgebiet Belvedere noch den Golfplatz zwischen Autobahn und Widdersdorf zu beeinträchtigen, müsste man die gesamte Strecke

unterirdisch herstellen, um mit einer Rampe westlich des Golfplatzes aufzutauchen. Die Unterquerung der Autobahn ist darin enthalten. Eine Haltestelle zwischen Bocklemünd S-Bahn und Widdersdorf am WDR-Gelände gäbe es nicht.

Eine Alternative

Oder man führt die Stadtbahn nach Unterquerung der Eisenbahn auf dem Freimersdorfer Weg als Straßenbahn, unterquert die Autobahn mit der vorhandenen Unterführung und führt sie – weiter als Straßenbahn – über die Widdersdorfer Hauptstraße nach Westen. Siehe dazu Abbildung 2. Diese Variante wäre nicht nur wesentlich billiger, sie würde auch den Ort Widdersdorf



Kartenquelle: © openstreetmap.org Mitwirkende

Abbildung 2: Kostengünstige Variante



Abbildung 1: Angedachter Verlauf der Verlängerung der Linie 4 nach Widdersdorf gemäß Vorstudie

Quelle: www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/stadtbahnstrecke-widdersdorf-niederaussem-vorstudie-gesamtbericht.pdf

dorf viel besser erschließen als über die Straße Unter Linden. Widdersdorf ist ja nicht nur das Neubaugebiet im Süden. Die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr auf der Widdersdorfer Hauptstraße und dem Freimersdorfer Wegs ist auch nicht so hoch, dass eine Straßenbahn unmöglich wäre. Sie dürfte

etwa mit der auf der Zülpicher Straße in Sülz (Linie 7) oder dem Höniger Weg in Zollstock (Linie 12) vergleichbar sein.

Haltestellen können am WDR-Gelände und in der Nähe der beiden Kreisel der Hauptstraße angelegt werden. Im Westen würde die Bahn dann weiter über die Hauptstraße zum Ortsausgang geführt.

Die Wendeanlage und ein P&R-Platz müssten dann weiter westlich auf Pulheimer Gebiet an der geplanten Haltestelle Gewerbegebiet Brauweiler angelegt werden.

Berti Waddey,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Erstmals ein Fußverkehrsbeauftragter für Köln „Nahmobilität stärken“

Der neue Fußverkehrsbeauftragte stellt sich vor.

Mein Name ist Nico Rathmann und seit dem 1. März gehe ich meiner Arbeit, als erster Fußverkehrsbeauftragter der Stadt Köln, nach. Damit ist Köln eine der ersten Städte in Deutschland, die explizit eine Stelle für die Belange des Fußverkehrs eingerichtet hat. Bei meiner vorherigen fünfjährigen Tätigkeit für die Stadt Heidelberg habe mich intensiv mit den schwächsten und unerfahrensten Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr auseinandergesetzt, den Grundschulkindern. Gerade der Fußverkehr profitiert stark davon, wenn Verkehrsräume kinderfreundlich gestaltet werden, insbesondere die Senioren*innen. Neben der Schulwegesicherheit waren andere nachhaltige Mobilitätsthemen wie E-Scooter, Car-Sharing und Ladeinfrastruktur Teil meiner Arbeit. Durch mein Studium der Geographie an der Universität zu Köln habe ich eine persönliche Bindung zur Stadt Köln.

Eines meiner ersten drei Themenfelder wird die strategische Planung sein, hier sind Fußverkehrchecks sowie Stadtspaziergänge mit den Bürger*innen vor Ort ein geeignetes Mittel. Diese Art der Bestandsaufnahme wird ein integraler Bestandteil meiner Arbeit sein. Ein weiterer Bereich meiner Tätigkeit ist die Öffentlichkeitsarbeit. Es ist ein eigenes E-Mail-Postfach für Fragen und Anregungen eingerichtet worden, damit Bürger*innen und Politik sowie die Verwaltung einen zentralen Ansprechpartner für den Fußverkehr haben. Mein dritter Bereich wird sich mit Abstimmungsprozessen sowie die Einbindung in Planungsprozessen befassen. In gewisser Weise betritt die Stadt mit dieser Stelle Neuland und nimmt dadurch eine Vorreiterrolle ein. Am Anfang ist deshalb Learning-by-doing gefragt.

Sie können mich für Fragen zum Fußverkehr unter meiner E-Mail-Adresse fussverkehrsbeauftragter@stadt-koeln.de erreichen.

Nico Rathmann



Nico Rathmann, seit dem 1. März 2022
Fußverkehrsbeauftragter der Stadt Köln

Wasserstoff bewegt unsere Zukunft ...



**... denn Wasserstoffbusse
fahren emissionsfrei!**

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

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

Gefördert/Koordiniert durch



Landtagswahlen NRW

Was können wir von der neuen Landesregierung erwarten?

Ticketloser ÖPNV? Reform der Verkehrsverbünde? Unkomplizierter Ticketkauf? Vor einer Wahl sind die Ankündigungen von Parteien immer sehr umfangreich. Wer vertritt was und wie realistisch sind die Chancen auf eine Umsetzung?

Es lässt sich natürlich/leider nicht vorhersehen, welche Maßnahmen die neu gewählte Landesregierung ab dem 15. Mai 2022 im Bereich „Verkehr und Mobilität“ umsetzen wird. Jedoch gehen Parteien mit ihren Ankündigungen zumindest gegenüber den Wählerinnen und Wählern eine gewisse Verbindlichkeit ein. Welche Partei soll ich wählen, wenn mir Veränderungen im ÖPNV wichtig sind? Was haben die unterschiedlichen Parteien anzubieten?

Ein zentraler Punkt in allen Wahlprogrammen ist das Ziel, mehr Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen, damit Deutschland seine Klimaziele erreichen kann. Am weitesten geht die Linke mit einer unentgeltlichen Nutzung des ÖPNV, SPD und Grüne sprechen von einem „solidarisch finanzierten“ öffentlichen Personennahverkehr beziehungsweise Bürger*innenticket. Die Grünen wollen die Pro-Kopf-Investitionen in Bus, Bahn, Schiene und Stationen verdoppeln, die CDU verweist auf ihre 4 Milliarden „ÖPNV-Offensive“, die sie für Reaktivierungen, Elektrifizierungen, mehr Züge, weniger Verspätungen und mehr Schnellbusverbindungen auf den Weg gebracht habe.

Um die Klimaziele zu erreichen, betonen CDU und FDP, dass sie dabei keine einseitige Favorisierung auf einzelne Verkehrsmittel oder auf bestimmte Antriebstechnologien wollen. Es sei wichtig, eine technologieoffene Forschung und Entwicklung von alternativen Antrieben



Plenarsaal des Landtags NRW

und Mobilitätsangeboten zu betreiben. Was die landesweite Verknüpfung der ÖPNV-Angebote angeht, so möchten die Grünen eine landesweite Verkehrsgesellschaft schaffen in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden NWL, NVR und VRR. Ähnlich äußern sich Die Linke und Volt. Allein die FDP spricht davon, dass sie die aktuelle Verkehrsverbünde-Struktur lediglich „auf den Prüfstand stellen“ wolle.

Bei der Einführung eines landesweiten e-Tickets verweisen die aktuellen Regierungsparteien CDU und FDP auf das während ihrer Regierungszeit eingeführte Tarifsysteem „eezy“. Die Grünen gehen noch einen Schritt weiter und fordern die Entwicklung einer gemeinsamen Buchungsplattform für alle Mobilitätsformen in den nächsten fünf Jahren.

Die weitere Elektrifizierung von Bahnstrecken befürworten alle Parteien. Auch die Reaktivierung von Bahnstrecken ist Konsens, nur die FDP spricht lediglich von „Prüfung von Streckenreaktivierungen“. Ebenfalls einig sind sich die Parteien bei der Verlagerung von mehr Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße. Es werden jedoch bei allen Parteien keine Angaben zum „Wie?“, den Kosten und einem möglichen Zeitrahmen gemacht. Mehr Schnellbuslinien fordern die Parteien von CDU, Grüne und Linke. Die stärkere und unkompliziertere Nutzung von Sharing-Angeboten haben CDU, FDP und die Grünen in ihren Wahlprogrammen stehen.

Beim Punkte „Barrierefreiheit“ lassen sich zwischen den Parteien interessante Nuancen feststellen: CDU und SPD fordern lediglich mehr Barrierefreiheit. Grüne und Linke formulieren präziser, dass

Busse, Bahnen und Haltestellen barrierefrei werden müssen. Volt spricht von einer notwendigen Beschleunigung beim Ausbau der Barrierefreiheit. Alle Parteien machen aber auch hier keinerlei Angaben zum Zeitrahmen und zu den Kosten. Schließlich ist es bekannt, dass unzählige Bahnen und Bahnhöfe nicht barrierefrei sind und eine flächendeckende Barrierefreiheit in ganz NRW in den nächsten fünf Jahren sicherlich nicht zu leisten ist.

Ausgewählte Stichpunkte aus den Wahlprogrammen

Zum Abschluss noch interessante Punkte aus den Wahlprogrammen, die nur von einzelnen Parteien vertreten werden.

CDU: Grundtakt von 15 Minuten auf allen Schienenstrecken in NRW als Ziel

FDP: Grundlegende Sanierung der Stadtbahnsysteme weiterführen (10 Mrd. für die kommenden 10 Jahre)

SPD: NRW zur Drehscheibe für nationale und internationale Nachtzugverbindungen ausbauen

SPD: Stadtgrenzen überschreitende Verkehre optimieren (Ruhrgebiet)

Grüne: Autobahnstreifen für Linienbusse öffnen (wo möglich)

Grüne: Finanzielle Förderung – analog zur Kaufprämie bei E-Autos – für den Umstieg auf den ÖPNV oder auf das Fahrrad

Volt: Verkehrsberuhigte Innenstädte, unter anderem eine Regelgeschwindigkeit 30 km/h innerorts

Volt: Landlieferbusse für den ländlichen Raum fördern. Freie Kapazitäten in den Bussen bei Fahrten, die ohnehin stattfinden, können für den Warentransport genutzt werden

Grüne und Volt: Fahrräder sollen nach Möglichkeit in Bussen und Bahnen bequem und gratis mitgenommen werden können

Linke: Busstopps zwischen zwei Haltestellen zulassen, um einen wohnortnahen Ausstieg zu ermöglichen

Linke: Größere Gewerbegebiete müssen wieder mit Gleisanschlüssen ausgestattet werden

Martin Gütgemann



Eine komplette **Synopse der Wahlprogramme** befindet sich unter:
www.vcd-koeln.de > RHEINSCHIENE und RHEINSCHIENE extra

Zur Transparenz: Der Autor dieses Artikels, Martin Gütgemann, ist Mitglied bei Bündnis 90/Die Grünen.

Haltestellenumbau

Die kölsche Barrierefreiheit

Viel zu selten wird das Nichtstun von Verwaltung, DB Station&Service, KVB und anderen Verkehrsbetrieben für mehr Barrierefreiheit angeprangert.

Für viele Menschen ist aus den unterschiedlichsten Gründen sehr wichtig, dass Infrastruktur barrierefrei gestaltet ist. Dies gilt insbesondere auch für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur, also Züge, Busse, Bahnhöfe und Haltestellen. Trotzdem ist die barrierefreie Ausgestaltung in den Verkehrskonzepten allzu oft ein Randthema geblieben, so auch in den Nahverkehrsplänen der Städte und Kreise aus dem Jahr 2015.

Linie 13 als Negativbeispiel

Wie sehr sich diese Nichtberücksichtigung auswirkt, zeigt sich in besonderer Weise bei der linksrheinischen Linie 13: Zwischen Neu-Ehrenfeld und Klettenberg sind elf Haltestellen nicht barrierefrei. Elf Haltestellen! Politische Beschlüsse zu barrierefreien Umbauten von Haltestellen an dieser Linie bleiben liegen, etwa ein Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal aus dem Jahr 2016, die Haltestelle „Gleueler Straße/Gürtel“ wegen der anliegenden Universitätsklinik und Seniorenheime barrierefrei auszubauen.

Im Dezember 2021 legten Verwaltung und KVB eine geplante Verlängerung der Bahnsteige der Linie 13 den politischen Gremien vor, doch der barrierefreien Ausbau fehlte. Die Kapazitätserhöhung hat Vorrang vor der Barrierefreiheit.

Das ist ein Armutszeugnis. Doch es stört die Herren und Damen im KVB-Vorstand nicht. Die haben ja auch einen Dienstwagen. Und berufen sich auf eine Ausnahmegenehmigung, weil es so schwer sei, bestehende Haltestellen und Bahnhöfe barrierefrei umzugestalten.

Ziel verfehlt

Gemäß der auch von der Bundesrepublik Deutschland unterschriebenen UN-Behindertenkonvention soll der Öffentliche und auch der schienengebundene Personenverkehr im Jahr 2022 barrierefrei sein – an den Haltestellen und in den Fahrzeugen. Bei letzteren haben sich die Verkehrsverbünde sehr viel Mühe gemacht.



Bemerkenswertes Plakat des Landschaftsverbands Rheinland (LVR) auf einem Bauzaun gegenüber dem Deutzer Bahnhof

Doch bei den Haltestellen und Bahnhöfen sieht es sehr schlecht aus.

Vielfach wird die Barrierefreiheit nur durch anfällige technische Hilfsmittel wie Aufzüge oder Rolltreppen ermöglicht. Sobald diese gestört sind, gibt es auch keine Barrierefreiheit. Das ist in Köln nicht selten. Und eine Reparatur dauert verdammt lang.

Das Bild ist bei der Schiene schon nicht rosig, noch viel schlimmer wird es, werden die Bushaltestellen betrachtet. Hier sind wir von einem barrierefreien Ausbau noch Lichtjahre entfernt. Dabei gab es in Köln Mitte der Neunzigerjahre ein Programm zum linienbezogenen barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen. Das wurde jedoch ersatzlos eingestellt. Statt-

dessen sollten die Haltestellen einzeln umgebaut werden.

Barrierefreie Brücken?

Doch nicht nur Haltestellen sind in Köln miserabel, auch barrierefreie Brücken sind selten. Zwar legte im Jahr 2015 die Verwaltung hierzu mit der Vorlage 1648/2014 eine Fleißarbeit vor, in der beschrieben ist, welche Fußgänger- und Radfahrbrücken barrierefrei um- oder neu-gebaut werden müssen. Seitdem wurde allerdings noch keine einzige dieser Brücken entsprechend umgestaltet. Lieber wird sie gleich abgerissen. Dann hat sich die Barrierefreiheit gleich miterledigt.

Roland Schüler



emmaus
second-hand

**Möbel, Elektrogeräte,
Hausrat, Kleidung,
Bücher & mehr ...**

**Mo-Fr 15-18 Uhr
Sa 10-14 Uhr**

Geestemünder Str. 42
50735 Köln-Niehl
Linie 12: HS „Geestemünder Str.“

Tel.: 0221-971 17 31
eMail: Info@emmaus-koeln.de
www.emmaus-koeln.de

Neuer entfernungsabhängiger Nahverkehrstarif

Alles eezy in NRW?

Erste Erfahrungen mit dem eTarif

Anfang Dezember 2021 startete ein neues Tarifsysteem für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Der Tarif *eezy.nrw* ist ein entfernungsbasierter Tarif, der ausschließlich über Smartphones nutzbar ist. Nach einem guten Vierteljahr ist es Zeit für ein erstes Zwischenfazit.

Um den Tarif *eezy.nrw* zu benutzen, muss man eine App installieren und sich beim jeweiligen Anbieter für die Zahlungsabwicklung registrieren. Die Bezahlung läuft je nach App über Bankeinzug, Kreditkarte oder PayPal.

Beim Einsteigen in Bus und Bahn meldet man sich mit der App an („Check-in“). Ab dann hat man sechs Stunden Zeit, die Fahrt zu beenden. Fahrtunterbrechungen, Umwege und sogar Rückfahrten sind zugelassen. Während der Fahrt werden die Ortungsdaten des Smartphones laufend erfasst. Für eine Ticket-Kontrolle generiert die App einen QR-Code.

Am Ende der Fahrt meldet man sich entweder wieder ab („Check-out“) oder lässt die App selbst entscheiden, ob die Fahrt beendet ist („Be-out“). In diesem Fall erlauben die Ortungsdaten dem Anbieter Rückschlüsse darauf, ob man noch mit Bus und Bahn unterwegs ist.

Wenige Augenblicke nach dem Ende der Fahrt erhält man in der App eine Abrechnung. Der Preis pro Fahrt setzt sich zusammen aus einem Grundpreis

und einem entfernungsabhängigen Leistungspreis pro angefangenem Kilometer Luftlinie zwischen Start- und Zielort. Im VRS beträgt der Grundpreis 1,50 €, der Leistungspreis 0,20 €/km.

Auswahl der richtigen App

Auf der Website *eezy.nrw* wird eine Liste der Apps geführt, die laufend erweitert wird. Mittlerweile stehen 17 Apps zur Auswahl. Es gibt keine Notwendigkeit, die App des lokalen Verkehrsunternehmens zu verwenden. Der Tarif wird – unabhängig von der App – NRW-weit angeboten. Wir haben uns in den vergangenen Wochen drei Apps genauer angeschaut.

Welche App man benutzt, ist nicht ausschließlich Geschmackssache, es gibt auch funktionale Unterschiede. Nicht alle Apps bieten Mitnahmemöglichkeiten an. Von den drei getesteten Apps ist „mobil.nrw“ derzeit die einzige, bei der man auch mitfahrende Personen einchecken kann und die dabei Rücksicht auf Kindertarife nimmt. Auch Fahrräder können hierüber angemeldet werden.

Wer verschiedene Bezahlungsmittel verwenden möchte, etwa um private und geschäftliche Fahrten unterschiedlich abzurechnen, kann in der App „VRS eezy.nrw“ mehrere Karten und Konten hinterlegen. Ein großer Nachteil ist allerdings, dass man nach jedem Neustart der App den Benutzernamen und das Passwort neu

eingeben muss. Das macht die Handhabung umständlich. Insgesamt wirkt diese App in Gestaltung und Sprache wenig einladend, eher wie ein Verwaltungsakt.

Die „FAIRTIQ“-App ist hingegen erschreckend einfach aufgebaut: Der grüne Schalter für den Check-In einer Fahrt ist prominent auf dem ersten Screen platziert, alle sekundären Funktionen wie die Auswahl des Bezahlungsmittels sind sofort sichtbar, aber unaufdringlich dargestellt. FAIRTIQ kann auch in anderen Verbünden benutzt werden, die ähnliche Tarife anbieten (etwa in Göttingen oder Flensburg), darüber hinaus funktioniert FAIRTIQ in der gesamten Schweiz.

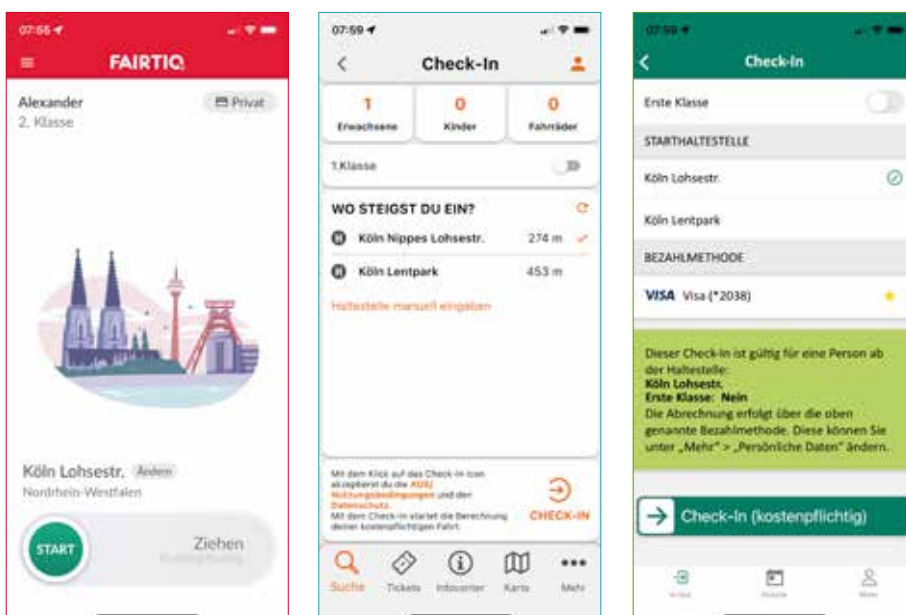
Fallstricke in den Tarifen

Der Einfachheit zum Trotz gibt es beim Tarif *eezy.nrw* einige Fallstricke, derer man sich bewusst sein sollte, um das Angebot effizient nutzen zu können.

Ein großer Knackpunkt ist die Kapazitätsgrenze für den Tagespreis. Wie bei vergleichbaren Systemen (etwa der Londoner Oyster Card) gibt es im Tarif *eezy.nrw* einen maximalen Tagespreis, nach dessen Erreichen keine weiteren Einzelfahrten mehr berechnet werden. Im VRS liegt der maximale Tagespreis bei 25 €, was etwas preiswerter ist als das 24StundenTicket der Preisstufe 5. Innerhalb Kölns oder Bonns ist diese Preisgestaltung jedoch ungünstig. Die Tageskarte der Preisstufe 1b kostet lediglich 8,64 € und damit deutlich weniger als der Tagespreis des Tarifs *eezy.nrw* im VRS.

Somit löst der neue Tarif leider nicht das alte Problem, dass man vor den Fahrten eines Tages abschätzen muss, ob sich ein 24StundenTicket lohnt oder nicht. Technisch ist das vermutlich zu lösen: Anhand der angefallenen Ortungsdaten lässt sich feststellen, wie groß das an einem Tag bereiste Gebiet war. Die diesem Gebiet entsprechende Preisstufe soll den Tagespreis bestimmen.

Doch schon bei einer einzelnen Fahrt muss man sich im VRS gut überlegen, wie weit die Fahrt wird und ob nicht der klassische Tarif nach Preisstufen günstiger ist. Im Tarif *eezy.nrw* kostet die Fahrt von Köln-Blumenberg nach Sürth 5,90 €. Dieselbe Strecke mit der Preisstufe 1b liegt bei 2,85 € – weniger als die Hälfte



Check-In mit FAIRTIQ, mobil.nrw und VRS eezy.nrw (von links nach rechts)

des entfernungsbasierten Preises. Die nördlichen Nachbarn im VRR machen das fahrgastfreundlicher: Dort ist eine Einzelfahrt im Tarif *eezy.nrw* nie teurer als die entsprechende Einzelfahrt mit dem preisstufenbasierten VRR-BasisTicket.

Die Einheitlichkeit des NRW-weiten Tarifs wird schnell brüchig, wenn man etwas an der Oberfläche kratzt. Jeder der vier Verbünde in NRW hat individuelle Preise im Tarif *eezy.nrw*, zusätzlich gibt es Preise für verbundübergreifende Fahrten in ganz NRW. Das System „Grundpreis + Entfernung“ ist zwar überall gleich, doch die Preise unterscheiden sich zum Teil stark, besonders bei der Fahrradmitnahme.

Durchwachsenes Fazit nach vier Monaten

Das Zwischenfazit für *eezy.nrw* fällt gemischt aus: Ganz deutlich ist der neue Tarif ein Schritt in die richtige Richtung. Die Benutzung ist einfach und erfordert keine langfristige Vertragsbindung. Für reine GelegenheitsnutzerInnen, die alle paar Tage mal eine kurze bis mittellange Fahrt mit dem ÖPNV unternehmen und keine Lust haben, sich in Tarifsyste und Preisstufen einzuarbeiten, ist *eezy.nrw* eine hervorragende Lösung.

Auf Seiten der App-Hersteller ist noch einiges zu verbessern. Zwar ist es begrüßenswert, dass die Abrechnung der Fahrt so schnell nach dem Fahrtende erfolgt, aber die Darstellung der Abrechnung könnte detailreicher sein: Es wäre schön, wenn zwischen Grund- und Leistungspreis unterschieden würde, gerade bei verbundübergreifenden Fahrten. Der Funktionsumfang der Apps sollte harmonisiert werden, sodass man nicht mehrere Apps installiert haben muss, um gelegentlich ein Fahrrad mitzunehmen.

Der Anspruch an Verkehrsverbünde und Politik sollte sein, ein vereinheitlichtes Tarifsyste zu entwickeln, bei dem die Last, das günstigste Angebot zu finden, nicht bei den KundInnen liegt. Gerade, wenn *eezy.nrw* und Preisstufentarif – wie im VRS – völlig entkoppelt sind, erfordert dies detailliertes Wissen über Tarife und Geografie bei den KundInnen. Hier geht es nicht nur um Centbeträge, sondern durchaus um Preisunterschiede von mehr als einhundert Prozent für dieselbe Fahrt.

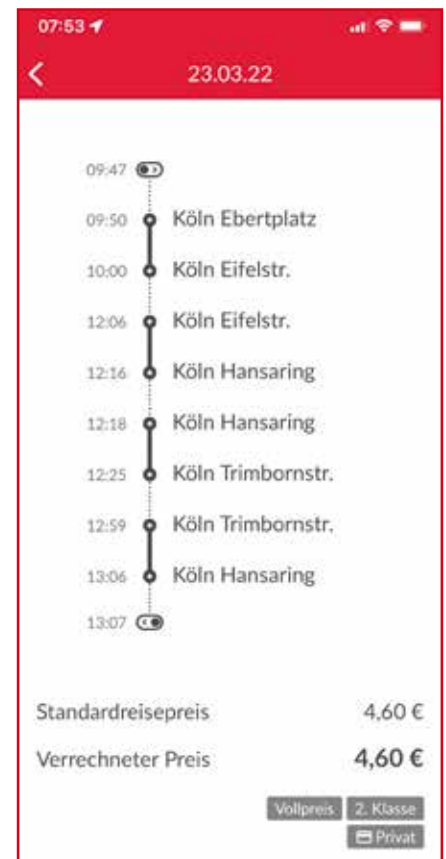
Zwei konkrete Maßnahmen würden helfen, die Akzeptanz des neuen Tarifs zu steigern: Bei Einzelfahrten muss die Preisobergrenze an den preisstufenbasierten Tarif gebunden sein – wie im VRR

bereits umgesetzt. Des Weiteren darf der entfernungsbasierte Tagespreis nicht höher sein als das 24StundenTicket der entsprechenden Preisstufe.

Es ist schade, dass die Kleinstaaterei der Verkehrsverbünde auch bei einem landesweit gültigen Tarif zuschlägt. Unter derselben Marke *eezy.nrw* werden fünf verschiedene Preislisten von vier Verbünden und dem Land NRW angeboten. Warum kann der VRR eine faire Obergrenze für Einzelfahrten setzen, der VRS aber nicht? Einheitlichkeit, Nachvollziehbarkeit und Transparenz in den Tarifen sind Gründe, die mehr Menschen dazu bewegen, den ÖPNV zu benutzen.

Selbstverständlich wollen wir Fahrgäste einen angemessenen Preis für hochwertigen ÖPNV bezahlen. Dazu gehört, dass wir uns keine Gedanken darüber machen müssen, welches Ticket in welchem Tarifsyste das günstigste ist. Der Tarif *eezy.nrw* bietet eine Chance dafür. Wenn man aber mit dem entfernungs-basierten Tarif teurer unterwegs ist als mit Einzelfahrten oder 24StundenTickets, ist die Chance vertan.

Alexander Krumeich,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Abrechnung einer Fahrt kreuz und quer durch Köln mit der App FAIRTIQ

FRIEDENSBILDUNGSWERK	
Bildungsurlaub Mediation Sprachen	
Info: www.friedensbildungswerk.de	Mediation - Sechsstufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)
	Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Hebräisch Griechisch - Ungarisch - Chinesisch
	Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik & Gesellschaft
	Einführung in die gewaltfreie Kommunikation Wochenendseminar - Sa 18./So 19.06.2022
	Kinder des Widerstands – Antifaschismus als Aufgabe Mi 18.05.2022 um 19 Uhr/ Friedensbildungswerk Anmeldung erforderlich
Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E- Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945	



S-Bahnen im Rheinland

Fragen rund um das Zielkonzept 2030+

Anmerkungen zum S-Bahn-Zielkonzept des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) für die Zeit ab dem Jahr 2030

Gemäß dem Stand vom Frühjahr 2022 sieht das Konzept vor, Linien zu bündeln, sie also über die gleiche Strecke mit unterschiedlichen Endpunkten zu führen. Nach **Bergisch Gladbach** fahren künftig in der Hauptverkehrszeit die S 10, die S 11 und die S 14. Die S 14 endet in Nippes, die S 10 in Worringen und die S 11 fährt weiter nach Neuss und Düsseldorf. Wäre es im Linksrheinischen nicht zweckmäßiger, die Linien auf unterschiedlichen Strecken zu führen, um mehr Ziele und Bahnhöfe direkt, also ohne Umsteigen zu erreichen?

Im **Westen von Köln** sollen die S 12 von Bergheim, die S 13 von Düren und die S 19 in der Hauptverkehrszeit ab Horrem fahren. Hier gäbe es die Chance, die S 19 von

Horrem nach Kerpen zu verlängern – in der Hauptverkehrszeit direkt nach Köln, ansonsten als Pendel zwischen Kerpen und Horrem. Dann fahren alle drei Linien als Bündel auf die Stammstrecke.

Warum wird eine S-Bahn nicht von Köln-Ehrenfeld über die Güterbahngleise auf die **S-Bahn-Westspange** (Bahnhof West, Süd, Bonner Wall) geführt? So würden zahlreiche Ziele ohne Umsteigen erreicht. Eine weitere Linie über die Südbrücke ergänzend zur geplanten S 16 macht den Ausbau kostengünstiger. Für den Güterverkehr bieten sich die Gleise der RWE zwischen Rommerskirchen und Hürth an.

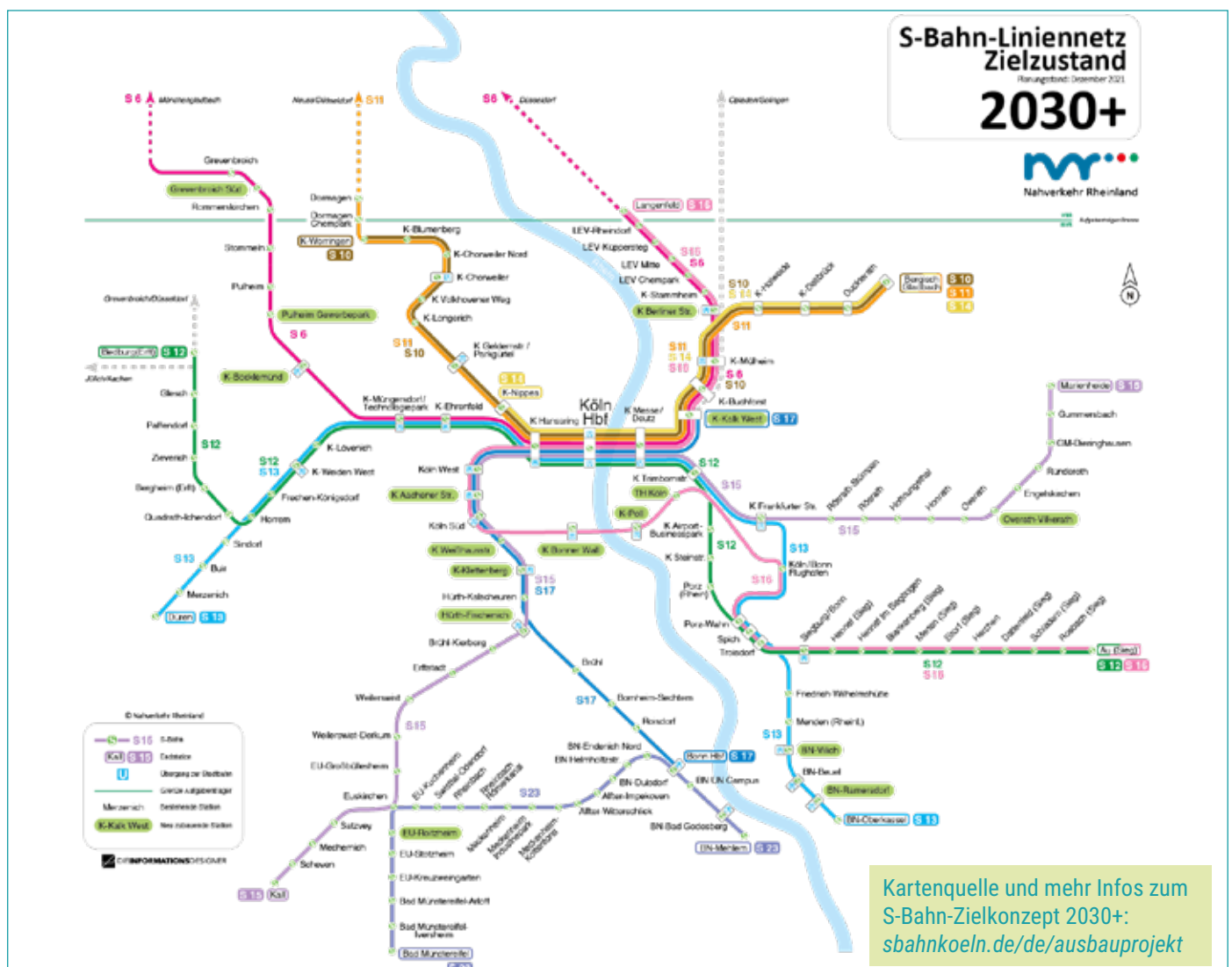
Auf der **Eifelstrecke** von Kall über Euskirchen ist weiterhin nur eine S-Bahn, die S 15, geplant. Ist ein 20-Minuten-Takt von Euskirchen nach Köln ausreichend? Könnte die S 14 nicht bis Euskirchen verlängert werden, statt in Köln-Nippes zu enden?

Auch für die **Oberbergische Bahn** – neu: S 15 – stellt sich die Frage nach einer zweiten Linie, um den Takt zu verdichten und weitere Ziele anzufahren. Warum nicht von der Frankfurter Straße ebenfalls über die Südbrücke und die Westspange, um dann nach Pulheim als Ergänzung zur S 6 geführt zu werden?

Ist es logisch, dass der klimaschädliche **Flughafen Köln/Bonn** gleich zwei Linien (S 13 und S 16) erhält, **Porz** aber weiterhin nur eine (S 12) mit geringerem Takt?

Die **S 17 aus Bonn** endet im Kölner Osten. Wäre eine Verlängerung nach Opladen und Solingen nicht angemessen? So könnte ein Anschluss an die Linien S 1 und S 7 hergestellt und das Kölner Netz besser mit dem zwischen Solingen und Düsseldorf verknüpft werden.

Roland Schüller



cambio CarSharing
**Im Rheinland
unterwegs.**



Auch ohne eigenes Auto in 10 Städten an 175 Stationen
mit 750 Fahrzeugen.

www.cambio-CarSharing.de

Infrastrukturausbau für den Öffentlichen Verkehr und Naturschutz

Zielkonflikt auflösen

Aufforderung zu einer offenen Diskussion über Konflikte zwischen Infrastrukturausbau für die Verkehrswende und Naturschutz

Um die Ziele des Klimaschutzes zu erreichen, sind zwei wichtige Bestandteile der Naturschutz und die Mobilitätswende. Die dringend umzusetzende Mobilitätswende erfordert an vielen Stellen den Ausbau der Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr (ÖV). Neue Trassen für den Personen- und Güterverkehr, aber auch für das Fahrrad sind zwangsläufig kaum ohne einen Eingriff in die Natur zu realisieren. Gleichzeitig muss der Naturschutz mehr in den Fokus rücken, gerade auch bei der Umsetzung von Verkehrsbauvorhaben. Durch die unterschiedlichen Anforderungen – Nutzung von zusätzlichen Flächen für Verkehrswege und Schutz von Flächen vor Inanspruchnahme, Versiegelung und anderen potentiellen Umweltschutzbeträchtigungen – ergibt sich zwangsläufig ein Zielkonflikt.

ÖPNV-Ausbau oder Umweltschutz – Kriterien

Es ist daher darauf zu achten, dass die Verkehrsinvestitionen einen hohen Nutzen haben und die möglichen Umweltbeeinträchtigungen demgegenüber minimal sind oder kompensiert werden können, zum Beispiel durch Entsiegelung oder Anlage von Biotopen an anderer Stelle.

Für die Bewertung des jeweiligen Nutzens einer Infrastrukturmaßnahme und der potentiellen Umweltbeeinträchtigungen ist eine breite, offene Diskussion nötig. Es gilt dabei, alle Kriterien zu gewichten und sorgfältig gegeneinander abzuwägen:

- Für die Durchsetzung der Mobilitätswende ist sicher zu bewerten, welche Verlagerungseffekte auf den öffentlichen Verkehr durch die Realisierung einer Infrastrukturmaßnahme erzielt werden können, beziehungsweise welchen Beitrag sie zu einer Reduzierung des Straßenverkehrs leistet.
- Für einen zielgerichteten Naturschutz wäre einzuschätzen, welchen Grad der Schutzbedürftigkeit das durch die Baumaßnahme betroffene Gebiet hat, welche Eingriffe vertretbar wären und

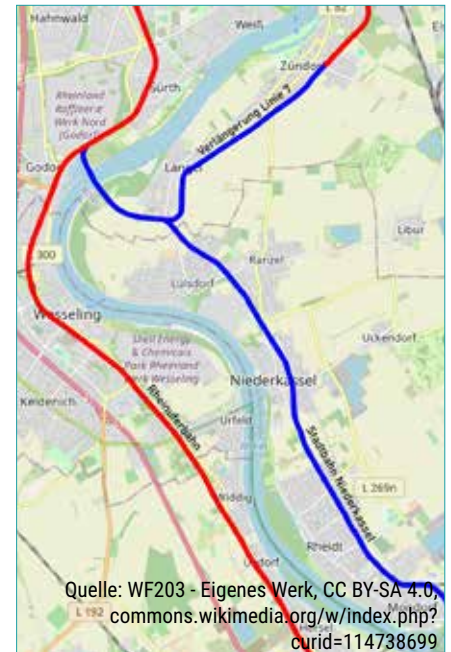
wie sinnvolle und wirksame Kompensationsmaßnahmen umsetzbar sind. Wichtig ist an dieser Stelle aber auch eine Bewertung der großräumigen, übergeordneten Auswirkungen auf die Lebensräume und dadurch mittelbar auf den Artenschutz, die sich durch die CO₂-Minderung und das Entgegenwirken auf die Erderwärmung ergeben, wenn eine Infrastrukturmaßnahme für den ÖV realisiert wird.

Beispiel Stadtbahnausbau im Rechtsrheinischen

Ein aktuelles Beispiel für einen bestehenden Zielkonflikt ist der geplante Bau der rechtsrheinischen Stadtbahn von Köln nach Bonn über Niederkassel. Dieses Projekt wurde lange in direkter Verbindung mit der sogenannten Rheinspange, einer Autobahnverbindung im Kölner Süden, betrachtet. Die neue Verbindungsbahn bringt keinen positiven Effekt für die Verkehrswende, sondern ist im Gegenteil kontraproduktiv. Sie würde unter anderem zu einer erheblichen zusätzlichen Versiegelung von Flächen und zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Straße führen. Dieses Vorhaben ist also eindeutig abzulehnen.

Dies gilt jedoch nicht für die neue Stadtbahnstrecke zwischen Köln und Bonn. Deren Realisierung erfordert, neben der Trasse für die Strecke, den Bau einer Rheinbrücke, vorzugsweise im Bereich Godorf/Langel. Zweifelsohne stellt insbesondere der Bau der Brücke einen gravierenden Eingriff in bestehende Habitate für Flora und Fauna dar. Dennoch gilt es hier abzuwägen, welche übergeordneten Ziele zur Umsetzung des Klimaschutzes und damit zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels in Bezug auf die Erderwärmung umgesetzt werden müssen.

Gerade durch eine attraktive ÖPNV-Erschließung von Niederkassel – der größten Stadt im Rhein-Sieg-Kreis ohne Schienenanbindung –, aber auch von Langel, Lüssdorf, Rheidt und Mondorf können die Pendlerströme auf der Straße zwischen Köln und Bonn verringert werden. Dies bedeutet eine geringere Abgasbelastung, weniger Verkehrslärm und eine höhere Lebensqualität nicht nur in den beiden großen Städten, sondern auch in den an der neuen Strecke liegenden Orten. Durch



Planung der Stadtbahn in Niederkassel mit neuer Rheinbrücke zwischen Langel und Godorf (Ausschnitt), Stand 28. Januar 2022

die neue Rheinbrücke werden darüber hinaus neue Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen, und so die links- und rechtsrheinischen Orte auf umweltfreundliche Weise näher aneinander gebunden. Dies hilft dem Klimaschutz und leistet so auch einen Beitrag in übergeordneter Weise für den Landschafts- und Artenschutz. Dieser Nutzen sollte höher bewertet werden als eine kleinräumige Betrachtung der Auswirkungen der durch den Bau der Strecke beeinflussten Bereiche.

Für die beteiligten Akteure außerhalb der öffentlichen Administration stellt die Bewertung dieser Situation und die daraus folgende Meinungsbildung eine große Herausforderung dar. Der gegenseitige Austausch der Argumente und deren sorgsames Abwägen sind als elementar anzusehen. Dieser Prozess sollte unter großer gegenseitiger Wertschätzung erfolgen, schließlich stellen sich alle Beteiligten in den Dienst für die Umsetzung desselben Ziels: dem Schutz des Klimas und damit der Erhaltung unseres Lebensraums.

Wie kann nun dieser Zielkonflikt für das Beispiel der Rheinbrücke für die neue Stadtbahnstrecke aufgelöst werden? Zunächst sollte, wünschenswerter Wei-

se, ein Einverständnis darüber erzielt werden, die neue Stadtbahnverbindung Köln – Bonn als dienlich im Sinne der übergeordneten Zielerreichung (Erinnerung: Klimaschutz) anzusehen. Anschließend muss nach Wegen gesucht werden, unter welchen Bedingungen die Umsetzung möglich ist.

Damit ein Erfolg erzielt werden kann, sind sicherlich Zugeständnisse der Vertreter beider Betrachtungsweisen erforderlich. Diese sollten weder überzogen noch der jeweiligen Überzeugung widersprechend, sondern umsetzbar sein.

Aufforderung zur Diskussion

Da sich der VCD für einen Ausbau des ÖPNV einsetzt, sich dem Natur- und Klimaschutz aber ebenso verpflichtet fühlt, besteht dieser Konflikt gewissermaßen schon innerhalb dieser Organisation. Daher plädiert der VCD für einen offenen, sachlichen und zielführenden Umgang mit diesem Thema und lädt alle Interessierten zu einem Dialog ein. Der VCD möchte eine Plattform hierfür anbieten und wünscht sich eine breite und offene Diskussion über Verfahren und

Lösungen solcher Zielkonflikte. Wir bitten daher um Meinungsäußerungen und Stellungnahmen. Diese können an die Mailadresse info@vcd-koeln.de mit dem Betreff „rechtsrheinische Stadtbahn“ gesendet werden. Auch eine Veröffentlichung als Leserbrief oder Artikel in der RHEINSCHIENE oder einer RHEINSCHIENE extra ist möglich. Bei entsprechendem Interesse bieten wir ferner an, das Thema bei einem künftigen Treffen des Arbeitskreises ÖPNV oder in einem gesonderten Workshop zu besprechen.

Stephan Weber



Fahrradstraßen in der Frechener Innenstadt Konzept der Stadtverwaltung kommt nicht voran

Kleinliche Streitereien um einzelne Pkw-Stellplätze gefährden die Umsetzung sinnvoller Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr.

Als vor zwei Jahren die Radfahrer*innen im Rahmen des ADFC-Fahrradklimatests die Fahrradfreundlichkeit ihrer Heimatstädte bewerteten, fiel in Frechen das Ergebnis denkbar schlecht aus: In der Kategorie „Kommunen bis 100.000 Einwohner in NRW“ musste sich die Stadt mit dem drittletzten Platz zufriedengeben.

Im selben Jahr, nämlich im Juni 2020, stellte die Frechener Stadtverwaltung ihr Konzept „Fahrradstraßen in der Frechener Innenstadt“ vor. Die Straßen in der Frechener Innenstadt sollten so fahrrad- und fußgängerfreundlicher gestaltet werden.

Die Verwaltung schlug darin vor, einige Straßen zu Fahrradstraßen und Einbahnstraßen umzuwidmen sowie Einbahnstraßen in beide Richtungen für Radfahrende freizugeben – nach Auffassung des VCD sicherlich geeignete Maßnahmen, den

Radfahrenden mehr Raum zu geben und deren Sicherheit deutlich zu verbessern.

Für insgesamt zwölf Straßen sah das Konzept Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs und für drei Straßen Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrs vor. Einige besonders schmale Bürgersteige sollten dabei breiter werden, um die gesetzlichen Mindestanforderungen einzuhalten.

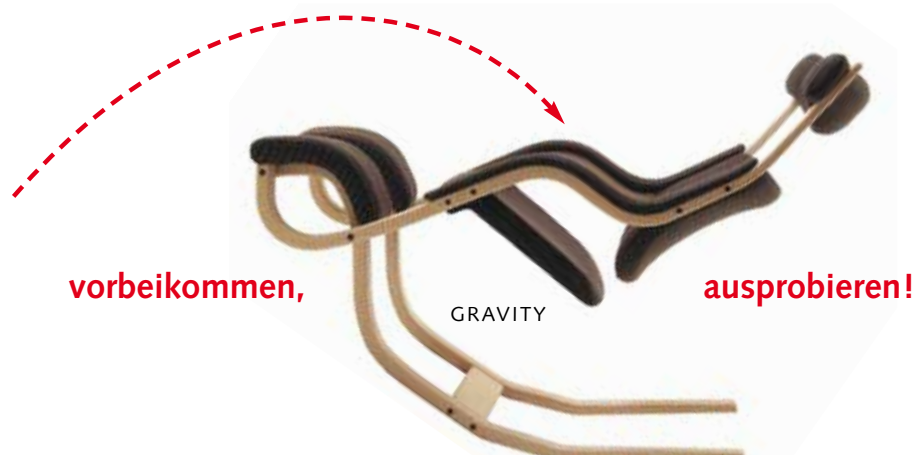
Dabei sollten auch PKW-Stellplätze entfallen: fünf Parkplätze auf der Hühelner Straße sowie 15 sogenannte Hops-Parkstände auf der Franz-Hennes-Straße, wo das in vielen Städten verbotene teilweise Parken auf dem Bürgersteig erlaubt ist. Unterm Strich sollten aber auch zwölf neue Parkplätze geschaffen werden.



Foto: Kathrin Kerner

Die Kidical Mass forderte Verbesserungen für den Radverkehr.

Erfreulicherweise gab und gibt es Unterstützung für den Fuß- und Radverkehr in der Frechener Bürgerschaft. Die Initiativgruppen einer Frechener Gruppe der *Kidical Mass* überreichten der Bürgermeisterin im November vergangenen Jahres einen Forderungskatalog, der von 194 engagierten Menschen unterzeichnet worden war und sich vor allem für ein angstfreies und



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Köln

Roonstraße 6

am Barbarossaplatz

fon: 0221- 921 39 50

www.denkmoebel.de

sicheres Radfahren in Frechen unter dem Motto „Platz da für die nächste Generation“ stark machte.

Widerstand einer Ratsfraktion

Doch im Januar dieses Jahres formierte sich auch Widerstand. In einem Antrag formulierte eine Ratsfraktion Zweifel am städtischen Konzept und schätzte „die Vorteile für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer ziemlich gering“ ein. Auch befürchtete sie „umständliche Carré-Umfahrungen“ bei der Einbahnstraßenregelung und bemängelte bei den wegfallenden Parkplätzen, „dass bisher nirgendwo erwähnt würde, wie und wo die ersetzt werden sollen.“

Verzögerungen drohen

Viele Frechener Radfahrer*innen befürchten nun, dass – wie seit vielen Jahren – um jeden einzelnen Parkplatz und jeden Meter Fahrradstraße gerungen und sich deshalb nichts ändern wird. Einige

Entscheider*innen nehmen leider allzu oft ausschließlich die Auto-Perspektive ein. Die gewünschte höhere Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr ist jedoch nur durch eine geänderte Nutzung des Straßenraums zu erreichen. Dazu tragen die vorgeschlagenen Einbahn- und Fahrradstraßen bei.

Der VCD ist davon überzeugt, dass nur dann, wenn eine höhere Sicherheit gegeben ist, mehr Menschen aufs Rad umsteigen werden. Nicht von ungefähr stellte die *Kidical Mass* die Frage: „Würde ich mein Kind hier alleine mit dem Rad fahren lassen?“

Die Zeit drängt

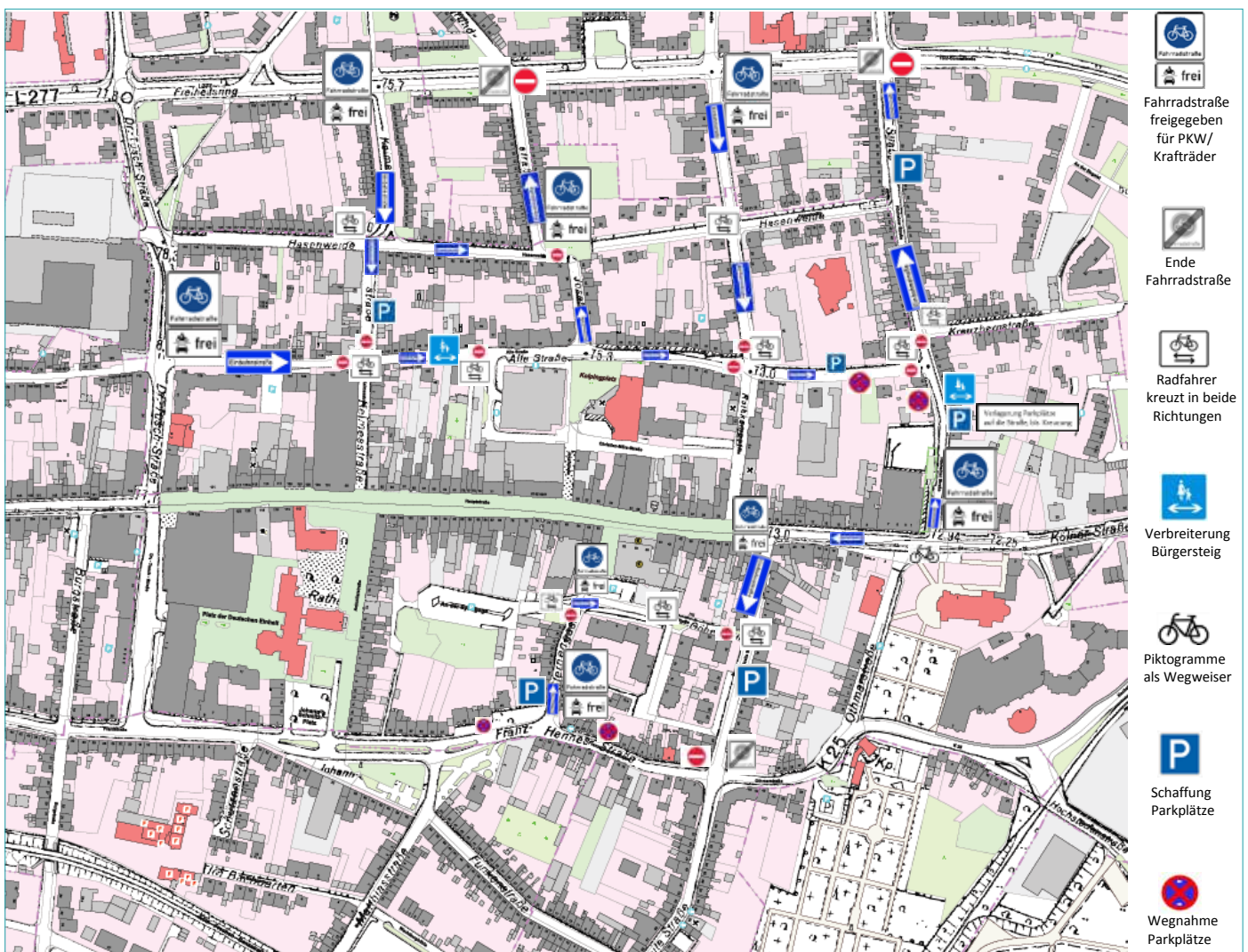
Die nächsten Jahre sind entscheidend für eine Verkehrs- und Klimawende: Es muss sich etwas ändern – auch in Frechen. Es gilt, das Fahrradstraßenprojekt schnellstmöglich umzusetzen. Die Verkehrswende darf nicht länger verschleppt werden. Nach 100 Jahren autofreundlicher Politik sind die Frechener Straßen lebensfeind-

licher denn je. Dem Menschen muss wieder mehr Platz eingeräumt werden – insbesondere in der Innenstadt. Der Fuß- und Radverkehr sollte auch gegenüber dem ruhenden Verkehr Vorrang bekommen. An einer Handvoll Parkplätze darf die Sicherheit der Frechener Kinder und Erwachsenen nicht scheitern.

Testbetrieb wäre sinnvoll

Um das Verfahren wieder in Gang zu setzen und den derzeitigen Stillstand zu überwinden, sollte eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt werden. Danach könnte ein Testbetrieb eingerichtet werden, um die Akzeptanz der Anwohner*innen zu gewinnen. Denkbar wäre auch, zunächst nur die Beschilderung zu ändern, bevor mit den begleitenden Baumaßnahmen begonnen wird. Vielleicht könnte sich Frechen beim nächsten ADFC-Fahrradklimatest dann um ein paar Plätze verbessern...

Hans-Georg Kleinmann



Übersichtsplan mit den geplanten Fahrradstraßen

Dauerzählstellen Radverkehr

Die Zahlen des Jahres 2021

Die Stadt Köln betreibt 17 Dauerzählstellen für den Radverkehr. In RHEINSCHIENE extra 13 wurde eine genaue Analyse der Daten dieser Zählstellen bis zum Jahr 2020 vorgestellt. Nachfolgend ein kurzes Update mit den Zahlen für 2021.

Das unten abgebildete Diagramm zeigt die langfristige Entwicklung der Zahlen für den Radverkehr an sechs ausgewählten Dauerzählstellen. Es wird deutlich, dass an diesen die Zahl der Radfahrenden im Jahr 2021 niedriger war als im Jahr 2020. Ein Einflussfaktor für den Rückgang dürfte das Wetter gewesen sein. Die Jahresdurchschnittstemperatur lag im Jahr 2020 noch bei knapp 12 °C während sie 2021 nur noch 10,5 °C betrug. Es regnete auch mehr. Die jährliche Niederschlagsmenge stieg von 710 mm (2020) auf fast 800 mm (2021) an. Bei Regen und Kälte steigen weniger Personen auf das Fahrrad, sodass die Zahlen an den Dauerzählstellen sinken. In RHEINSCHIENE extra 13 wurde genauer analysiert, wie das Wetter den Radverkehr beeinflusst.

Die Corona-Pandemie dürfte die Daten auf unterschiedliche Weise beeinflusst haben. Die Menschen arbeiten häufiger von zuhause aus und müssen demnach seltener zur Arbeit in die Stadt pendeln.

Der Weg zum Geschäft, Restaurant oder Kino wurde aufgrund der Pandemie sicherlich auch seltener angetreten. Beide Effekte haben mutmaßlich zu sinkenden Zahlen an den Zählstellen geführt.

Viele Menschen vermieden den ÖPNV und stiegen auf andere Verkehrsmittel um. Davon dürfte auch das Fahrrad profitiert haben. Außerdem gewann das Radfahren als Freizeitbeschäftigung mehr an Popularität. Der starke Anstieg an der Zählstelle „Poller Wiesen“ in 2020 dürfte durch diesen Effekt zu erklären sein.

Die beiden zuletzt genannten Gründe sollten die Zahlen eher positiv beeinflusst haben. Ob eher die dämpfenden oder die steigernden Effekte dominieren, ist mit den vorliegenden Daten nicht festzustellen.

Langfristige Trends

Generell sind die Gründe für die jährlichen Schwankungen schwer zu bestimmen. Interessanter sind die langfristigen Trends. Sie können als Indikator für die Entwicklung des Radverkehrs in Köln dienen. Die in der Abbildung dargestellten Zahlen zur jährlichen Verkehrsstärke zeigen bei zwei Zählstellen eine Zunahme (Venloer und Bonner Straße), bei drei Zählstellen eine

Stagnation (Deutzer Brücke, Neumarkt und Hohenzollernbrücke) und bei einer Zählstelle eine unklare Tendenz (Poller Wiesen).

Beispiel Venloer Straße

An der Venloer Straße befindet sich die verkehrsreichste aller 17 Zählstellen. Sie zeigt eine stetige Zunahme an Radfahrenden auf nun rund zwei Millionen pro Jahr an. Diese Entwicklung verwundert, denn die Venloer Straße hat eine vollkommen unzulängliche Radverkehrsinfrastruktur. Hier sind nicht wegen, sondern trotz der Bedingungen immer mehr Radfahrerinnen und Radfahrer unterwegs. Hohe Radverkehrszahlen und eine schlechte Infrastruktur haben allerdings ihren Preis: Die Venloer Straße ist ein Unfallschwerpunkt. Deswegen ist es so wichtig, dass sie möglichst schnell in eine Einbahnstraße mit verkehrsberuhigtem Geschäftsbeereich umgewandelt wird.

Zur Venloer Straße siehe auch den Artikel mit unseren Forderungen zum Verkehrsversuch auf Seite 8 dieser Ausgabe.

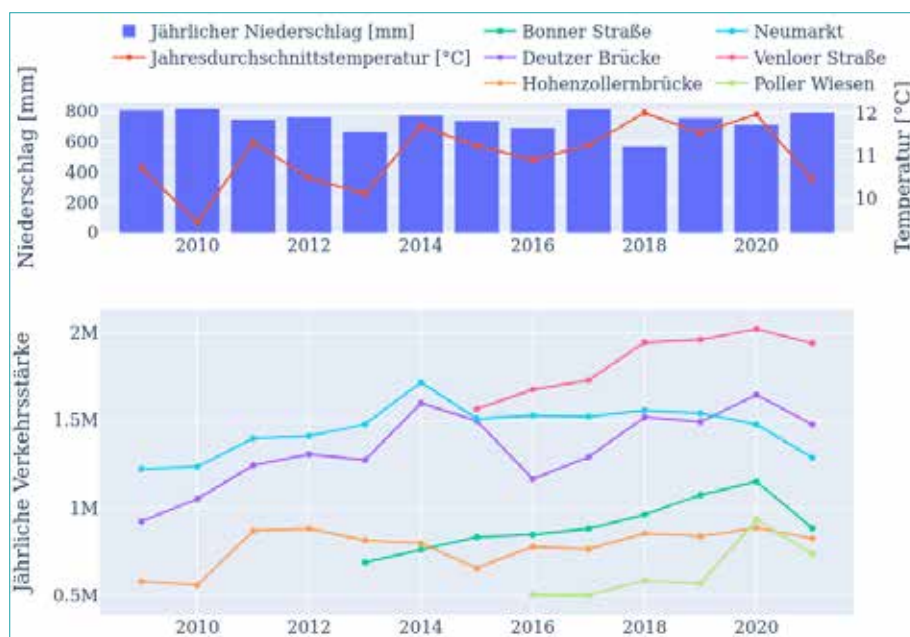
Beispiel Ost-West-Achse

Am Neumarkt und auf der Deutzer Brücke stagnieren die Zahlen. Die Infrastruktur lädt auch an diesen beiden Stellen nicht zum Radfahren ein. Anscheinend gibt es – im Gegensatz zur Venloer Straße – nicht mehr Mutige, die sich auf die veralteten Nebenanlagen trauen. Als VCD fordern wir daher, dass auf der gesamten Ost-West-Achse eine Autospur dem Radverkehr zugesprochen wird – Details dazu in RHEINSCHIENE 66, RHEINSCHIENE extra 14 sowie in dieser Ausgabe auf den nächsten beiden Seiten.

Fazit

Die hier betrachteten Zahlen, aber auch die Daten der weiteren Zählstationen zeichnen das Bild einer Stadt mit durchaus zunehmendem Radverkehr. Von einer rasanten Zunahme oder gar einem Radverkehrs-Boom, wie es eine wirkliche Verkehrs- und Klimawende erfordern würde, kann allerdings noch nicht gesprochen werden.

Nicolas Sommer



Radverkehrszahlen und Wetterbedingungen: Im unteren Teil sind die jährlichen Verkehrsstärken ausgewählter Zählstellen für den Zeitraum von 2009 bis 2021 dargestellt. Im oberen Teil sind der jährliche Niederschlag sowie die Jahresdurchschnittstemperatur an einer Wetterstation im Kölner Osten zu sehen.

Ost-West-Achse (Teil 3)

Radspuren zwischen Weiden und Innerer Kanalstraße

In der letzten Ausgabe begannen wir mit einer Artikelreihe zur Umgestaltung der Kölner Ost-West-Achse. Teil 1 gab einen Überblick, der zweite Teil, erschienen in RHEINSCHIENE extra 14, enthielt unsere Vorschläge zum innenstädtischen Abschnitt der Achse. Hier nun Teil 3, der dem westlichen Abschnitt dieser Verkehrsstrasse gewidmet ist.

Die Aachener Straße stellt einen Großteil des linksrheinischen Abschnitts der Ost-West-Achse dar. Im Folgenden wollen wir ausgehend von der Kreuzung mit der Inneren Kanalstraße die Aachener Straße Richtung Westen bis zur Haltestelle Weiden-West und zurück verfolgen. Wie in den vorangegangenen Artikeln dieser Serie zur Ost-West-Achse ist unsere Forderung, dass eine Autospur für den Radverkehr umgewidmet wird.

Ampeln – Veränderung der Haltestellen

Durch die Führung auf der Straße erhöht sich die Zahl der Ampeln, an denen die Radfahrenden potentiell halten müssen. Ursache für viele dieser Ampeln ist die Stadtbahnlinie mit ihren in regelmäßigen Abständen auftretenden Haltestellen. An beiden Enden der Haltestellen ermöglichen Fußgängerüberwege die Querung der Straße, um von den mittig gelegenen Stadtbahnhaltestellen auf die Gehwege zu gelangen. Diese mit Ampeln geregelten Übergänge halten wir aus mehreren Gründen für nicht optimal. Erstens sind mitunter einige Meter zurückzulegen, um an die Enden der Haltestelle zu gelangen. Das ist wenig komfortabel für alle, die mit der Stadtbahn fahren möchten. Zweitens warten Zufußgehende bei roter Ampel häufig auf dem Radweg. Dadurch kann es zu Konflikten mit Radfahrenden kommen.

Und drittens kann die bestehende Ampellösung zu Stoßzeiten dazu führen, dass der Bahnsteig gefährlich voll wird. Ein Beispiel hierfür ist die Stadtbahnhaltestelle „Melaten“ ①. Dort steigen morgens viele Schülerinnen und Schüler des angrenzenden Apostelgymnasiums und der Liebfrauenschule aus. Kommen zwei Bahnen kurz hintereinander an und ist die Fußgängerampel rot, so stauen sich die Schülerinnen und Schüler am Bahnsteig, auf dem schnell kaum noch Platz vorhanden ist.

Wir schlagen vor, dass an jeder Stadtbahnhaltestelle Tempo 30 eingeführt und die Fußgängerquerung durch Zebrastreifen ermöglicht wird. Idealerweise werden die bestehenden Fußgängerüberwege verbreitert und wird in der Mitte der Haltestelle eine weitere Querung ermöglicht. Ein solches Design der Zugänge zu den Stadtbahnhaltestellen löst nicht nur die oben genannten Probleme, sondern führt auch zu weniger Ampelanlagen auf der Aachener Straße. Radfahrende kämen dadurch auf der für sie umgewidmeten Autospur deutlich schneller voran.

Erlebte Einkaufszone schaffen in Braunsfeld

Vom Melatenfriedhof bis zur Kreuzung Militärring ist die Aachener Straße fast durchgehend dreispurig. Häufig wird die äußere Spur zum Parken genutzt. Insbesondere im Bereich der Braunsfelder Einkaufsmeile ②, die sich auf beiden Straßenseiten vom Gürtel bis zu den Gleisen der Güterbahn Köln-Frechen erstreckt, ist die augenblickliche Führung des Radverkehrs in der Nebenanlage mit großen Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr behaftet. Eine umgewidmete Autospur würde flüssiges Radfahren ermöglichen sowie zu einem entspannten Einkaufen



Statt eines Radwegs folgt ein Supermarktparkplatz ⑤. Radfahrende sind gezwungen, diesen – trotz der Gefahren durch ausparkende Autos – zu durchqueren, um der Aachener Straße folgen zu können.



An der Braunsfelder Einkaufsmeile (oben, ②) wie auch am Rheincenter (unten, ③) teilen sich Radfahrende und Fußgängerinnen und Fußgänger den schmalen Gehweg, während der Autoverkehr zum Beispiel in Braunsfeld drei Spuren plus Parkstreifen benutzen kann.



Aachener Straße zwischen Weiden und Innerer Kanalstraße. Die Ziffern kennzeichnen die im Artikel angesprochenen Orte, auf denen derzeit besondere Probleme für den Radverkehr bestehen.

und Flanieren auf dem dann deutlich breiteren Gehweg einladen.

Zu schmale Radwege in Richtung Stadion

Die bestehende Nebenanlage ist im weiteren Verlauf durchgehend zu schmal – beispielsweise vor dem Stadion stadtauswärts ⑤. Geradezu absurd wird die Führung ab der linksseitigen Einmündung des Rosenwegs ④. Der Radweg ist selten breiter als ein Meter und stückweise teilen sich Radfahrende und Fußgänger einen handtuchbreiten Gehweg. Über die Autobahn hinweg erwartet die Radfahrenden eine weitere groteske Situation. Kurz hinter der Einmündung Goethestraße endet der Radweg abrupt vor dem Parkplatz eines Supermarktes ⑤. Es bleibt einem nichts anderes übrig, als über den Parkplatz zu fahren und sich den Gefahren durch ausparkende Autos auszusetzen.

Weitere Engstellen für Radfahrende und Fußgänger folgen bis zur Haltestelle Weiden-West. Vom Ortsausgang Weiden bis zur Station wird man auf einem Zweirichtungsradweg geführt, der weniger als zwei Meter breit und somit alles andere als eine qualitativ hochwertige Radinfrastruktur ist ⑥.

Auf der gesamten Strecke sind die Bordsteine vielfach für Einfahrten abgesenkt. Dies führt zu einem regelmäßigen „Auf und Ab“ auf der Nebenanlage. Der Fahrkomfort wird dadurch insbesondere bei flottem Fahren eingeschränkt. Ein

Radweg auf der Straße würde auch hierfür Abhilfe schaffen.

Gleiche Probleme stadteinwärts

Von Weiden aus betrachtet stadteinwärts gleichen die Probleme denen der stadtauswärts führenden Strecke. Interessant ist, dass rund um die Stadtbahnhaltestelle „Weiden Römergrab“ für Autos die Straße schon heute einspurig ist ⑦. Der Verkehrskollaps ist trotzdem ausgeblieben.

Kurz hinter der Haltestelle hört der Radweg für 30 Meter auf, weil es anscheinend wichtiger war, dort eine Kfz-Haldebucht zu installieren. Einige schwer einsehbare Ausfahrten, Eingangsbereiche von Geschäften sowie ungünstig platzierte Laternenpfähle machen diesen kurzen Bereich gefährlich.

Ähnlich wie für die Braunfelder Einkaufsmeile beschrieben, kommt es auch am Rhein-Center durch den auf dem Gehweg geführten Radweg zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr ⑧.

Auf dem weiteren Weg in Richtung Innenstadt ist der Radweg häufig zu schmal und in schlechtem baulichen Zustand. Zusätzlich gibt es einige größere Gefahrenstellen durch schlecht einsehbare Einmündungen wie die der Lortzingstraße.

Fazit

Man kann zugestehen, dass der Radweg zwischen Militärring und Innerer Kanalstraße – mit Ausnahme der Braunsfelder



Der Radweg mündet abrupt und macht einer Parkbucht Platz. Eine Weiterfahrt ist nur auf einem sehr schmalen Bürgersteig möglich – gefährliche, schwer einsehbare Ausfahrten sowie ungünstig platzierte Laternenmasten inbegriffen.

der Einkaufsmeile – keine Katastrophe ist. Allerdings würde auch auf diesem Abschnitt die Radverkehrsinfrastruktur durch Umwandlung einer der drei Autospuren eine komplett andere Qualität bieten. Die Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr schränkt man durch die Umwidmung jedenfalls nicht ein, denn die dritte Spur der durchgehend dreispurigen Straße wird vornehmlich zum Parken genutzt.

Der Radweg auf der Aachener Straße ist in großen Teilen unzureichend. Die Umwidmung einer Autospur für den Radverkehr verbessert die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur signifikant. Es entstünde eine komfortable, sichere und schnelle Radverbindung im Kölner Westen.

Pierre Beier, Nicolas Sommer, Anselm Weische, Michael Vehoff □

Köln-Bilderstöckchen

Die verschwundene Brücke

Im Bilderstöckchen wurde eine wichtige Radverkehrsverbindung gekappt. Ein Ende dieses Zustands ist nicht in Sicht.

Im Zuge der Etzelstraße in Köln Bilderstöckchen war es bisher möglich, mit dem Fahrrad oder zu Fuß über eine Brücke eine vielbefahrene Autostraße, die Äußere Kanalstraße, zu überqueren.

Doch diese Brücke fehlt. Da ist ein Loch. Und schon seit langem. Mindestens seit einem Jahr klafft hier auf einer wichtigen Radverbindung zwischen dem Kölner Norden und der Innenstadt ein Loch.

■ Das zuständige Brückenamt kann zwar Brücken abreißen, aber keine neuen Brücken bauen, siehe auch die Brücke

über die Weinsbergstraße.

- Es gibt auch keine provisorische Brücke oder einen Ersatz.
- Es gibt nicht einmal Hinweisschilder, dass diese Brücke nicht mehr vorhanden und es somit sinnlos ist, die Rampen emporzufahren, nur um oben vor einer Barriere zu stehen.
- Es gibt keine gute Führung für den Rad- und Fußverkehr, sondern er muss die bestehende Autokreuzung benutzen, an der Rad- und Fußverkehr völlig untergeordnet sind. Die Wartezeiten sind lang, die Aufenthaltsqualität ist miserabel.

Da keine Anzeichen einer Bautätigkeit zu erkennen sind, wird dieser Zustand noch

lange dauern. Dabei hatte die Politik schon frühzeitig beschlossen, die marode Brücke durch einen Neubau zu ersetzen. Und gleich etwas zu verbreitern, damit eine gewisse Qualität für den Rad- und Fußverkehr erreicht wird. 6,00 Meter sollten es sein.

Doch ein Amt legt sich quer, da die Brücke auch zwei Grünzüge verbindet. Und im Grünzug soll flaniert werden, aber bloß nicht radgefahren. Und schon gar nicht auf einer wichtigen Radachse. Die sollen am besten auf der parallel verlaufenden Autobahn fahren oder sonst wo. Doch bloß nicht im Grünen.

Roland Schüler □

Bericht aus dem Team des Fahrradbeauftragten

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Ein Überblick über die wichtigsten im Frühjahr 2022 umgesetzten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung

Für die Radfahrenden in Köln hat sich wieder einiges verbessert. Schwerpunkt der Maßnahmen ist weiterhin die Flächenumverteilung zu Gunsten des Umweltverbundes. Außerdem gibt es eine große Neuigkeit für den Fußverkehr: Die Stadt Köln hat ihren ersten Fußverkehrsbeauftragten eingestellt (siehe dazu Seite 17).

Nachfolgend beispielhaft einige der zuletzt in Köln umgesetzten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung.

Ein Kilometer Radfahrstreifen auf der Riehler Straße in Köln



Umfangreiche Arbeiten zur fahrradfreundlichen Umgestaltung vollständig beendet. Die Stadt Köln hat im ersten Quartal 2022 die letzten Arbeiten zur Einrichtung des Radfahrstreifens auf der Riehler Straße in Köln-Neustadt/Nord (Agnesviertel) beendet. Bereits zwischen September und November 2021 wurden im Abschnitt zwischen dem Ebertplatz und der Amsterdamer Straße auf jeweils einem Kilometer Länge in beiden Fahrtrichtungen 2,50 Meter breite Radfahrstreifen eingerichtet. Die Zahl der durchgehenden Kfz-Fahrspuren auf der Riehler Straße reduzierte sich hierdurch von sechs auf vier.

Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Radfahrstreifens wurden zwischen September und Dezember im Streckenverlauf fünf Ampelanlagen geändert oder erweitert.

Sichtzeichen zum Schutz der Radfahrenden. Nachdem sie in Köln in 2021 erst-

malig auf der Aachener Straße zum Einsatz kamen, wurden auch auf der Riehler Straße abschnittsweise zum Schutz der Radfahrenden sogenannte „Sichtzeichen“ auf der Markierung zwischen Radspur und Kfz-Fahrstreifen ergänzt. Damit wird der Radfahrstreifen deutlicher von der Kfz-Spur getrennt.

Um eine Verwechslung mit Baustellenmarkierungen oder -einrichtungen zu vermeiden, werden diese in weißer Farbe verbaut.

Vielfältige Verbesserungen für den Radverkehr. Weiterhin wurden die Einbahnstraßen Am Zuckerberg, Riehler Platz und Blumenthalstraße für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet und das Angebot an Fahrradstellplätzen ausgeweitet. Der freilaufende Rechtsabbieger Clever Straße/Riehler Straße wurde abgepollert und so aus dem Betrieb genommen.

Die Umgestaltung der Kölner Ringe geht weiter



Die Umgestaltung der Ringe im Abschnitt des Salierrings zwischen Sachsenring und Barbarossaplatz wurde in 2021 weitestgehend abgeschlossen. In Fahrtrichtung Norden wurde eine der beiden Autofahrspuren in einen 2,50 Meter breiten Radfahrstreifen umgewandelt.

Zwischen der Autofahrspur und dem Radfahrstreifen wurde an einigen Stellen ein 50 Zentimeter breiter Sicherheitsraum markiert. Die Möglichkeit zum Kurzzeitparken wurde durch Ladezonen sowie Flächen für Bewohnerparken und Fahrradabstellanlagen ersetzt.

Außerdem wurde die Querung des Salierrings zwischen den Straßen Am Duffesbach und Am Weidenbach optimiert.

Hier entfällt der Linksabbieger aus dem Duffesbach in den nördlichen Salierring. Für Radfahrende wurden die Möglichkeit zum indirekten Linksabbiegen und vorgezogene Aufstellflächen eingerichtet.

In Richtung Norden ist es nun möglich, die Ringe auf gut drei Kilometern vom Ubierring bis zum Rudolfplatz lückenlos auf einem Radfahrstreifen oder einem Schutzstreifen zurückzulegen.



Ebenfalls wurde in den letzten Wochen auf dem Hohenstaufenring, zwischen Beethovenstraße und Zülpicher Platz, die Flächen des ehemaligen Radwegs in Bürgersteige umgewandelt. Dadurch steht Zufußgehenden nun eine größere, übersichtlichere und sicherere Aufstellfläche an der Querung zur Bahnhaltestelle zur Verfügung.

Als Teil der Umbaumaßnahmen in diesem Bereich wurde bereits im September 2021 die Durchfahrt Zülpicher Platz für den Autoverkehr gesperrt. Eine Durchfahrt ist seitdem nur noch für Radfahrende, die Stadtbahn und den Lieferverkehr, werktags zwischen 6:00 und 11:00 Uhr, gestattet.

Zwischen Hahnenstraße und Ehrenstraße wurden die roten Klinkersteine des ehemaligen Radwegs in nördlicher Fahrtrichtung vollständig entfernt.

Bereits im Winter 2021/2022 wurde in diesem Abschnitt der Ringe ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet, sodass der Radweg in der Nebenanlage entfernt werden kann.

Noch im Jahr 2022 soll mit der Umsetzung weiterer Maßnahmen zur rad- und fußverkehrsfreundlichen Gestaltung am Hansaring begonnen werden, welche dann in Richtung Süden im Bereich der

Ehrenstraße an den bereits vorhandenen Radfahrstreifen anschließen. Bei den geplanten Maßnahmen werden auch hier mit der Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrspuren die alten Radwege zurückgebaut und die Flächen dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt.

Autofreie Fahrradstraße am Kölner Neumarkt



In der Fleischmengergasse ist es seit einigen Monaten erlaubt, nebeneinander Rad zu fahren. Neben den entsprechenden Verkehrsschildern wurden großflächige Fahrradstraßenpiktogramme aufgebracht und die Bereiche zum Parken und Liefern durch Markierungen auf innovative Weise geordnet.

Die Zufahrt von der Cäcilienstraße in die Fleischmengergasse wurde bereits im Oktober 2019 dauerhaft für den Autoverkehr gesperrt wodurch zwei Fahrspuren, die beide als Fahrradstraßen ausgewiesen wurden, entstanden sind.

Geh- und Radweg in der Richard-Wagner-Straße freigeräumt



Aufgrund des sehr schmalen Geh- und Radwegs wurden die Fahrradabstell-

anlagen an der Richard-Wagner-Straße entfernt. Die 30 Abstellmöglichkeiten befanden sich auf Höhe der Stadtbahnhaltestelle Moltkestraße und des Fitnessstudios. Hier kam es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden.

Neue Abstellmöglichkeiten sind nur wenige Meter weiter in der Moltkestraße geschaffen worden. Das Angebot wurde auf 48 erweitert. Dafür mussten fünf Parkplätze entfernt und eine Ladezone verschoben werden.

Wie auch der im April 2021 eingerichtete Radfahrstreifen auf der Aachener Straße stadteinwärts gehört diese Maßnahme zum Beschluss des Verkehrsausschusses „Radfahrstreifen auf Höhe des Aachener Weihers stadteinwärts“. Dieser Streifen wurde noch nachträglich im Ausschleusungsbereich mit Sichtzeichen ausgerüstet und damit deutlich von der Fahrbahn getrennt.

Neuer Schutzstreifen auf dem Alten Militärring in Köln-Müngersdorf



Nach Sanierung der Fahrbahndecken wurde in Müngersdorf auf dem Alten Militärring im Abschnitt zwischen Aachener Straße und Wendelinstraße die Verkehrsfläche neu aufgeteilt. Ab sofort verfügen beide Fahrtrichtungen über einen Schutzstreifen für Radfahrende.

Ebenfalls wurden zahlreiche neue Fahrradabstellanlagen aufgestellt, die gleichzeitig das regelwidrige Parken auf dem Gehweg unterbinden sollen. Durch den Wegfall des Radwegs auf der Nebenanlage profitieren auch Zufußgehende und die Barrierefreiheit wird gefördert.

Peter Lemke und Stefanie Gregel,
Team des Fahrradbeauftragten
Fotos: © Stadt Köln

Wichtige Maßnahmen 2022 Ausblick

Kalk-Mülheimer Straße, Kalk.

Die Radverkehrsführung wird, wie bei der Gladbacher Straße, in beide Fahrtrichtungen auf die Fahrbahn verlagert. Dadurch verbessern sich die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Autofahrenden und die Radverkehrsanlagen werden breiter als bisher. Durch die Maßnahme soll die Verkehrssicherheit erhöht und außerdem dem Fußverkehr mehr Platz bereitgestellt werden. Die Gehwege werden „aufgeräumt“ und es werden einige bauliche Elemente wie zum Beispiel Parkscheinautomaten in den Parkstreifen versetzt. Ebenfalls werden Ladezonen eingerichtet und 75 Fahrradnadeln schaffen ausreichend Abstellmöglichkeiten.

Verkehrsversuch Venloer Straße, Ehrenfeld.

Die Stadt Köln plant aktuell die Einrichtung eines zweistufigen Verkehrsversuchs auf der Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld.

In der ersten Stufe wird im Abschnitt zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 eingerichtet. Im Rahmen dessen werden zusätzlich rund 60 Kurzzeitparkplätze für Fahrradabstellanlagen, Lastenradparken, Abstellflächen für Sharing-Systeme sowie für Außengastronomie oder Elemente für mehr Sitzinfrastruktur umgewandelt. Aufbauend darauf soll dann in der zweiten Stufe des Verkehrsversuchs für den gleichen Abschnitt eine Einbahnstraßenführung umgesetzt werden.

Vorlage Radkonzepte

Als erstes von insgesamt sieben derzeit erarbeiteten bezirklichen Radverkehrshauptnetzen wurde Anfang April das Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Kalk von der Bezirksvertretung beschlossen. Das Ziel ist es, ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares Radverkehrsnetz für jeden Bezirk zu schaffen, das darüber hinaus die Bezirke miteinander verbindet. Die Radverkehrshauptnetze sind somit maßgeblich für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zukünftigen Planungen in Köln.

Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen in Köln (Teil 1)

Radverkehrskonzept Innenstadt – Spurumwandlung

„Ein Eimer Farbe bitte!“

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

Der erste Teil dieser Reihe gilt dem Thema „Spurumwandlung“ aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt. Weitere Themen sind die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie – aus dem investiven Bereich – die Radwegsanierung.

Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt wurde die Förderung des Radverkehrs in und für die Kölner Innenstadt als politisches Ziel formuliert. Im Mittelpunkt des Konzepts stehen zwei Maßnahmenkategorien, von denen sich Politik und Verwaltung eine schnelle Umsetzung und damit kurzfristige Erfolge bei der Verlagerung der Verkehrsanteile auf den Radverkehr erhoffen: die Flächenumverteilung durch Umwandlung von Auto- in Radspuren sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Die Erfordernisse und Prozesse zur Spurumwandlung werden nachfolgend

anhand der „Achse Magnusstraße“ skizziert. Im einzelnen stellen sich dabei die folgenden Teilaufgaben:

- Ummarkierung einer Fahrspur in einen Radfahrstreifen,
- Änderungen der Markierungen in den Kreuzungsbereichen mit gestaffelten Haltlinien in der Haupt- und Aufstellflächen in der Nebenrichtung sowie für das indirekte Linksabbiegen,
- Öffnung von Einbahnstraßen,
- Neuprogrammierung von sieben Ampelanlagen, dafür Umrüstung von zwei und Erneuerung von fünf Anlagen (neue Kabeltrassen, Maste, Signalgeber, Blindensignalisierung etc.),
- Abbau einer Ampelanlage und stattdessen Herstellung eines Zebrastreifens (Fußgängerüberweg),
- Umplattierungen in den Nebenanlagen zum Rückbau der Radwege in den Kreuzungsbereichen und Einbau taktiler Leitelemente,

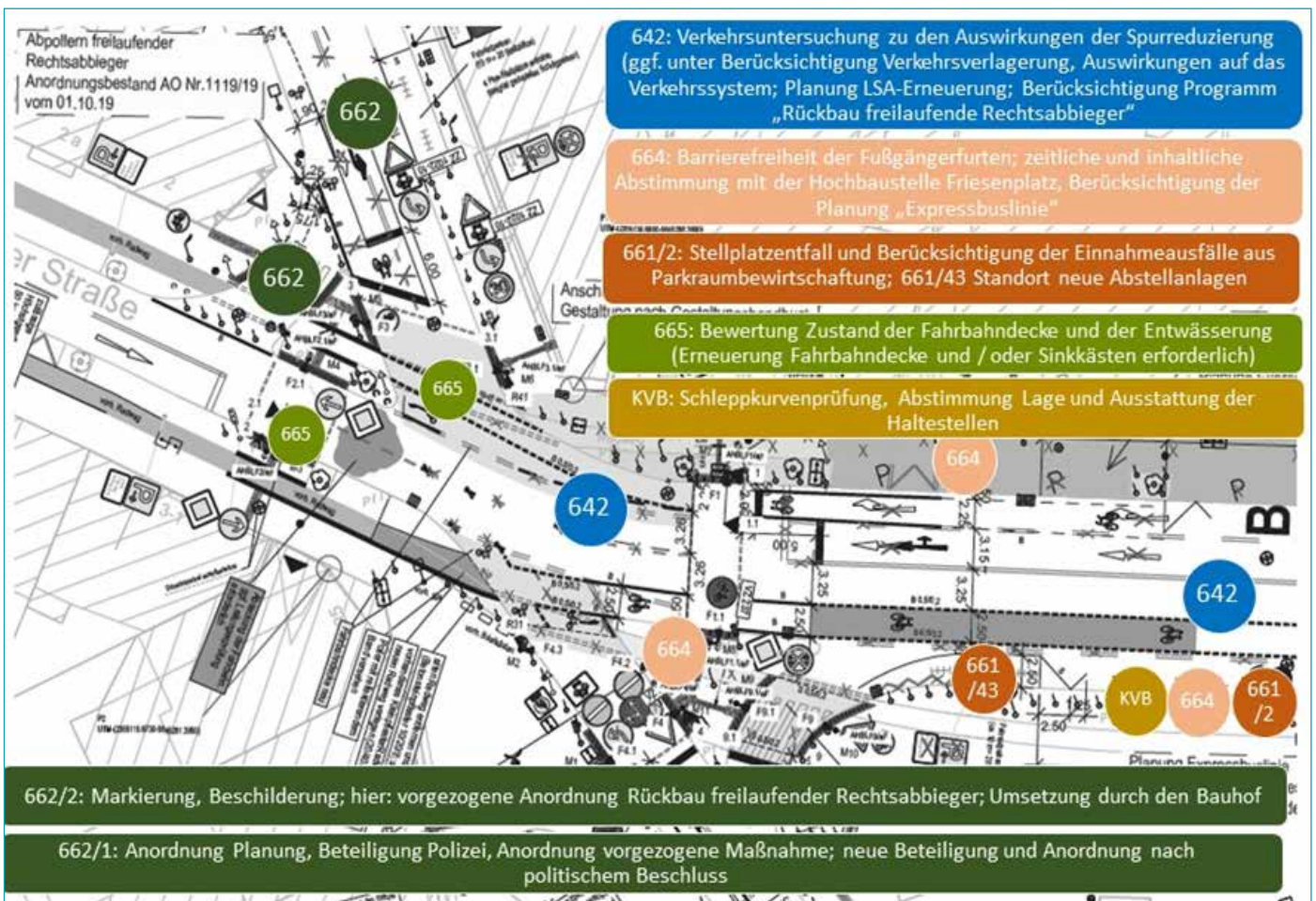


Abbildung 1: Aspekte der Radverkehrsplanung und beteiligte Abteilungen. Die Ziffern dienen der verwaltungsinternen Kennzeichnung. Hinter der Nummer 642 verbirgt sich zum Beispiel die Abteilung „Planung Lichtsignalanlagen“ des Amtes für Verkehrsmanagement.

- Neuordnen des Parkens einschließlich der Ladezonen,
- Anpassung und gegebenenfalls Erneuerung der Beschilderung,
- Herstellung von Fahrradabstellplätzen und Parkplätzen für Sharing-Angebote und Lastenräder,
- Berücksichtigen von Haltestellen der neu geplanten Expressbus-Linie.

Wesentliche Aspekte der Planung sind in Abbildung 1 exemplarisch für den Bereich Friesenplatz räumlich zugeordnet. Die Erstellung der Ausführungspläne steht im Fokus. Auf weitere Aspekte, insbesondere die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistung, die Bauablaufplanung und Bauvorbereitung wird lediglich am Rande eingegangen.

Planungsbeschluss

Das Radverkehrskonzept Innenstadt sieht vor, für mehrspurige Straßen eine Spurumwandlung zu prüfen, so auch für die Achse Magnusstraße. Mit diesem politischen Auftrag ist für das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung die Grundbedingung für den Beginn der Planung erfüllt.

Abstimmungen

Bereits im sehr frühen Stadium werden die Grundzüge der Planung mit dem Amt für Verkehrsmanagement abgestimmt. Dabei gilt für die Magnusstraße wie auch für andere innenstädtische Achsen, dass die Umwandlung von Auto- in Radspuren zunächst eine vollständige Erneuerung der Ampelanlagen erfordert. Ursache dafür ist, dass in der Programmierung der Anlagen für den Radverkehr andere Geschwindigkeiten zugrunde gelegt werden müssen, an vielen Ampeln ein Umprogrammieren aufgrund veralteter Technik jedoch nicht möglich ist. Von acht Ampeln mussten fünf erneuert und zwei umgerüstet werden. An der Neven-DuMont-Straße konnte dem Auftrag entsprochen werden, die vorhandene Ampel abzubauen und durch einen Zebrastreifen zu ersetzen. Der Austausch weiterer Ampelanlagen durch alternative Betriebsformen (in der Regel Kreisverkehre) hätte die Maßnahme hingegen um Jahre verzögert, da unter anderem aufgrund der Anforderung zur barrierefreien Gestaltung die vorhandenen baulichen Anlagen nicht übernommen werden können. Der Neubau der Ampelanlagen einschließlich neuer Kabeltrassen nach dem Stand der Technik musste daher im Projekt genauso ver-

ankert und abgearbeitet werden wie die obligatorische Ausstattung mit taktilen Leitelementen für blinde und sehbehinderte Menschen.

Für Kreuzungen mit hohem Verkehrsaufkommen, dazu zählt auch der hier betrachtete Bereich, wird zudem in Kooperation von Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung und Amt für Verkehrsmanagement vorgeschaltet eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet. Dabei werden die verkehrstechnischen Risiken ermittelt, etwa die Gefahr von Rückstau oder einer Überstauung des Kreuzungsbereichs, der Politik transparent gemacht und die Planung bei Bedarf angepasst. Ebenfalls wird bewertet, welche Maßnahmen für die Entschärfung oder den Rückbau der „freilaufenden Rechtsabbieger“ berücksichtigt werden. Im Beispiel wurde der Rechtsabbieger von der Kamekestraße in die Venloer Straße als vorgezogene Maßnahme vom Bauhof der Stadt durch Abpollern außer Betrieb genommen und der Rechtsabbieger von der Limburger Straße zum Friesenplatz mit der neuen Ampel in die Signalisierung eingebunden. Diese Maßnahmen sowie die gesamte Markierung und Beschilderung der Straße einschließlich der Radwege werden bei der Planung aufeinander abgestimmt. Berücksichtigt werden dabei ebenfalls die Ausstattung der Ampeln mit indirekten Linksabbiegemöglichkeiten und die Öffnung von Einbahnstraßen.

Zustand der Fahrbahn

Darüber hinaus findet eine Begutachtung der Fahrbahndecke statt. In der Regel muss diese abschnittsweise erneuert werden, da das Entfernen einer vorhandenen und Aufbringen einer neuen Markierung auf schadhafter Fahrbahndecke nicht möglich ist. In der Regel werden dabei die vorhandenen Sinkkästen für eine ordnungsgemäße Entwässerung überprüft, im vorliegenden Projekt mussten Teile der Fahrbahndecke und mehrere Sinkkästen ausgetauscht werden. Weitere Abstimmungen erfolgen unter anderem mit den zuständigen Stellen für die Parkraumbewirtschaftung und das Fahrradparken.

Expressbuslinie

Im Bereich des Friesenplatzes musste zudem die im Planungsprozess hinzukommende Expressbuslinie berücksichtigt werden. Dies betraf die Fahrstreifenaufteilung sowie die Lage und Ausstattung

der Haltestellen. Hierfür waren Abstimmungen mit der zuständigen Dienststelle sowie der KVB sowohl für den durch die Hochbaustelle für das neue Weingarten-Gebäude bedingten Zwischenzustand als auch den Zielzustand erforderlich.

Behördliche Anordnung

Jede Planung muss schlussendlich zur Prüfung vorgelegt und von der Straßenverkehrsbehörde unter Beteiligung der Polizei begutachtet und „angeordnet“ werden. Nur ein angeordneter Plan, dem alle beteiligten Dienststellen zugestimmt haben, kann der bauausführenden Abteilung übergeben werden. Da mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt beschlossen wurde, dass die einzelnen Ausführungsplanungen nochmals der Politik vorzulegen sind, ist für die politische Beratung einschließlich der Vorlaufzeiten für die Erstellung der Vorlage ein Zeitraum von drei bis sechs Monaten zu berücksichtigen.

Baubeschluss und Übergabe an ausführende Abteilung

Mit politischem Beschluss und Übergabe der Planung an die bauausführende Abteilung beginnt die Phase der Umsetzung, wobei die mehrere hundert Seiten umfassenden Ausschreibungsunterlagen jede Teilleistung in einer eigenen Position beschreiben: Hier muss jede einzelne Markierung nach Art und Länge ebenso differenziert aufgeführt werden wie der Anteil der Arbeiten, die in Rücksprache mit dem Baustellenmanagement nur nachts oder am Wochenende ausgeführt werden dürfen. Es beginnt also die Planung der Bauabläufe, damit die beauftragten Firmen die Leistungen unter Wahrung der Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen in der richtigen Reihenfolge und mit verträglichen Einschränkungen des Verkehrs während der Bauzeit erbringen. Je nach Umfang der Ausschreibung und der anhängigen Fristen kann die Vergabe an eine Baufirma drei bis zwölf Monate nach Planübergabe erfolgen. Bis zum Beginn der Arbeiten sind dann von der bauausführenden Firma Verkehrszeichenpläne für die Bauzeit einschließlich der Umleitungsbeschilderung zu erstellen und vom Baustellenmanagement – unter Beteiligung der Polizei und anderer Stellen – zu genehmigen.

*Fabian Fohlmeister,
Team des Fahrradbeauftragten*



Diskussionsvorschlag

Neue Ansätze für die Krefelder Straße

Trotz Aufhebung der Benutzungspflicht werden die Radwege auf den Bürgersteigen der Krefelder Straße nach wie vor rege befahren. Ihre Beseitigung und Radspuren auf der Straße wären besser.

Die Probleme, die der Fuß- und Radweg auf dem Hochbord hervorruft, existieren schon sehr lange und sind immer noch ungelöst. Den Anwohnern fährt der Radverkehr buchstäblich über die Füße, so schmal ist der Fußweg an manchen Stellen, vor allem zwischen der Kirche St. Gertrud und der Maybachstraße.

Auf diesem rund 250 Meter langen Straßenabschnitt ist der verfügbare Raum so knapp bemessen, dass sich bislang keine tragfähige Lösung herauskristallisierte – vor allem, weil Einschränkungen beim Autoverkehr, sowohl dem fahrendem als auch dem ruhenden, bislang ein nicht überwindbares Tabu zu sein schienen.

Nun, wo die viel beschworene Verkehrswende in aller Munde ist, scheint etwas Bewegung in die Diskussion gekommen zu sein, und der Kampf um jede Autofahrspur und um jeden Autostellplatz wird in letzter Zeit nicht mehr ganz so verbissen wie früher geführt.

Deshalb wird hier eine Lösung vorgeschlagen, die vor allem den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, also dem Fuß- und dem Radverkehr, mehr Raum gibt. Am Beispiel des engsten Straßenabschnitts zwischen Balthasar- und Maybachstraße sieht diese wie folgt aus:

- Der schmale Gehweg wird verbreitert, sodass er die Fläche des gesamten Hochbords umfasst.
- Ein Radfahrstreifen wird anstelle der Pkw-Stellplätze eingerichtet.

Der neue Ansatz könnte aus mehreren Gründen zu einer gelungenen Verkehrswende in der Altstadt-Nord beitragen:

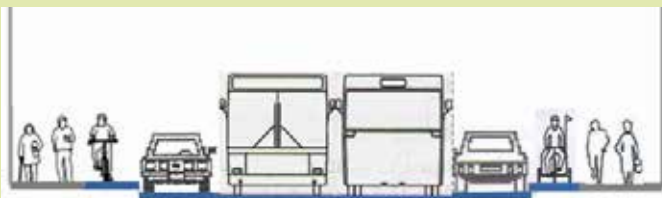
- Zufußgehen wird nicht nur für die leidgeprüften Anwohner*innen sicherer und attraktiver; vor den Lokalen und Kiosken ist nun ausreichend Platz für Besucher und Passanten.
- Der Radverkehr bekommt mehr Raum, ungestört vom Fußverkehr und abgegrenzt vom Autoverkehr.
- Eine attraktive Radverkehrsverbindung auf der stark frequentierten Achse von der Innenstadt-Nord bis nach Nippes und darüber hinaus ist realisierbar.
- Der Autoverkehr verliert durch die Engstelle an Attraktivität.



Die Radspuren auf den Bürgersteigen der Krefelder Straße führen zu häufigen Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

- Eine Reihe von straßenbegleitenden Pkw-Stellplätzen entfällt. Die benachbarten Quartiersparkhäuser Gladbacher Wall (hinter der Bahnunterführung) sowie Maybach-Straße (Saturn) können Alternativen bieten.

Klaus Stallmann/
Hans-Georg Kleinmann



Die Schaubilder der Krefelder Straße zeigen den derzeitigen (links) und den vorgeschlagenen zukünftigen Querschnitt (rechts). Selbst die Busse können sich bei der Neuaufteilung des Straßenraums regelkonform begegnen.

Eine besondere planerische Herausforderung stellt die rund 50 Meter lange Engstelle auf Höhe der Krefelder Straße, Westseite, Hausnummern 23 bis 37 dar, wo die Pflanzbeete von vier Straßenbäumen der Sorte Baum-Hasel den Straßenraum noch einmal zusätzlich verengen. Hier schlagen wir vor, den Radstreifen um die Bäume herum zu führen, Auto- und Busverkehr in Gegenrichtung sind wartepflichtig.

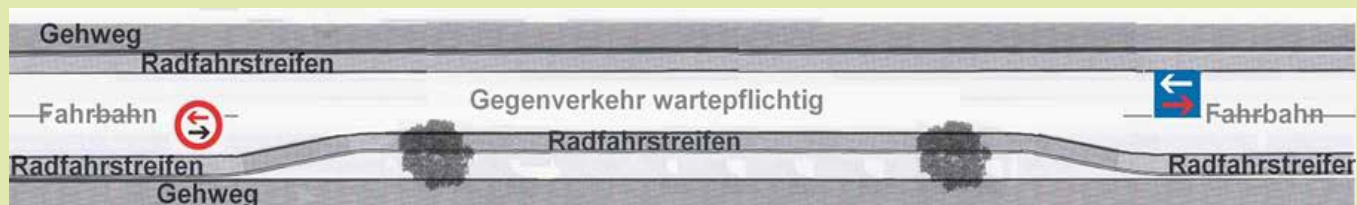




Foto: Willy Horsch, Wikimedia Commons,
<https://images.app.goo.gl/CMpKnDBSisaVu9mLA>

Alte Feuerwache im Kölner Agnesviertel

Einladung: VCD-Sommertreffen am 3. Juni 2022 Gelegenheit zum Kennenlernen und für einen angeregten Austausch

Wegen der Pandemie haben wir auch in diesem Jahr auf unser traditionelles Neujahrstreffen verzichtet. Anstelle dessen laden wir alle Mitglieder, Freundinnen und Freunde des VCD Regionalverbands Köln und alle Interessierten herzlich zu einem Sommertreffen ein.

Das Treffen findet am 3. Juni 2022 ab 18.00 Uhr statt und zwar im Hof der Alten Feuerwache in der Melchiorstraße 3 in 50670 Köln. Wir freuen uns auf ein lockeres Zusammensein bei kalten Getränken

und einen interessanten und angeregten Austausch.

Das Sommertreffen ist auch eine gute Gelegenheit, uns näher kennenzulernen. Eine Anmeldung ist nicht notwendig. Für den besseren Überblick freuen wir uns dennoch über eine formlose Rückmeldung an info@vcd-koeln.de. Für unser Zusammensein haben wir keine festen Programmpunkte geplant. Ein Kommen und Gehen ist jederzeit möglich.

Der Vorstand des
 VCD Regionalverbands Köln



Mitgliederversammlung 2021 Ein erfolgreiches Jahr

Eine positive Bilanz und gute Perspektiven für die Zukunft – dies lässt sich als Fazit unserer letzten Mitgliederversammlung festhalten.

Bei der Versammlung, die am 21. Oktober 2021 stattfand, wurde wieder deutlich, wie breit der Verein inhaltlich und personell aufgestellt ist. Dies zeigte sich sowohl beim Rückblick auf die Aktivitäten im zurückliegenden Jahr wie auch bei den sich anschließenden Wahlen für die diversen Aufgaben im Verein.

Auch unter den erschwerten Bedingungen durch die Corona-Pandemie brachten sich unsere Arbeitskreise regelmäßig und wirksam in die verkehrspolitischen Diskussionen und Planungen in und um Köln ein. Die Expertise des VCD wird zudem immer stärker von Verwaltung, Politik und Verkehrsträgern angefragt und um eine aktive Beteiligung, Stellungnahmen und fachlichen Einschätzungen zu regionalen Verkehrsthemen gebeten. Selbstverständlich beteiligten wir uns auch weiterhin an einer Vielzahl an Aktionen, etwa der Fahrrad-Sternfahrt, dem Parking Day und der Kidical Mass und arbeiteten dabei eng mit anderen umwelt- und verkehrspolitischen Initiativen zusammen. Unser Projekt *Wanderbaumallee.koeln* hat sich gut weiterentwickelt: Die Wan-

derbäume werden nicht nur in immer mehr Stadtvierteln sichtbar, das Projekt entfaltet zudem überregionale, teils sogar internationale Strahlkraft.

Im geschäftsführenden Vorstand gab es einen Wechsel: Während Melani Lauen als Kassenwartin und Jürgen Möllers in diesem Gremium verblieben, stellten sich Reiner Kraft und Dr. Reinhard Zietz aus privaten und beruflichen Gründen nicht wieder zur Wahl, bleiben aber im erweiterten Vorstand. An ihrer Stelle wurden Stephan Weber und Pierre Beier gewählt, beide sind schon seit vielen Jahren

im Vorstand und den Arbeitskreisen des VCD aktiv.

Wir freuen uns über ihre Bereitschaft für dieses Amt wie auch darüber, dass Christoph Reisig, Hans-Georg Kleinmann, Markus Meurer und Ralph Herbertz zusammen mit Reiner Kraft und Dr. Reinhard Zietz für weitere zwölf Monate im erweiterten Vorstand aktiv sind.

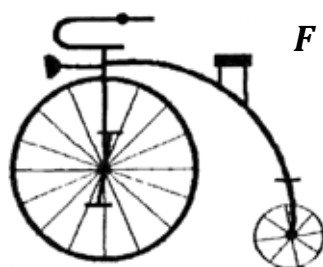
VCD Regionalverband Köln



Die nächste Mitgliederversammlung findet am 16. August 2022 statt – siehe dazu die Einladung auf Seite 36.

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

Unsere neue Mitarbeiterin im VCD-Büro stellt sich vor „Freue mich auf die Arbeit beim VCD“

Am 1. April 2022 hat Elin Petersson die Nachfolge von Lisa Beisheim angetreten und unterstützt damit das VCD-Büro sowie den Vorstand und die Mitglieder. Nachfolgend stellt sie sich kurz vor.



Elin Petersson

Verbindlichkeit, offenes Auftreten, organisieren, Protokolle schreiben – kurzum Büro-tätigkeiten sowie die dazu passenden

„soft skills“ sind mir durch mein Studium der Ethnologie an der Johannes Gutenberg-Universität in Mainz sowie durch meine Arbeit an einer Kölner Hochschule gut bekannt.

Weniger bekannt ist mir hingegen Köln hoch zu Fahrrad – denn hier hat mich bisher immer der starke Verkehr abgeschreckt, komme ich doch vom Land aus Rheinhessen, wo ich sozusagen immer freie Fahrt hatte. Allerdings kann ich seit einem guten Jahr wieder ein Fahrrad mein Eigen nennen, wage mich immer mehr auf Kölns Straßen und genieße es, mich schnell und grün durch die Stadt zu

bewegen. Dabei merke ich aber auch, wo Wege fehlen und Hindernisse ein sicheres Vorankommen blockieren. Daher freue ich mich umso mehr, dass ich bei der Arbeit im VCD mein neues Hobby sowie den Ausbau einer begrüneten, lebenswerten Stadt nun ganz aktiv unterstützen kann.

Ich bin gespannt auf die kommenden Aufgaben, die Zusammenarbeit mit den Mitgliedern und darauf, Köln nun von einer ganz anderen Seite kennenzulernen.

Herzliche Grüße und bis bald – digital oder live vor Ort!

Elin Petersson



Einladung

Mitgliederversammlung 2022

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: | Dienstag, 16. August 2022, 19:00 Uhr |
| Ort: | Bürgerzentrum Alte Feuerwache,
Melchiorstr. 3 in Köln
(Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz)
Die Versammlung findet im Großen Forum
neben dem VCD-Büro statt. |
| Tagesordnung: | <ol style="list-style-type: none"> 1. Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung 2. Rechenschaftsbericht und Aussprache 3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache 4. Entlastung des Vorstands 5. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten 6. Perspektiven der zukünftigen Arbeit 7. Verschiedenes |

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

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Die zum Corona-Schutz geltenden Vorschriften werden eingehalten. Wegen der durch die Pandemie bedingten Unsicherheiten bitten wir darum, sich vorab kurzfristig auf unserer Homepage www.vcd-koeln.de darüber zu informieren, ob und in welcher Form die Versammlung stattfindet.

Impressum

Herausgeber:

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

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

Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Nicolas Sommer,
Lissy Sürth

Mitgegründet von Josiane Peters

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

IBAN: DE55 3702 0500 0008 2455 00

BIC: BFSWDE33XXX

Bank für Sozialwirtschaft Köln

Spendenkonto:

IBAN: DE98 3702 0500 0008 2455 02

BIC: BFSWDE33XXX

Bank für Sozialwirtschaft Köln

Auflage: 10.000 Exemplare

Satz/Druck: grüingedruckt.de

Schloemer Gruppe GmbH

Fritz-Erler-Straße 40

52349 Düren

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

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

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

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

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



Mobilität für Menschen.

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

Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

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

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

Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

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

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

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

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

Jetzt zum VCD

wechseln!



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

- ☐ **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

NW 1800

VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

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

Anschrift

VCD Regionalverband Köln e. V.
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln
Tel.: 0221 7393933, Fax: 0221 7328610
E-Mail: info@vcd-koeln.de
www.vcd-koeln.de

Bürozeiten

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

Vorstandssitzungen und Arbeitskreistreffen

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

Kontakt

Sie suchen Ansprechpartner für ein Verkehrsproblem? Sie möchten in einem bestehenden Arbeitskreis mitwirken oder einen neuen gründen? Oder Sie möchten ganz einfach mehr über den VCD und die Arbeit des Regionalverbands Köln erfahren? Rufen Sie im VCD-Büro an oder schreiben Sie eine E-Mail an:

VCD-Büro: info@vcd-koeln.de
Arbeitskreis Radverkehr: fahrrad@vcd-koeln.de
Arbeitskreis ÖPNV: oePNV@vcd-koeln.de
Arbeitskreis Fußverkehr: fussverkehr@vcd-koeln.de

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

- Radlager Nirala Fahrradladen GmbH, Sechzigstraße 6, 50733 Köln, Tel. 0221 734640, www.radlager.de
- Stadtrad, Bonner Straße 53 – 63, 50677 Köln, Tel. 0221 328075, www.stadtrad-koeln.de



Spendenaufruf

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

Um dies zu ermöglichen, braucht er finanzielle Unterstützung.

Werden Sie Unterstützer und spenden an den Regionalverband!

Unser Spendenkonto:

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

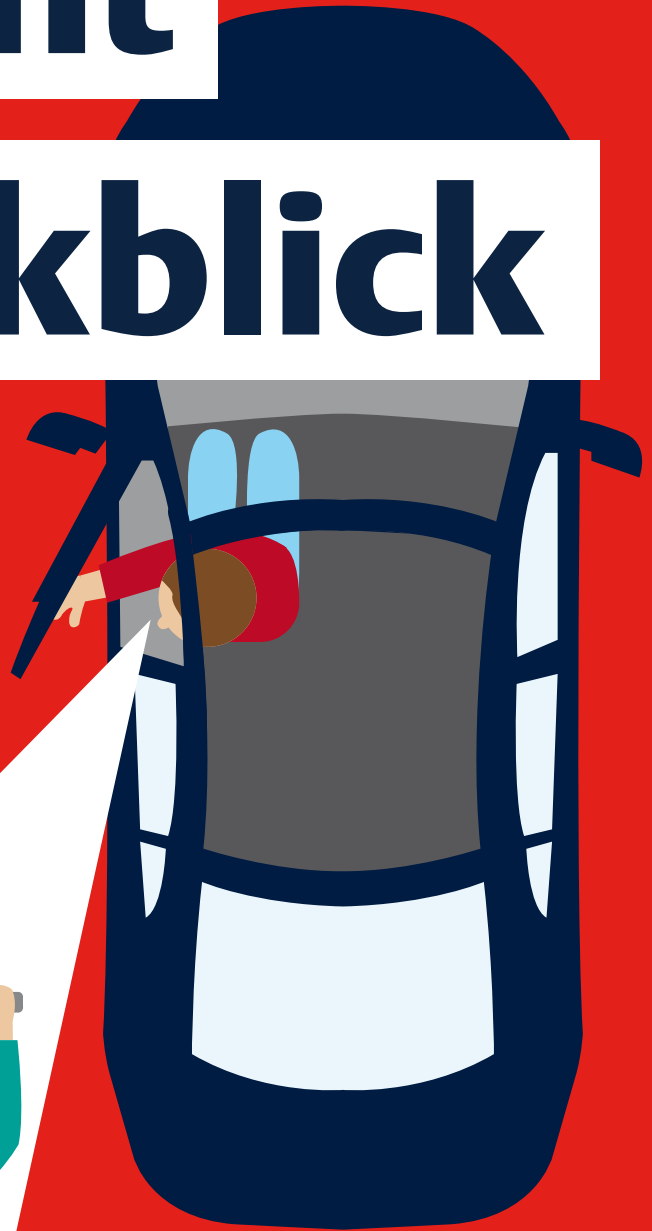
Für Überweisungen ab 10,00 Euro pro Jahr übersenden wir Ihnen eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung. Bitte geben Sie Ihre Adresse im Verwendungszweck der Überweisung an.

Vielen Dank!



Rücksicht mit Rückblick

**Vorsicht
beim Tür
öffnen!**



www.stadt-koeln.de/hollaendischer-griff

Immer eine gute Wahl!

Bahn, Bus, Isi und KVB-Rad



Jetzt
umsteigen



www.kvb.koeln

