

# RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 71, Sommer 2024



Schulstraßen

Schutz vor Elterntaxis

**VCD**   
Regionalverband Köln



# Spurwechsel



# Jetzt!

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

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

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

**Nippes**

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

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

**Sülz**

**auf draht** 

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

**Südstadt**

**Stadtrad**  
Service, Fahrrad...

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

# Editorial

Liebe Lesende,

unser Titelbild mit entspannt spielenden Kindern auf einer Straße verweist auf ein Thema, bei dem es in der letzten Zeit erfreuliche Fortschritte gegeben hat: Ein Erlass des Landes NRW erleichtert es seit Februar dieses Jahres, zeitweise oder dauerhaft Straßenraum vor Schulen für den Kfz-Verkehr zu sperren und so den Schulweg für die Kinder sicherer zu gestalten. Dieser Erfolg wurde wesentlich initiiert durch ein Bündnis der Initiative Kidical Mass mit dem VCD und dem Kinderhilfswerk. Mehr zu „**Schulstraßen und Schulwegsicherheit**“ auf den Seiten 4 und 5 dieser Ausgabe.

Auch diese Ausgabe enthält wie gewohnt ein breites Spektrum an Beiträgen zu den vielfältigen Aspekten einer – mehr oder weniger – umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilität. Ein Thema, das in den letzten Jahren die verkehrspolitische Diskussion wesentlich bestimmte, wird allerdings nur kurz behandelt, daher ein paar Anmerkungen dazu. Nach dem Erscheinen dieser RHEINSCHIENE sind es nur noch wenige Wochen, bis der Kölner Stadtrat im Juni eine weitreichende Entscheidung trifft: **Ost-West-Tunnel oder „oben bleiben“**. Am 14. April hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit, das Erscheinungsbild von Langbahnen, also drei Straßenbahnen hintereinander, im Stadtbild zu beobachten. Zweck der Übung war offensichtlich, die Sperrwirkung solcher Züge an der Oberfläche zu veranschaulichen. Eine Darstellung, wie tief zum Beispiel am Rautenstrauch-Joest-Museum die U-Bahn verlaufen würde und wie tief die Haltestellen unter der Erde liegen, wurde leider nicht gezeigt. Jeder KVB-Fahrgast weiß aus eigener Erfahrung, wie unzuverlässig Rolltreppen und Aufzüge in Köln sind.

Die verkehrlichen Aspekte der Ost-West-Verbindung kommen immer wieder „unter die Räder“ – eine relativ schnelle und kostengünstige Erhöhung der Kapazität auf der Strecke wäre zum Beispiel auch möglich mit der Einrichtung von Busspuren zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Diese würden auch die Interessen der Fahrgäste mehr berücksichtigen, denn Zugänge und Sicherheit sind an der Oberfläche bedeutend besser.

Der VCD ist nicht grundsätzlich gegen Tunnel. Doch dieser Tunnel bringt hohe Kosten und eine lange Bauzeit mit sich, die jahrzehntelange Einschränkungen bedeuten. Darüber hinaus bindet das Tunnelprojekt Planungs- und Umsetzungskapazitäten, die für den weiteren Ausbau des Gesamtnetzes dringend notwendig sind. Die Erhöhung der Kapazitäten – außer durch Langzüge – ist beschränkt, ebenso wie die nötige Flexibilität in Ausnahmefällen. In Zeiten, in denen der für die Verkehrswende unerlässliche ÖPNV-Ausbau aufgrund finanzieller Engpässe ins Stocken zu geraten droht, sollte sehr genau überlegt werden, wofür Geld ausgegeben wird und wofür nicht.

Wir wünschen eine anregende Lektüre dieser Ausgabe!

Die Redaktion der RHEINSCHIENE



Titelbild: © Jennifer Fey

# Inhalt

## Schulwegsicherheit

Kidical Mass Köln: #SelbstUndSicher – Schulstraßen .....	4
Gymnasium der Stadt Frechen: Fuß- und Fahrradfreundlichkeit wurden geprüft .....	5

## Öffentlicher Nahverkehr

ÖPNV in Köln: Neues Finanzierungsmodell dringend notwendig .....	6
ÖPNV-Erschließung Deutzer Hafen: Argumente für eine rechtsrheinische Stadtbahnlinie .....	8
Kommentar zur Lage der KVB: Schuld sind immer andere! ....	9
Öffentlicher Nahverkehr im Erftkreis: Neue Perspektiven für Frechen und Kerpen .....	11
Sperrung der Mülheimer Brücke: Ein erstes Resümee zum Stadtbahn-Ersatzkonzept .....	12
ÖPNV-Knoten Wiener Platz: 50 Prozent weniger Kapazität bei den Aufzügen .....	12
Linie 13: Lückenschluss nach Rodenkirchen .....	13
Baikal-Wupper-Magistrale Köln–Leichlingen: Ein Wintermärchen .....	14
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR): Neues Ziernetz für 2040 veröffentlicht .....	16
Lange Stadtbahnen auf der Ost-West-Achse .....	44

## Radverkehr

Neue Mülheimer Brücke: Eine Umweltbücke für Köln .....	17
Dauerzählstellen Radverkehr: Die Zahlen des Jahres 2023..	20
Gürtel in Ehrenfeld: Demo für mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr .....	21
Ost-West-Achse: Fortschritte für den Radverkehr .....	22
Hohenzollernbrücke: Theater um breitere Fuß- und Radwege .....	24
Fahrrad-Entscheid Köln: E Städtche för et Rädche? .....	26
Piktogrammketten: Überall, nur nicht in Köln .....	27
Team für Nahmobilität: Aktuelles zum Radverkehr in Köln ..	28
Radeln ohne Alter: Das Recht auf Wind in den Haaren in jedem Alter .....	30
Alfred-Schütte-Allee: Ein erstes Fazit nach dem Umbau .....	31

## Verkehr allgemein

Deutzer Freiheit: Perspektiven nach dem Verkehrsversuch..	30
Max-Becker-Areal .....	35
Autofreie Siedlung in den USA .....	36
Geplanter Ausbau der A4 und die Gegenbewegung .....	38
Verkehrswende: Betrachtungen und Gedanken .....	39

## Fußverkehr

FUSS e.V. stellt sich vor .....	42
Der Fußverkehrsbeauftragte hat Köln verlassen .....	43

## VCD

Einladung zur Mitgliederversammlung 2024 .....	44
Impressum .....	44
Der VCD stellt sich vor .....	45
Beitrittsformular .....	45
Kontakte .....	46
Spendenaufruf .....	46



## Kidical Mass Köln

## #SelbstUndSicher – Schulstraßen

Schulstraßen sind Leuchttürme zur Förderung der sicheren, aktiven Kindermobilität. Sie bieten ein enormes Potenzial für die Mobilitätswende. Seit 2021 verbreitet Kidical Mass das Konzept bundesweit. Die Stadt Köln startete 2023 vier Pilotprojekte. Weitere folgten, unter anderem in Berlin, Bonn, Dresden, Essen und Ulm.

Unter „Schulstraße“ ist ein Set an Maßnahmen und Regeln gemeint, das Kindern im Umfeld von Schulen oder Kitas die Teilhabe an Mobilität und die Verbesserung von Verkehrssicherheit ermöglicht. Dafür werden eine oder mehrere Straßen im Umfeld einer Schule (oder Kita) für den Kraftverkehr gesperrt – und somit zugleich für den nichtmotorisierten Verkehr freigegeben.

Die Sperrung wird in der Regel zeitlich für eine halbe bis Stunde zu Schulbeginn und Schulende begrenzt (*temporäre Schulstraße*). Das Umfeld einer Schule kann aber auch dauerhaft autofrei gestaltet werden, um ganztägig Möglichkeiten zum Verweilen und Spielen zu schaffen (*permanente Schulstraße*). Beide Modelle können in Form einer als Versammlung angemeldeten Aktion ausprobiert und damit erlebbar gemacht werden.

Die Kidical Mass Köln hat in Sommer und Herbst 2021 erste eintägige oder einwöchige Schulstraßen-Aktionen auf die Straße gebracht. Für beide Pionierschulen fassten die zuständigen Bezirksvertretungen noch im gleichen Jahr Beschlüsse. Inzwischen liegen in sieben der neun Kölner Bezirke Beschlüsse für Schulstraßen vor. Rund 30 Schulen und Kitas in Köln haben eine Aktion durchgeführt. Die Stadt Köln hat das Konzept von Kidical Mass aufgegriffen und in 2023 vier Pilotprojekte ins Leben gerufen. Im März hat der Rat der Stadt Köln die Verstetigung der Pilotprojekte und das Ausrollen von temporären und permanenten Schulstraßen in Köln beschlossen. Ein riesiger Erfolg für die Kidical Mass Köln und alle beteiligten Schulen, Eltern und Kinder.

Parallel zu den Aktivitäten in Köln hat Kidical Mass das Konzept Schulstraße bundesweit verbreitet. Mehrere Kommunen sind dem Kölner Beispiel gefolgt und haben Pilotprojekte initiiert, unter ande-



Schulstraßenaktion an der IOGS in Köln Nippes

© Anja Branger

rem Berlin, Bonn, Dresden, Essen und Ulm.

### Rechtliche Aspekte

Gleichzeitig berichteten Kommunen über die große Rechtsunsicherheit. Deshalb haben Kidical Mass Aktionsbündnis, Deutsches Kinderhilfswerk und VCD ein Rechtsgutachten zu Schulstraßen beauftragt. Das Gutachten weist eindeutig nach, dass Kommunen vielfältige Möglichkeiten haben, Schulstraßen temporär oder dauerhaft einzurichten. Das Straßenverkehrsrecht und das Straßenrecht bieten nach geltender Rechtslage zahlreiche Optionen, die Straßen nur für den nicht-motorisierten Verkehr freizugeben und damit für ein sicheres Schulumfeld für die Kinder zu sorgen: zum Beispiel mittels Teileinziehung, als Fahrradstraße, mit dem Nachweis der qualifizierten Gefahrenlage oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Die Teileinziehung ist auch das vom NRW-Verkehrsministerium empfohlene Verfahren. Einen entsprechenden Erlass hat es im Januar 2024 veröffentlicht.

Zur Vereinfachung der Umsetzung fordert Kidical Mass die Verankerung von Schulstraßen in der StVO (Beispiel Österreich). Darüber hinaus sollen Schulen und

Kitas in die Radverkehrsnetze integriert werden – vergleiche Nationaler Radverkehrsplan 3.0.

### Schulstraßen & Nachhaltigkeit

Kinder und Eltern werden für nachhaltige Formen der Mobilität begeistert und ändern ihr Mobilitätsverhalten. Schulstraßen geben den Anstoß für ein kindgerechtes Verkehrssystem und eine lebenswertere Stadt. Politik und Verwaltung werden für die Themen Kinderrechte und Mobilität sensibilisiert. Auch das ist Inklusion. Schulstraßen stellen ein neues Narrativ dar. Sie überzeugen, weil sie erlebbar sind. Zudem sind sie von heute auf morgen umsetzbar und geringinvestiv. Sie sind gut für Luft, Klima, Gesundheit und Entwicklung der Kinder (Selbstwirksamkeit!), ein gutes Verhältnis zwischen Eltern und Kindern sowie allen Menschen. Und sie machen auch einfach Spaß!

### Weitere Infos

<https://kidicalmasskoeln.org/>  
<https://kinderaufsrad.org/>

Simone Kraus,  
 Kidical Mass Köln/  
 Kidical Mass Aktionsbündnis



## Gymnasium der Stadt Frechen

# Fuß- und Fahrradfreundlichkeit wurden geprüft

**Im Rahmen des vom Umweltbundesamt-geförderten VCD-Projektes „Fuß- und fahrradfreundliche Schule – für mehr aktive Mobilität an Schulen“ fand am 23. Oktober 2023 ein Vor-Ort-Mobilitätscheck der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit des Gymnasiums der Stadt Frechen statt.**

Eine Gruppe von Schüler\*innen nahm an diesem Check teil, angeleitet von Herrn Littschwager aus dem Kollegium und Frau Beichler aus dem Berliner VCD-Projektteam und begleitet von weiteren Lehrkräften, Eltern und einer Polizistin.

Die wesentlichen Ziele dieser Überprüfung waren es, die Rahmenbedingungen für einen sicheren Schulweg zu Fuß und mit dem Fahrrad aufzunehmen, zu evaluieren und daraus Maßnahmen zur Verbesserung der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit des Schulumfelds anzudeuten.

Bei dem Check wurde die Expertise der Jugendlichen für ihre täglichen Wege eingebunden.

### Sicherheit der Straße vor der Schule

Hier wurde vor allem der Übergang von der stark frequentierten Lindenstraße zum Rotdornweg, wo zur Hauptverkehrszeit viele Pkw einbiegen, als eine Gefahrenstelle identifiziert. Hier muss die Straße ohne Querungsanlage oder Aufpflasterung überquert werden, da der Gehweg nur auf einer Straßenseite verläuft.

### Der Gehweg vor der Schule

Der Weg vor dem Schuleingang Rotdornweg fiel erneut negativ auf: Er entspricht nicht den Gehweg-Kriterien der Checkliste. Der Gehweg, der sich lediglich auf einer Straßenseite befindet, ist weniger als zwei Meter breit. Auf der Gehwegoberfläche gibt es Risse und Schlaglöcher, und es gibt über den Bordstein hinaus keinen Abstand zwischen Gehweg und Straße.

### ÖPNV-Anschluss

Die Schule ist mit dem Bus aufgrund der nah gelegenen Bushaltestellen gut zu erreichen. Doch der Komfort und die

Sicherheit der Bushaltestellen könnten über mehr Sitzgelegenheiten und größere Warteflächen verbessert werden. Darüber hinaus berichten die SchülerInnen von überfüllten Bussen, was durch eine Anpassung der Bustaktung behoben werden könnte. Die Bushaltestellen erfüllen nicht die Anforderungen für Barrierefreiheit, und die Wartebereiche sind nicht überall ausreichend dimensioniert für die große Anzahl wartender SchülerInnen.

### Fahrrad- und Pkw-Parkplätze, die zur Schule gehören

Insgesamt wurden ca. 600 bis 650 Fahrradstellplätze in den beiden vorhandenen Stellplatzanlagen gezählt. Damit sind Stellplätze für über die Hälfte der rund 1.200 SchülerInnen vorhanden. Sie berichten jedoch davon, dass der hintere Stellplatzbereich häufig überlastet sei.

Beide Stellplatzanlagen könnten zudem durch Überdachungen und höheren Diebstahlschutz verbessert werden.

### Mobilitätsbildung

Das Gymnasium Frechen integriert bereits auf verschiedenen Ebenen aktive

und umweltfreundliche Mobilität in den Schulalltag.

Dazu gehören Arbeitsgemeinschaften, die sich mit dem Klimawandel und dem Fahrradfahren auseinandersetzen, die Teilnahme an einem Fahrradkilometersammelwettbewerb und die punktuelle Auseinandersetzung mit nachhaltiger Mobilität im regulären Unterricht. Das Vorhaben, diese Themen regelmäßiger in den Schulalltag zu integrieren und zu verstetigen, ist ein wichtiger Schritt hin zur fuß- und fahrradfreundlichen Schule.

### Wie geht es weiter?

Nun gilt es, die Frechener Stadtverwaltung sowie kommunale Vertreter\*innen vor Ort zu sensibilisieren, einzubinden und mit ihnen in einen Dialog zu treten, um die gefundenen Schwachstellen zu beseitigen. An den Unterlagen mangelt es nicht: Die insgesamt zwölfseitige Analyse wurde am 6. Dezember feierlich der Bürgermeisterin und dem Schuldezernenten überreicht.

Hans-Georg Kleinmann



Anfang Dezember wurden die Ergebnisse des Mobilitätschecks an Vertreter\*innen aus Politik und Verwaltung der Stadt Frechen übergeben. Im Rahmen des Projekts wurde auch die Breite der Geh- und Radwege vermessen.

© Tobias Littschwager



## ÖPNV in Köln

## Neues Finanzierungsmodell dringend notwendig

Die Situation ist alarmierend: Das Kölner Bus- und Bahnangebot muss im Zuge der Mobilitätswende dringend ausgebaut werden. Tatsächlich fährt aber die KVB aktuell ein abgespecktes Angebot und klagt über Personalengpässe, während die Betriebskosten immer weiter steigen. Sollte es kurz- oder mittelfristig nicht zu einer Neuorientierung der ÖPNV-Finanzierungsgrundlage in Köln kommen, drohen dem Angebot weitere empfindliche Einschnitte. Eigentlich notwendige Angebotsausweitungen rücken in weite Ferne.

Bei den aktuellen Finanzproblemen handelt es sich weniger um Engpässe für Investitionen in neue Bahnstrecken. Diese Mittel werden in erster Linie von Bund und Ländern zur Verfügung gestellt. Hier zeichnen sich aktuell noch keine Einschränkungen ab, obwohl es schnell um Milliardenbeträge geht, wenn zum Beispiel alle Investitionskosten der derzeit in der Diskussion befindlichen Stadtbahnstrecken aufaddiert werden.

**Betriebskosten sind maßgeblich**

Entscheidend für das tatsächlich offerierte Bus- und Bahnangebot sind vor allem die Finanzmittel, die zum Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel notwendig sind. Diese Mittel setzen sich aus verschiedenen Töpfen zusammen:

- Einmal sind dies die Einnahmen, die aus dem Fahrscheinverkauf erzielt werden.
- Den zweiten Topf bilden die Mittel, die das Land NRW zur Verfügung stellt – zum einen in Form der ÖPNV-Pauschale und zum anderen der Pauschale für den Ausbildungsverkehr.
- Als dritter Topf haben sich in das Finanzpotpourri jüngst die Mittel hinzugesellt, die von Bund und Land für die Einführung des Deutschlandtickets bereitgestellt werden. Täglich konnte und kann in den Medien verfolgt werden, wie umstritten die weitere Finanzierung dieses Topfes zwischen Bund und Ländern ist.

Für Köln ist zudem der vierte Finanztopf von besonderer Bedeutung: Hierbei handelt es sich um die Übernahme der durch



*Die Verkehrswende erfordert einen umfangreichen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Mit den derzeitigen Finanzierungsinstrumenten ist dieser nicht zu leisten.*

die KVB erwirtschafteten Verluste durch die Stadtwerke Köln GmbH. In erster Linie werden diese Verlustübernahmen durch Gewinne bestritten, die die RheinEnergie durch den Verkauf von Strom, Gas und Trinkwasser erwirtschaftet. Lag die Verlustübernahme im Jahr 2019 bei knapp 100 Millionen Euro, stieg sie im Jahr 2020 stark an und erreichte im Jahr 2021 fast die Marke von 145 Millionen Euro. Erklären lässt sich dieser starke Anstieg durch auch während der umfangreichen Corona-Einschränkungen weiterlaufenden Personalkosten beim gleichzeitigem Rückgang der Ticketeinnahmen. Zwar gab es für diese Ausnahmesituation wiederum Ausgleichszahlungen vom Land NRW in Form des ÖPNV-Rettungsschirms. Anscheinend haben diese Ausgleichszahlungen aber nur eine dämpfende Wirkung auf den Verlustanstieg gehabt und ihn nicht gänzlich verhindern können. In der Nach-Corona-Zeit haben dann die Steigerungen der Tariflöhne zu höheren Kosten bei in etwa gleichem Leistungsangebot geführt.

**Begrenzte finanzielle Spielräume**

Die jüngste Herausforderung bildet nun die Tatsache, dass durch steigende Zinsen und geringer werdende Steuereinnahmen die finanziellen Spielräume der Kölner Haushaltspolitik immer kleiner werden: Im Gegensatz zur Vor-Corona-Zeit ist

wieder Sparen angesagt. Es steht also zu befürchten, dass es in den kommenden Jahren eher einen weiteren Angebotsabbau denn eine Angebotsausweitung geben wird. Eine tragende Säule der Mobilitätswende würde damit wegbrechen.

Erst durch eine umfangreiche Automatisierung des ÖPNV-Angebots, von der zwar schon lange gesprochen wird, die sich aber nicht wirklich konkret abzeichnet, dürfte wieder mit sinkenden Betriebskosten zu rechnen sein, wobei zu beachten ist, dass für eine Automatisierung zunächst auch viel Geld in die Hand genommen werden muss.

**Zusätzliche Mittel sind nötig**

Die kommunalen Verkehrsunternehmen sowie die kommunalen Spitzenverbände rufen deshalb seit Längerem nach weiterer finanzieller Unterstützung durch Bund und Land. Allerdings sind von hier, gerade nach der Einführung des Deutschland-Tickets, keine weiteren Finanzmittel für den Betrieb zu erwarten. Es wäre schon ein Erfolg, wenn das jetzige Niveau an Finanzmitteltransfers erhalten werden könnte.

Im Fall Köln ist es unwahrscheinlich, dass die Gewinnausschüttungen der RheinEnergie in den kommenden Jahren im bisherigen Umfang weiterfließen: Für den klimafreundlichen Umbau der Kölner Energieversorgung benötigt die Rhein-

Energie selbst umfangreiche Investitionsmittel. Diese „Geldquelle“ scheint deshalb weitgehend ausgereizt zu sein.

Vor diesem Hintergrund fordert der VCD Regionalverband Köln eine kurzfristige Bereitstellung weiterer Finanzmittel für den ÖPNV-Betrieb zum Beispiel aus Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung oder anderen städtischen Haushaltsmitteln, um den Ausbau des ÖPNV-Angebots in den kommenden Jahren sicherstellen zu können.

Gleichzeitig muss eine Finanzierungsstrategie für den Kölner ÖPNV erarbeitet werden, bei deren Umsetzung mit Hilfe zusätzliche Quellen, zum Beispiel in Form einer Nahverkehrsabgabe, einer Citymaut oder höheren Parkgebühren, die auskömmliche Finanzierung langfristig sichergestellt werden kann.

### Beispiel Frankreich

Wie eine zusätzliche ÖPNV-Finanzierungssäule konkret aussehen könnte, kann seit vielen Jahren in Frankreich studiert werden: Hier haben Kommunen die Möglichkeit, eine Abgabe für Unterneh-

men einzuführen, um das ÖPNV-Angebot mitzufinanzieren. Gerade für das als vorbildlich geltende Bus- und Bahnssystem in Paris ist diese Abgabe ein wichtiger Erfolgsgarant.

Auch in Deutschland werden alternative ÖPNV-Finanzierungsmodelle diskutiert: In Berlin und Frankfurt am Main wurden entsprechende Studien in Auftrag gegeben. Am weitesten mit solchen Überlegungen fortgeschritten ist das Land Baden-Württemberg: Hier werden die rechtlichen Voraussetzungen zur Einführung des „Mobilitätspasses“ konkret vorbereitet. Auch bei diesem Modell können die Kommunen selbst entscheiden, ob sie ein solches Instrument einführen wollen.

Neben einer Unternehmensabgabe wie in Frankreich stünden aber auch ein EinwohnerInnenbeitrag, ein Kfz-HalterInnenbeitrag oder eine Straßenbenutzungsgebühr zur ÖPNV-Mitfinanzierung zur Auswahl. Der Clou an diesem Modell wäre, dass den Akteuren, denen die Abgabe abverlangt wird, ein „Mobilitätsguthaben“ in gleicher Höhe zur Verfügung gestellt wird, das sie für Bus und Bahn einsetzen können.

### Ausblick

Die nun vom Verkehrsausschuss beschlossene Prüfung einer Citymaut könnte zwar einen Baustein für eine ÖPNV-Finanzierungsstrategie für Köln liefern. Allerdings wäre es sinnvoller, gleich mehrere Instrumente in den Blick zu nehmen, um die bestmöglichen Maßnahmen identifizieren zu können. Die bereits vor einigen Jahren durch den damaligen Umweltdezernenten angestoßene Debatte hat gezeigt, dass die Akzeptanz einer Citymaut in der Politik sehr unterschiedlich bewertet wird. In jedem Fall wäre es zielführend, wenn sich Köln beim Land NRW für die Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen stark macht, auf deren Basis zusätzliche ÖPNV-Finanzierungsmaßnahmen eingeführt werden könnten. Die vor der Politik und Verwaltung liegenden Aufgaben sind gewaltig, zumindest dann, wenn die Mobilitätswende wirklich ernst genommen wird.

Redaktion der RHEINSCHIENE



*In der nächsten Ausgabe werden wir das Thema mit einer Betrachtung der ÖPNV-Finanzierung im Kölner Umland fortsetzen.*

Konzeption  
Mediendesign  
Verpackungsherstellung  
Nachhaltiger Druck  
Verlag

FÜR EIN  
**SAUBERES  
IMAGE**  
... OHNE GREENWASHING.

Viele Unternehmen in der Druck- und Medienbranche, die sich als nachhaltig und grün verkaufen, sind es leider oft nicht. Wir bei grün-gedruckt.de betreiben kein Greenwashing! Wir garantieren Ihnen eine maximal nachhaltige und ökologische Medien- und Druckproduktion. Probieren Sie uns aus und tun Sie Ihrem Unternehmen und der Umwelt etwas Gutes.

Unsere gesamte Produktion  
ist Blauer Engel-zertifiziert.



Schloemer & Partner GmbH  
Fritz-Erler-Straße 40 · 52349 Düren  
Tel. 02421 948888  
info@schloemer.de

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



gruen\_gedruckt



gruengedruckt

grün  gedruckt.de®  
eine marke der schloemer-gruppe



## ÖPNV-Erschließung Deutzer Hafen

# Argumente für eine rechtsrheinische Stadtbahnlinie

**Eine zweite Stadtbahnlinie für den Deutzer Hafen – aber über deren weiteren Verlauf soll bitte nachgedacht werden – lautet der Auftrag aus Verkehrsausschuss und Bezirksvertretungen.**

Für die zukünftig neuen Nutzungen im Deutzer Hafen als Büro- und Wohnstandort bedarf es einer Verdichtung des heutigen Bahnangebotes der Linie 7, die dort über die Siegburger Straße verkehrt und Poll und Porz an die Innenstadt anbindet.

Hier hat es in der Vergangenheit mehrfach bürgerchaftliche Anregungen aus der Arbeitsgemeinschaft Umweltverbund Köln-Mülheim gegeben, den Deutzer Hafen mit dem Deutzer Bahnhof zu verbinden, direkt und ausbaufähig unabhängig von der bestehenden Stadtbahnstrecke. Diese wurde den Bürgern entlang der vorgeschlagenen Streckenführung und der Politik mehrfach vorgestellt.

Nunmehr wurde dies in einer Machbarkeitsuntersuchung (Vorlage 4114/2023) geprüft und auch als technisch umsetzbar festgestellt. Aber verkehrlich würden – so dieser Teil der Untersuchung – die Menschen auch künftig überwiegend in die Innenstadt wollen.

Und so lassen die Gutachter die dort Linie 8 genannte Taktverdichtung der Linie 7 von der Siegburger Straße über die Deutzer Brücke auf die Ost-West-Achse fahren – eben die Achse, deren Kapazität bereits heute erschöpft ist und wo keine der beiden aktuellen städtischen Alternativen – ob unter- oder oberirdisch – mehr Bahnen ermöglichen wird. Aus der heutigen „kurzen 9“ – dem Pendel zwischen Deutzer Bahnhof und Universität – wird einfach die neue Linie 8. Und die Verbindung zwischen Deutzer Hafen und Deutzer Bahnhof soll eine Buslinie werden.

### Politische Gremien folgen nicht der Verwaltungsvorlage

Verkehrsausschuss und die Bezirksvertretungen Innenstadt und Porz sollten beschließen, „eine kurz- bis mittelfristigen zusätzlichen Erschließung des neuen



*Mindener Straße – eine Fahrspur pro Richtung reichte in Bauzeiten.*

*Quartiers Deutzer Hafen und zu dessen direkter Verknüpfung mit dem Deutzer Bahnhof die Anpassung der Buslinie 150 zu einem geeigneten Zeitpunkt vorzunehmen und*

- *die Einrichtung der Stadtbahnlinie 8 (Porz – Universität bzw. Sülz) als Verdichtung der Linie 7 zeitnah zu der erfolgten Bedienung der Linie 1 mit Langzügen vorzunehmen sowie*
- *auf die Option zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes zur Verknüpfung von Deutzer Hafen und Deutzer Bahnhof angesichts der Ergebnisse der Studie dauerhaft zu verzichten.“*

Doch die drei Gremien sind der Vorlage der Verwaltung nicht gefolgt und haben beispielsweise Fragen nach der Gesamtnetzbetrachtung ebenso in die Diskussion eingebracht wie die Fragen nach einem Ersatzkonzept bei einer Sperrung der Deutzer Brücke. Damit wurde die erstmalige Linieneinführung einer Stadtbahnlinie, die ausschließlich rechtsrheinisch – von Porz nach Flittard – verkehrt, angesprochen.

Gleichzeitig wird dem Verkehrsgutachter widersprochen, der massive Eingriffe in den Straßenverkehr erwartet, weil die Bahn fast überwiegend auf einem getrennten Bahnkörper geführt werden soll und dann noch die Haltestelle Deutzer

Bahnhof an der engsten Stelle, zwischen dessen Empfangsgebäude und dem ehemaligen LVR-Hochhaus, anordnet.

Eine Haltestelle weiter östlich in der Opladener Straße – da wo heute Parkplätze sind – würde den Eingriff in Straßenflächen reduzieren und die Umsteigewege sowohl zur Stadtbahnhaltestelle wie auch zum Bahnhof Köln Messe/Deutz verkürzen.

In der Mindener Straße soll sich die Straßenbahn – so der bürgerchaftliche Vorschlag – die Verkehrsflächen mit dem Autoverkehr teilen. Im Gegensatz zu dem Ver-

kehrsgutachter, der ausführt, dass „die prognostizierte Verkehrsbelastung (...) in der Abendspitze rechnerisch nicht leistungsfähig abgewickelt werden“ kann, gab es in Deutz in der Vergangenheit Verkehrsversuche, die eine andere Sicht der Dinge ermöglichen.

Die stadtauswärts führende Fahrbahn wurde wegen Tiefbauarbeiten 2022 auf eine Fahrspur reduziert und der Autoverkehr wusste nicht, dass er sich dort nicht abwickeln lässt. Und in der Gegenrichtung haben die regelmäßig stattfindenden Arbeiten an einer Großflächenwerbetafel und die damit zusammenhängende Sperrung einer Fahrspur auch nicht zum Zusammenbruch des Verkehrs in Richtung Siegburger Straße geführt.

Im Gegensatz zu Tiefbau-Baustellen und Wartungsfahrzeugen räumt die Straßenbahn die Verkehrsfläche unverzüglich



*Vom Gutachter untersuchter Standort für eine neue oberirdische Stadtbahnhaltestelle*



mit der von ihr selbst angestoßenen Freigabephase, sodass die Straße dann, bis die nächste Bahn in zehn Minuten kommt, auch vom Kraftfahrzeugverkehr wieder mitbenutzt werden kann.

## Einige Vorteile

Es gibt also gute Gründe, mehr und weiter zu denken, denn eine Stadtbahnlinie von Poll nach Mülheim und weiter nach Flittard kann im Gesamtnetz positive Entwicklungen ermöglichen:

- Die notwendige Taktverdichtung der Linie 9 von Deutz nach Ostheim bleibt weiterhin möglich, da diese Fahrplankonzepte nicht von der Deutzer Kommune nach Poll „verbogen“ werden.
- Im städtebaulich höchst anspruchsvollen Abschnitt in der Deutz-Mülheimer Straße kann eine „Niederflurlinie“ verkehren. Damit würde eine Anforderung

erfüllt, die der „Industriedenkmalbewahrer“ Prof. Dr. Walter Buschmann nachdrücklich vorgetragen hat: *„Die Deutz-Mülheimer Straße ist mit den dortigen Industriebauten der Gasmotorenfabrik Deutz (raum 13), Lindgens & Söhne, Van der Zypen & Charlier und Kohlstadt (Kunstwerk e. V. und Gebäude 9) eine der interessantesten und reizvollsten industriehistorischen Straßen weit über Köln hinaus. (...) Die Einpassung in das Stadt- und Straßenbild war aber auch gestalterisch in der historischen Version optimal mit den Befestigungen für die Oberleitungen an den Häusern, der Schieneneinbindung in die Straßenoberfläche mit dem unter dem Asphalt sicher noch vorhandenen Großkopfpflastersteinen, Schinkelleuchten und der Kombination mit Baumgrün. Diese Qualität ließe sich nur mit einer Niederflurbahn wieder erreichen.“*

- Nur Niederflurbahn(steige) und Eisenbahngüterverkehr funktionieren auf einer gemeinsamen Trasse zwischen Stammheim und Flittard zukünftig ebenso wie bereits heute zwischen Hohenlind und Frechen auf der Linie 7.
- Und für die heute überlasteten Linien 4 und 18 wird die Option einer Taktverdichtung von Dünnwald nach Klettenberg über die Luxemburger Straße nicht verbaut, wenn hierzu die neue Linie mit einem zweiten, oberirdischen Gleis zwischen Severinstraße und Barbarossaplatz von dem alten Innentunnel abgeleitet wird (vgl. „Übervolle Bahnen und Bahntrassen am Limit in Köln – Flächendeckende Verbesserungen statt Konzentration auf nur eine Achse“ in der RHEIN-SCHIENE 63 aus dem Sommer 2019).

Heiner Schwarz,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



## Kommentar zur Lage der KVB Schuld sind immer andere!

**Die Kölner Verkehrsbetriebe produzieren seit einiger Zeit überwiegend schlechte Nachrichten. Sicherlich sind die Bedingungen nach den globalen Krisen der letzten Jahre schwierig. Ein nicht geringer Teil der Probleme dieses Verkehrsunternehmens ist allerdings hausgemacht.**

Ostersonntag nach 21.30 Uhr: Die digitalen Anzeigentafel der Linie 13 kündigt die nächste Bahn Richtung Sülzgülert in 30 Minuten an. In der Gegenrichtung nach Mülheim soll es sogar 40 Minuten dauern, bis die Bahn kommt. Gemäß Fahrplan sollte es eigentlich einen 15-Minuten-Takt geben. Zwei Bahnen fallen somit im Abendtakt aus.

Anders als die DB verschweigt die KVB Ausfälle und Verspätungen auf ihren digitalen Anzeigen vollständig. Die Angabe „wegen erhöhten Verkehrsaufkommen fahren die Bahnen in unregelmäßigen Abständen“ ist für den Fahrgast wenig hilfreich. Früher hieß es noch: „Folgende Bahn fällt aus ...“ Doch der Vorstand hat beschlossen, dass diese Information ein

zu schlechtes Bild auf die KVB wirft. Also wird sie verschwiegen.

Verschweigen und das Verschieben von Verantwortung finden sich auch im Qualitätsbericht, den die KVB als öffentlicher Dienstleister ihrem Auftraggeber, der Stadt Köln, für das Jahr 2022 vorgelegt hat. Zwar werden Mängel bestätigt, die Schuld wird aber stets bei Anderen gesucht.

### Fahrausfälle trotz Ausdünnung

Im März 2023 dünnte der KVB-Vorstand den Fahrplan drastisch aus – zum Beispiel ab 9:00 Uhr um 50 Prozent auf den Linien 1, 5, und 18. Die Linie 4 fuhr nur bis Leyendecker Straße – eine Haltestelle vor dem wichtigen Umsteigepunkt Äußere Kanalstraße. Auch einige Buslinien wurden ausgedünnt oder eingestellt. Wie kann es sein, dass derart bedeutende Änderungen des Dienstleistungsvertrages nur mit einer Mitteilung an die Politik bekannt gemacht werden? Wären für diese Einschränkungen nicht ein politischer Beschluss und eine vertragliche Fixierung notwendig

gewesen?

Geholfen hat es im Übrigen nichts, Bahnen und Busse fallen weiterhin ständig aus. „KVB muss 25.000 Fahrten ausfallen lassen“ so die Überschrift im Kölner Stadt-Anzeiger vom 31. August 2023. Diese Information musste sich die FDP-Fraktion im Rat erst durch eine Anfrage vom KVB-Vorstand holen.

### Personalplanung

Der KVB-Vorstand schiebt viele Probleme auf den – gerade auch im Vergleich mit anderen Verkehrsunternehmen – sehr hohen Krankenstand.

Schon seit Längerem sind unter anderem die gebrochenen Dienste, also morgens, dann mittags, dann nachmittags, für das Fahrpersonal ein Ärgernis. Der Personalwechsel erfolgt unterwegs, Kontakte mit Kollegen sind dabei minimiert.

Der Dienstplan ist immer weiter optimiert worden, zu Lasten des Personals. Reserven gibt es wie auch bei den Fahrzeugen in den Betriebshöfen schon seit Langem nicht mehr. Wenige Betriebshöfe

Fortsetzung >>

und das Abstellen an den Endhaltestellen verlängern die Zeiten, bevor das Personal den Dienst anfangen oder beenden kann.

„Wer zufrieden ist, ist auch deutlich arbeitsfähiger“, so Stefanie Haaks, KVB-Vorstandssprecherin. Wer jedoch ausschließlich Betriebs- und Kostenoptimierung anstrebt, kann keine Zufriedenheit des Fahrpersonal erwarten.

Von einer vorausschauenden Personalplanung ist kaum etwas zu merken. So übersteigen regelmäßig die tatsächlichen Krankheitsfälle, die für die Einsatzplanung festgelegte Quote. Die Gesundheitsfürsorge ist offensichtlich nicht ausreichend und hätte frühzeitig verbessert werden müssen.

Ebenso sollte einem Unternehmen bekannt sein, wann wie viele Mitarbeitende in Rente gehen, und es folglich frühzeitig damit beginnen, neues Personal zu gewinnen und einzuarbeiten. Gibt hierzu Planungen des KVB-Vorstands? Und wenn ja, seit wann?

Erst jetzt, also viel zu spät, wird angesichts des manifesten Fachkräftemangels offensiv nach Personal gesucht. Wie Berichte einzuordnen sind, denen zufolge Bewerbungen unter anderem mit der Begründung abgelehnt wurden, die betreffenden Personen wären überqualifiziert, sei dahingestellt.

### Ausfälle der Technik

Ausfälle von Fahrzeugen, Aufzügen, Rolltreppen – da der KVB-Vorstand entschieden hat, auch hier zu sparen, fehlt es aktuell an Material zur Reparatur. Lagerbestände wurden aufgelöst und nun warten alle auf Ersatzteile, die teuer beschafft werden müssen. Auch wird Fremdpersonal eingesetzt, doch auch diese Firmen sind selten zeitnah im Einsatz. Und teuer.

Der KVB-Vorstand hat neue Fahrzeuge bestellt. Doch geliefert werden sie später als vereinbart. Bei den Niederflurfahrzeugen werden jetzt 25 Monate angesetzt. Was steht in den abgeschlossenen Verträgen über die Verzögerungen? Gibt es eine Konventionalstrafe? Werden die zusätzlichen Kosten ersetzt? So müssen die Niederflurbahnen eine erneute Hauptuntersuchung in Aachen beim Hersteller machen. Damit fallen die Bahnen in Köln aus und es gibt weitere Kosten. Und Ärger bei den wartenden Fahrgästen.

Bei der Neuanschaffung der Stadtbahnwagen (Hochflur) hatten KVB und Düsseldorfer Rheinbahn einen gemeinsamen

Vertrag mit dem Hersteller abgeschlossen, allerdings zum Nachteil der KVB: Zuerst wurden die Düsseldorfer Fahrzeuge gebaut, dann konnte die Rheinbahn ihre Option auf weitere Fahrzeuge abrufen und erst danach erhielt Köln neue Fahrzeuge.

All diese Entscheidungen wurden vom KVB-Vorstand getroffen und verantwortet. *„Aus dem vorliegenden Qualitätsbericht wird deutlich, dass die KVB ihre Leistungen entsprechend den Vorgaben aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbringt“* – so steht es in der Verwaltungsvorlage zum Qualitätsbericht 2133/2023 vom 17. August 2023. Wer auch immer zu diesem Fazit kam, hat dem KVB-Vorstand einen Persilschein ausgestellt.



*Als Ausgleich für die Beeinträchtigungen bot die KVB vor einigen Wochen Erdnüsse an.*

In der Pressemitteilung der KVB zum Qualitätsbericht wird auf die Vielzahl der Qualitätsmängel überhaupt nicht eingegangen. Sie beschäftigt sich ausschließlich mit der kommenden Entscheidung zur Ost-West-Achse. Unfälle werden benutzt, um nachzuweisen, dass die Betriebsqualität der Linie 1 nicht zufriedenstellen ist. Lösungsvorschlag der KVB: Bau eines U-Bahn-Tunnels.

### Besondere Herausforderungen

Großbaustellen und Großereignisse wie die EM 2024 in Köln werden für den KVB-Vorstand große Herausforderungen – so steht es sinngemäß in der Hauszeitschrift

KVB-intern.

Im Jahr 2005 bewältigte die KVB den Weltjugendtag, ein Jahr danach die Fußballweltmeisterschaft und wiederum ein Jahr später den evangelischen Kirchentag – heute wäre das Unternehmen dazu nicht mehr in der Lage. Selbst die Verstärkungen im Advents- und Weihnachtsverkehr waren 2022 und 2023 nicht machbar. Bei Spielen des 1. FC Köln im Müngersdorfer Stadion fallen Straßenbahnen aus.

Eine Sperrung der Mülheimer Brücke für den Schienenverkehr kann nur mit massiven Einsparungen bei anderen Linien – wie der 15 und 18 – überhaupt noch gemeistert werden. Nebenbemerkung am Rande: Könnte eine derart aufgestellte KVB eine Großbaustelle „U-Bahn auf der Ost-West-Achse“ mit Umleitungen und mehrjährigen Streckenunterbrechungen meistern?

### Kein Regelfahrplan in Sicht

In absehbarer Zeit wird es keinen Regelfahrplan geben: „2024 bleiben wir in einem speziellen Fahrplan, in dem kaum Verstärkerfahrten möglich sind und im Busbereich Einschränkungen bleiben“, so Stefanie Haaks. Für 2025 kündigt sie sogar einen vollkommen neuen Fahrplan an, der weniger Fahrten ausweisen wird. Keine guten Aussichten für die Fahrgäste und die Verkehrswende.

Da muss die KVB noch mehr Erdnüsse als Nervennahrung verteilen, wie in Mülheim kurz vor der Schienenspernung.

### Ein Blick auf den Vorstand

Mehr als Peanuts verdient aber der KVB-Vorstand. Stefanie Haaks bekommt 398 400 Euro, Peter Denshorn 388 900 Euro, Jörn Schwarze 378 500 Euro und Thomas Schaffer 331 600 Euro – alle Zahlen für 2022 aus dem Vergütungsbericht der Stadtkämmerin. Gutes Geld für gute Leistung?

Zudem ist der Vorstand seit mehreren Jahren intern so zerstritten, dass auch eine Mediation nicht zu einer guten Zusammenarbeit führen konnte. So wird jetzt eine Beratungsgesellschaft beauftragt, die den Vorstand beraten soll und die Aufgabenfelder festlegt.

Für die Fahrgäste und das Personal ist es entscheidend, dass der Vorstand sich nicht mit sich selbst beschäftigt, sondern seine Aufgabe erfüllt: Köln – bewegen.

Roland Schüler





## Öffentlicher Nahverkehr im Erftkreis

# Neue Perspektiven für Frechen und Kerpen

### Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 von Frechen nach Kerpen ist umsetzbar.

Am 17. Januar präsentierte das Amt für öffentlichen Personennahverkehr im Bergheimer Kreishaus die Vorstudie zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 von Frechen nach Kerpen.

Insgesamt wurden sechs Varianten vorgestellt. Zusätzlich zu der bisherigen Trasse durch die Frechener Fußgängerzone nutzen alle untersuchten Varianten ab dem Frechener Bahnhof die vorhandene einspurige Trasse der Güterbahn, die über den Friedhof, die Burgstraße und Benzelrath führt. Im weiteren Verlauf gibt es ab Benzelrath mehrere Varianten für die Anbindung der Frechener Ortsteile Grefrath und Habbelrath sowie Kerpen.

Die vollständige Präsentation kann im Kreistagsinformationssystem des Rhein-Erft-Kreises ([sdnet.rhein-erft-kreis.de](https://sdnet.rhein-erft-kreis.de)) unter den Unterlagen zur Mitteilungsvorlage 27/2024 eingesehen werden.

### Erhebliche Vorteile für Frechen ...

Für die Frechener Bürgerinnen und Bürger ergeben sich einige Vorteile:

- Ein durchgängiger 10-Minutentakt zwischen Frechen-Bahnhof und Köln wird möglich.
- Zwischen Frechen-Benzelrath und dem Frechener Bahnhof ist auf jeder der beiden durch Frechen führenden Trassen ein 20-Minutentakt geplant, dadurch ergibt sich für die Innenstadt annähernd ein 10-Minutentakt.
- Die südliche Innenstadt wird mit einer zusätzlichen Haltestelle an der Burgstraße mit einem 200 bis 300 Meter langen Übergang zum Busbahnhof und zur Haltestelle Frechen-Rathaus erschlossen.
- Das Gewerbegebiet Wachtberg wird angebunden.
- Eine Alternative bei Störungen und Sperrungen der Fußgängerzone für den Stadtbahnbetrieb wie an Karneval oder zum Martinsmarkt wird möglich.
- Eine schnelle Schienenverbindung nach Kerpen sowie nach Grefrath/Habbelrath entsteht – heute existiert nur ein Linienbusverkehr.

Auch die Prüfung eines modernen Zu-

bringersystems von der Haltestelle Benzelrath zum Ortsteil Grube-Carl wird von den Gutachtern empfohlen und schon mit Ideen wie H-Bahn, Schrägaufzug oder autonomer Bus auf eigener Trasse untermauert

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die vorgeschlagenen Lösungen für Frechen eine große Chance darstellen, die heutigen Einschränkungen der Linie 7 – die einspurige Trasse durch die Fußgängerzone lässt keinen durchgängigen 10-Minuten-Takt zu – zu überwinden und dadurch die Kapazitäten zu vergrößern und die Taktfrequenz gravierend zu verbessern.

### ... und auch für Kerpen

Auch die Kerpener Bürgerinnen und Bürger profitieren von einer schnellen Verbindung nach Frechen sowie diversen Zielen in Köln. Gegenüber heute könnte sich die Fahrzeit von Kerpen Rathaus zum Frechener Rathaus um bis zu 26 Minuten, zum Kölner Heumarkt um 16 Minuten und zur Kölner Universitätsstraße um 37 Minuten verkürzen.

### Potential der Nord-Süd-Bahn

Angesprochen wurde in der Vorstudie auch die Nord-Süd-Bahn-Trasse, die noch etliche Jahre ausschließlich für den

Braunkohletransport genutzt wird. Hier sind eine Korrespondenzhaltestelle sowie ein Abzweig zum DB-Regionalbahnhof Kerpen-Horrem angedacht.

Die Nord-Süd-Bahn könnte nach dem Kohleausstieg für Nordrhein-Westfalen und das Rheinland eine Rolle als möglicher Bypass für Köln spielen: Von Grevenbroich bis Brühl bietet sie eine kreuzungsfreie Trasse mit Anschlussmöglichkeiten an die Strecke Köln – Aachen.

Auch in Richtung Köln wäre eine Erweiterung für den ÖPNV denkbar und zwar vom Frechener Bahnhof über die bestehende Gütertrasse durch den Kölner Stadtwald, über Lindenthal und Nippes bis zum Niehler Hafen mit bereits vorhandenen Anschlussmöglichkeiten an die Strecke Dormagen – Köln.

### Wie geht es weiter?

Das Gutachten rechnet bei den meisten Varianten mit einem hohen Kosten-Nutzen-Vorteil. Die ersten Bahnen könnten in rund zehn Jahren fahren – es seien auch frühere Zwischenstufen denkbar.

Nun soll ein politischer Beschluss über eine noch zu erstellende Machbarkeitsstudie gefasst werden, die unter anderem detaillierte Trassenstudien sowie Entwurfsstudien für die geplanten Haltestellen umfasst.

Hans-Georg Kleinmann



Verlauf und Haltestellen der Variante 1a zwischen Kerpen und Bahnhof Frechen.

Quelle: Vorstudie zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 7

## Sperrung der Mülheimer Brücke

# Ein erstes Resümee zum Stadtbahn-Ersatzkonzept

**Seit dem 2. April ist die Mülheimer Brücke für den Stadtbahnbetrieb gesperrt.**

### 1. Zusatzlinien

Nach den bisherigen Beobachtungen wird die Zusatzlinie 14 in der Relation Mülheim – Innenstadt gut angenommen und entlastet die Linie 4. Die Linie 14 fährt deshalb in beiden Fahrrichtungen jeweils zwei bis drei Minuten vor der Linie 4.

Holprig läuft der Betrieb derzeit an der Wendeanlage Keupstraße. Durch das störungsbehaftete Arbeiten der Weichensteuerung kommt es schon bei kleineren Verspätungen zum Rückstau von Bahnen vor der Einfahrt in die Haltestelle Keupstraße. Hier ist die KVB gefordert, an der minimalistischen Technik nachzubessern und betriebliche Regelungen für größere Verspätungen der Linie 14 vorzugeben.

Im Betrieb der Linien 14 und 19 fällt auf, dass alle Fahrten zwar fahrplanseitig bis zum Reichenspergerplatz verkehren. Die Zielanzeige an den Fahrzeugen und Haltestellen weist hingegen nur den Ebertplatz als Endhaltstelle auf. Dieser Widerspruch sollte beseitigt werden.

Entgegen dem ursprünglich aufgestellten Ersatzkonzept fährt die Linie 19 zwischen Klettenberg und Reichenspergerplatz nur in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Am Nachmittag dürfen sich die Fahrgäste weiterhin mit der überfüll-

ten Linie 18 begnügen – keine guten Aussichten für die folgenden sieben Monate.

### 2. Schienenersatzverkehr

Die Busse der Ersatzlinie 118 sind über weite Teile des Tages gering besetzt. Dies ist sicher auf die stauanfällige Strecke über die Zoobrücke und auf die ungünstige und fahrzeitverlängernde Schleifenfahrt im Linksrheinischen zurückzuführen. Der vom VCD vorgeschlagene Endpunkt am Ebertplatz (vgl. RHEINSCHIENE Nr. 70, S. 12 und 13) wäre wegen der Innenstadtnähe und der vielen Umsteigemöglichkeiten zu anderen Linien an diesem Knotenpunkt weitaus sinnvoller.

### 3. Umsteigesituation

Die Haltestelle Stegerwaldsiedlung wird als Verknüpfungspunkt zwischen den Linien 3, 4, 14 und der Ersatzlinie 118 empfohlen. Leider ist der barrierefreie Südzugang mit Stand 17. April 24 immer noch versperrt, da die dortige Fußgängerampel noch nicht wieder in Betrieb genommen wurde. Umsteigende Fahrgäste sind gezwungen, den weiten Umweg über die nördliche, viel zu steile Rampe zu nehmen. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste haben das Nachsehen und sind an dieser Stelle vom ÖPNV ausgeschlossen. Es muss der KVB zum Anliegen werden,

diesen unhaltbaren Zustand schnellstens abzustellen.

Leider besteht an dem barrierefrei angelegten Südzugang keine Querungsmöglichkeit über die östliche Fahrbahn des Bergischen Rings. Ein Umstieg zwischen dem aus dem Linksrheinischen ankommenden Ersatzbus und der Stadtbahn ist wegen der ausschließlichen Rampennutzung erschwert und barrierefrei überhaupt nicht möglich. Damit ist die in der Information „Touren ohne Treppen“ von der KVB dargestellte „volle Barrierefreiheit“ keinesfalls gegeben.

### 4. Fahrgastverhalten

Die Fahrgäste nutzen neben den von der KVB benannten Ersatzangeboten auch die Regionalbuslinien SB 25 und 260 zwischen dem Wiener Platz und der Innenstadt. Hier kann eine zweite Bushaltestation an der Haltestelle Wiener Platz stadteinwärts Entlastung bringen.

Die Park&Ride-Plätze an den Stationen der S-Bahnlinie S11 werden derzeit stärker genutzt. Das lässt auf eine vermehrte Nutzung der S-Bahn zur „Umfahrung“ der Mülheimer Brücke schließen. Ein zuverlässiger Betrieb dieser Linie ist folglich umso wichtiger.

*Heiner Schwarz/Stephan Weber,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV*



## ÖPNV-Knoten Wiener Platz

# 50 Prozent weniger Kapazität bei den Aufzügen

**Die Sanierung der Mülheimer Brücke und der Aufzüge am Wiener Platz wird unzureichend koordiniert.**

Durch die Sperrung der Strecke über die Mülheimer Brücke ist der Haltepunkt Wiener Platz zu einem Zwangsumsteigepunkt zwischen der Linie 18 und den Schienenersatzverkehrsbussen 118 und 113 sowie den Stadtbahnlinien 4 und 14 geworden.

Damit die Fahrgäste komfortabel umsteigen und von der U-Bahn zum Bahn-

steig der Linie 4 gelangen können, gibt es Aufzüge. Doch unglücklicherweise werden diese zwischen dem 25. März und dem 25. Juni 2024 saniert. Einer nach dem anderen, sodass die Fahrgäste wenigstens einen Aufzug benutzen können. Positiv ausgedrückt: 50 Prozent der Aufzüge bleiben in Betrieb.

Zuerst wurde der wichtige Aufzug für den Umstieg zwischen der Linie 18 und den Linien 4 und 14 sowie dem Schienenersatzverkehr bis zum 13. Mai gesperrt.

Im Anschluss daran soll der hintere Aufzug zu den Bussen an der Frankfurter Straße saniert werden. Hoffen wir, dass dann die seit Monaten kaputte aufwärtsführende Rolltreppe wieder in Betrieb ist.

Warum werden die Fahrgäste in Köln-Mülheim doppelt bestraft? Zwangsumsteigen und dann die Kapazität der Aufzüge halbieren? Offensichtlich mangelt es an der Abstimmung zwischen den beteiligten Abteilungen.

*Wolfgang Besser*





## Linie 13

# Lückenschluss nach Rodenkirchen

In der letzten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE (Nr. 70/2023) wurde über die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Gürtelbahn von Klettenberg bis Bayenthal berichtet. Jetzt geht es um den Anschluss zu den Linien 16 und 17. Eine kurze Verlängerung der Linie 13 für einen Anschlusss an die Rheinuferstrecke hätte ein enormes Potential für die Attraktivität des ÖPNV im Kölner Süden.

Es war die Seniorenvertretung des Stadtbezirks Rodenkirchen, die sich als erste meldete: Zwischen der Haltestelle Bayenthalgürtel der Rheinuferbahn und der künftigen Endhaltestelle der Linie 13 sollen die Fahrgäste 200 Meter zu Fuß gehen, dabei die stark befahrene Rheinuferstraße an einer Ampel überqueren: für mobilitätseingeschränkte Menschen unzumutbar, für alle Fahrgäste unkomfortabel, zeitaufwändig und genau das Gegenteil eines attraktiven ÖPNV.

Dieses Manko dürfte auch den Planenden bewusst gewesen sein, denn sie schlagen einen Parallelbetrieb der Buslinien 130 und 134 zu den Stadtbahnen zwischen Rodenkirchen und Zollstock vor. Der allerdings ist kosten- und personalintensiv, im Schülerverkehr schon heute nicht immer ausreichend.

### Eine einfache Idee

Mit einer simplen Idee lassen sich diese Probleme leicht und günstig lösen: die Linie 13 vom östlichen Ende des Bayenthalgürtels auf die Rheinuferbahn bis nach Rodenkirchen (und eventuell weiter bis Sürth) zu führen, wo es bereits Wendeanlagen gibt. Um die Lücke bis zur Rheinuferbahn zu schließen, wäre nur eine rund 170 Meter kurze zweigleisige Verlängerung der Strecke nötig. Diese würde straßenbündig entlang des südlichen Bayenthalgürtels verlaufen und am östlichen Ende die Rheinuferstraße queren.

### Vielfältige Vorteile

An den Bahnhof Rodenkirchen sind alle Buslinien des Kölner Südens angebunden. Damit werden die Stadtteile südlich der A 4 unmittelbar mit den südwestlichen Stadtteilen Kölns verknüpft. Die



*Nur 170 Meter Verlängerung zwischen Bayenthalgürtel und Rheinuferstraße – mit vergleichsweise geringem Aufwand lässt sich ein erheblicher Nutzen für den öffentlichen Nahverkehr im Kölner Süden erzielen. Die Skizze veranschaulicht die Lage der zusätzlichen Gleise.*

Innenstadtstrecken werden entlastet, die Linie 13 wird im Süden besser ausgelastet, die Fahrzeiten verkürzen sich für viele Menschen.

Das Potential ist groß: 37.000 Menschen wohnen in Rodenkirchen, Weiß und Sürth, 38.000 Menschen in Wesseling. Es profitieren alle Orte entlang der Linie 16 bis Bonn und später alle rechtsrheinischen Ortschaften an der Linie 17 wie Langel und Oberkassel. In den weiterführenden Schulen im Stadtbezirk Rodenkirchen, dem Irmgardis-Gymnasium, der Europa-Gesamtschule und dem Berufskolleg Zollstock, werden täglich 7.000 Schülerinnen und Schüler unterrichtet. 3.000 Mitarbeitende der Diakonie Michaelshoven profitieren, ebenso viele der 13.000 Beschäftigte der Uni-Klinik.

Die Stadtbahn ist dafür das optimale Verkehrsmittel: Sie ist umweltfreundlicher als Dieselbusse, aber auch leistungsfähiger und nachhaltiger als Elektrobusse. Für die Klima- und Verkehrswende bedarf es eines attraktiven ÖPNV mit zahlreichen Verknüpfungen innerhalb eines städtischen Bahnnetzes, der Minimierung von Umstiegen, die komfortabel und zügig

funktionieren. Berlin mit seiner Ringbahn und dem dichten Geflecht an Bahnlinien ist das beste Beispiel dafür. Bestätigt wird dies durch die wenigsten zugelassenen Autos pro Kopf unter den deutschen Großstädten. Davon ist Köln weit entfernt.

### Nur geringer Planungsaufwand

Es ist nun also dringend nötig, die Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Gürtelbahn um den Lückenschluss von 170 Metern und die Führung der Linie 13 nach Rodenkirchen zu ergänzen. Im Vergleich zum stark erhöhten Nutzen der Verlängerung ist dieser zusätzliche Aufwand gering, die nötigen Untersuchungen könnten wahrscheinlich sogar parallel zur restlichen Planung erfolgen. Um den umständlichen Umstieg an der Bismarcksäule sowie die drohende Überlastung der Linien 16 und 17 zu verhindern und um zehntausende Menschen südlich des Gürtels anzubinden ist dies nun das letzte nötige Puzzlestück.

Nicolas Blume



# Baikal-Wupper-Magistrale Köln–Leichlingen

## Ein Wintermärchen

### Störungsinformationen der DB – Wo ist der Wurm – ISTP, RIS oder „Der Mensch“?

Am wetterhistorischen Mittwoch, dem 17. Januar 2024 – ihr erinnert Euch vielleicht: erster richtiger Wintereinbruch in Köln seit 13 Jahren – verlassen die Kolleginnen und Kollegen früher die Arbeitsstelle, um „noch nach Hause zu kommen“. Ich dagegen fahre um 18 Uhr mit recht zuverlässigen Bahnen zu einem unauf-schiebbaren Termin in die Kölner City.

Der Busverkehr ist allerorten eingestellt. Seit 20:00 Uhr verkündet der DB-Navigator getreulich den Ausfall des Störungsinformationssystems für die RB 48. Dennoch stampe ich um 20:45 Uhr abenteuerlustig auf Gleis 1 im Kölner Hauptbahnhof in Erwartung eines beglückend geschenkten Regionalzuges planmäßig um 20:52 Uhr. Ein wertvolles Saatkörnchen Zuversicht heißt „bauzeitbedingter Komplettausfall des notorisch rüdigen Streckenabschnitts Mehlem – Köln“. Im ganzen Bahnhof rollen viele Züge, kaum mehr als sonst fallen aus, zwar längere Verspätungen als üblich, Eisregen und weiße Macht sind als Grund häufig, aber nicht in der Mehrzahl, es gibt auch einige pünktliche Bahnen. Und sogar ein paar hilfreiche Ansagen von echten Menschen aus dem Kölner Stellwerk.

Die Anzeigetafel auf Gleis 1 erweckt lange den Eindruck einer regelgemäß um

20:52 Uhr abfahrenden Regionalbahn. Aber weil unzutreffende Infos über Störungen auf der RB 48 in Navigator und am Bahnhof auch bei optimalen Rahmenbedingungen – sagen wir mal milde, trockene Witterung, Ausfall anderer Züge auf der Strecke, Laufwegverkürzung – eher die Regel als die Ausnahme sind, harre ich gespannt der Dinge.

Etwas Positives vorab: Die Infos in DB-Navigator und am Bahnsteig sind grundsätzlich synchron gleich lange falsch. Bis 21:15 Uhr ist die Eisenbahn von 20:52 Uhr ein verschollenes Wesen: Sie kommt nicht und nichts über ihr Schicksal ist zu erfahren. Dann springt die Anzeige auf die nächste RB 48 um 21:25 Uhr. Ich denke: Ein guter Schnitt für die Witterung wäre das ja, nur ein Zugausfall, bestenfalls 30 Minuten später am Ziel.

Um 21:30 Uhr die erste Ansage an Gleis 1 überhaupt: „Die RB 48 Abfahrt 21:25 Uhr fällt wegen Vandalismus-Schaden aus.“ Rowdytum im Schneegestöber? Ich rufe zu Hause an: werde wohl im Büro übernachten. Während ich die nächste Bahn nach Chorweiler recherchiere, plötzlich, aus dem Nichts ein Irrlicht der Hoffnung? – die 20:52 Uhr kommt etwa 45 Minuten später, aus dem weißen Treiben auf die Anzeigetafel aufgetaucht. Das ist es wert, erforscht zu werden, ich fühle mich wie Humboldt bei der Besteigung des Chimborazo.

Und tatsächlich: Die Fahrt ins Bergische und nach Norden wunderbar beeindruckt von Schneemassen, Eis und Riesel, vor, links und rechts der Trasse, so wie früher („Alle reden vom Wetter. Wir nicht.“), wie noch heute in der Schweiz oder in Österreich moderate 55 Minuten später am Ziel und einen traumhaften Gang vom Bahnhof nach Hause durch menschenleere, weißstrahlende Nacht. Nur warum nicht früher die Info – gerne hätte ich im Warmen bei einem Tee, Kölsch oder Grog gewartet.

Markus Meurer



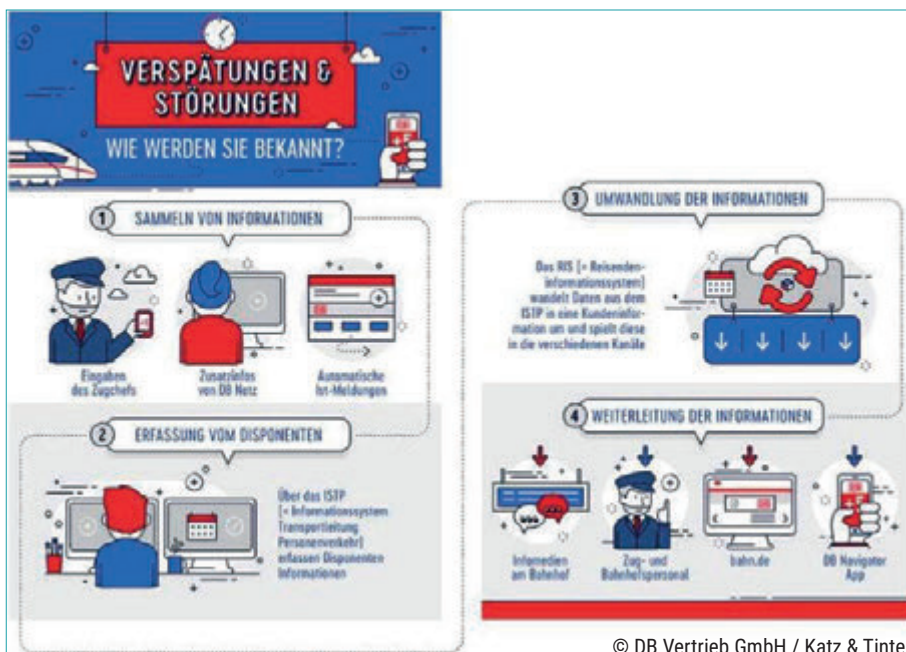
### Fakten zur Geschichte Der weite Weg von Störungsinformationen bei der DB

Der Weg beginnt zum Beispiel beim Zugpersonal, das eine technische Störung am Zug meldet oder bei einer automatischen Ist-Meldung (diese werden automatisch erfasst, beispielsweise anhand der Position des Zuges), die eine Verspätung dokumentiert.

Die Disponentinnen von DB Regio und DB Fernverkehr, die den Bahnverkehr einzelner Streckenabschnitte koordinieren, können über das ISTP, das Informationssystem Transportleitung Personenverkehr, zusätzliche Informationen erfassen, zum Beispiel Verspätungsgründe, Anschlussentscheidungen oder auch Ausfälle.

Das Reisendeninformationssystem (RIS) wiederum wandelt als Verteiler Daten aus dem ISTP in eine Kundeninformation um und spielt diese in die verschiedenen Kanäle, wie die Ansagen und Anzeigen am Bahnsteig sowie die Auskunft im DB Navigator oder die oft zuverlässigere App „Bahnhof live“. Die Zugbegleiter von DB Regio oder DB Fernverkehr können mit einer speziellen RIS-Anwendung auf ihrem Diensthandy auf die Infos zugreifen.

Das System wird ständig weiter digitalisiert und optimiert. Der VCD setzt sich in Gesprächen mit der DB für Verbesserungen ein, insbesondere bei der Übermittlung der Daten von anderen Eisenbahnunternehmen.





#49  
GUTE  
GRÜNDE

GRUND NR. 22

# STATT INS BLAUE EINFACH INS GRÜNE FAHREN.

Das  
Deutschland-  
ticket  
beim VRS

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



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

*...verbindet!*

## Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

## Neues Zielnetz für 2040 veröffentlicht

**Ende März stellte der VRR sein neues Zielnetz 2040 vor. Aus Sicht des Rheinlandes verspricht es sowohl Licht als auch Schatten. Nachfolgend dazu ein paar Anmerkungen zu ausgewählten Verbindungen.**

Es kann nur begrüßt werden, wenn die früheren Direktverbindungen aus dem Rheinland zum Niederrhein und in die Niederlande wieder aufgenommen werden. Allerdings weist das geplante Angebot noch einige Unzulänglichkeiten auf.

## Von Köln nach Venlo

Zwei Punkte sind bei dieser Verbindung wichtig für die Fahrgäste:

- Ein Regionalexpress sollte tatsächlich als Express fahren und nicht alle Haltestellen bedienen. Sonst fährt er quasi als Regionalbahn. Faktisch gilt dies aber für den RE13 ab Mönchengladbach und den RE8 ab Köln Hauptbahnhof, da diese Züge an allen Haltestellen halten und eine entsprechend unattraktive Fahrzeit haben.
- Der frühere D-Zug Den Haag – Rotterdam – Eindhoven – Venlo – Mönchengladbach – Köln sollte als Euregioexpress ERX (analog zum RRX) als eigenständige Linie eingeführt werden. Dann kann die Vorgabe von VRR und VRS eines 30-Minuten-Takts für alle Haltestellen erreicht werden.

## Von Köln nach Geldern

Für diesen Zug ist die historische, aktuell nicht mehr bestehende Verbindung Köln – Kleve das Vorbild. Leider wird aber der RE9 nicht konsequent bis Kleve, sondern nur bis Geldern geführt. Für den VRR ist dieser Abschnitt zwar der fahrgaststärkste, auch müsste für eine Weiterführung noch die Schieneninfrastruktur ausgebaut werden. Trotzdem sollte diese Option für 2040 vorgesehen werden, besonders wenn die Verlängerung nach Nijmegen verwirklicht wird.

Auch für diesen Korridor gilt leider, dass RE9 und RE10 zwischen Krefeld und Kleve faktisch keine Regionalexpresse, sondern Regionalbahnen sind. Der ERX Nijmegen – Kleve – Krefeld könnte fol-

lich wegen seiner geringeren Fahrzeiten ein attraktiveres Angebot sein.

## Verbindung Emmerich – Koblenz

Der RE5/RRX5 ist eine wertvolle Nord-Süd-Verbindung entlang des Rheins zwischen Emmerich und Koblenz. Diese Verbindung wurde vom VRR zunehmend eingekürzt – heute fahren die Züge nur noch von Wessel bis nach Koblenz. Zukünftig wird der RRX5 in Düsseldorf gebrochen und endet dort. Wie auch die zweite Niederrheinverbindung des RE19.

Anstelle des RRX5 soll der RRX6 aus Herford die Verbindung über Köln nach Koblenz herstellen. Ergänzend soll der RRX4 aus Minden nach Remagen fahren. Somit sind zwei Verbindungen aus Ostwestfalen, aber keine Direktverbindung zum Niederrhein und dem westlichen Münsterland geplant.

Hier ist eine Nachbesserung im Sinne der Fahrgäste notwendig, denn eine direkte Verbindung von Arnheim über Wessel, Düsseldorf und Köln nach Koblenz ist weiterhin sinnvoll. Dies kann auch in Form eines zusätzlichen ERX stattfinden, der anders als RRX5 und RE19 nicht alle Haltestellen bedient.

Durch einen weiteren RE2 von Münster über Haltern nach Köln wird der RE7 Rheine – Köln entlastet. Die RB48 fährt weiterhin. Die ergänzende S-Bahnlinie S17 zwischen den Solinger und Kölner Hauptbahnhöfen wird noch untersucht.

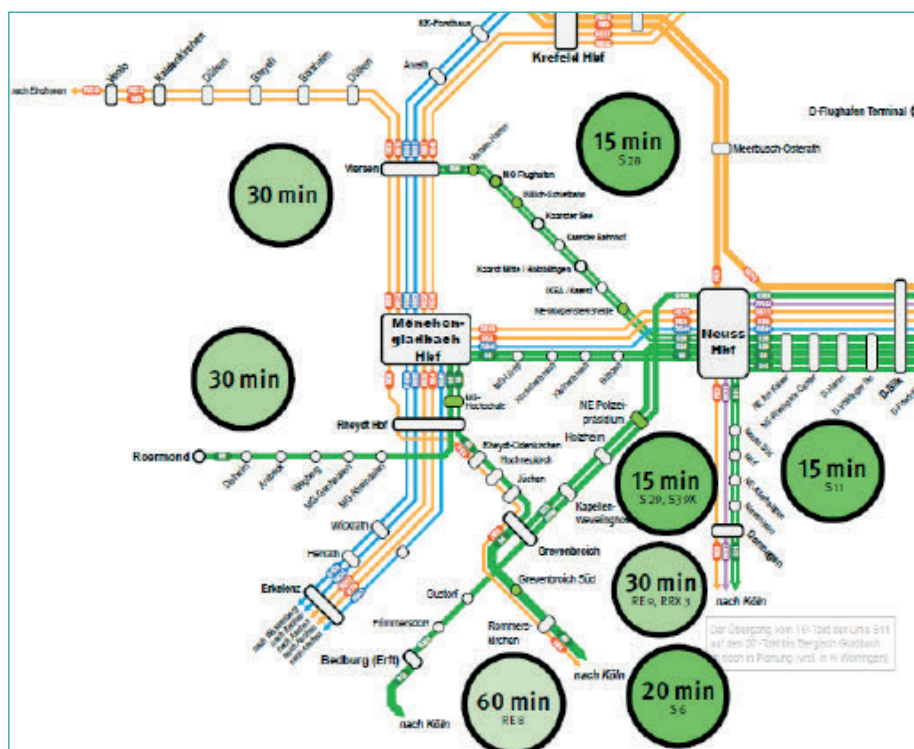
Damit werden hoffentlich die Züge pünktlicher. Zudem können die Haltepunkte sinnvoller gestaltet werden.

## Besonderheiten bei S-Bahnen

Sehr herausfordernd werden die unterschiedlichen S-Bahn-Takte an den Verbindungsgrenzen sein: der VRR mit einem 15/30 Minuten Takt und der VRS mit einem 10/20 Minuten Takt.

Die Brechung zweier S-Bahn-Linien in Bedburg ist sehr unlogisch. Die S12 von Köln endet dort – und wird nach aktueller Vergabe von DB Regio betrieben. Die S39X von Düsseldorf nach Bedburg endet ebenfalls dort – und wird aktuell von einem anderen Verkehrsunternehmen betrieben. Durch unterschiedliche Vergaben von VRS und VRR ergeben sich somit für die Fahrgäste Zwangsumsteigepunkte.

Roland Schüller



Ausschnitt aus dem Zielnetz mit Taktfolgen für die Region nordwestlich von Köln



# Neue Mülheimer Brücke

## Eine Umweltbrücke für Köln

### Von der Dauerbaustelle zum Fahrradparadies?

Viele Menschen in Köln können es sich kaum noch vorstellen: Vor dem Beginn der Sanierung der Mülheimer Brücke im Jahr 2019 fuhr der Autoverkehr vierspurig über die Brücke – es waren rund 34.000 Fahrzeuge täglich. Während der Sperrung der Leverkusener Brücke waren es sogar 40.000 mit vielen Lkw. Durch die für die Baustelle nötige Reduzierung auf zwei Spuren wurde der Autoverkehr auf etwa 16.500 Fahrzeuge täglich reduziert – eine große Entlastung.

Insbesondere am Clevischen Ring in Mülheim ist es spürbar ruhiger geworden, auch die Feinstaubbelastung ging zurück. Dies hat auch Bezirksbürgermeister Norbert Fuchs erkannt: Die Sanierung der Brücke habe „für Mülheim auch einen positiven Effekt. Das Verkehrsaufkommen wurde deutlich reduziert. Das gilt insbesondere für den Lkw-Transitverkehr“.

In Riehl ist der Rückgang des Autoverkehrs sogar zum Teil noch deutlicher, wieso sollte man also nach der Sanierung die Uhr wieder zurückdrehen für mehr Autoverkehr?

Die seit 2019 bestehende Situation hat gezeigt, dass der Verkehr auch mit nur einer Autospur je Richtung auf der Brücke ungehindert fließt. Der Weg ist also

frei für breite Radfahrstreifen auf beiden Seiten!

### Deutlich mehr Platz für Rad- und Fußverkehr

Die neuen Radfahrstreifen sollten jeweils an der Außenseite der Fahrbahn liegen. Sie könnten ca. 2,40 m breit werden, dazu kommen noch 75 cm als Sicherheitsraum (siehe die unten abgebildete „Variante 1“). Diese Breite würde ausreichend sein, um nebeneinander zu fahren oder überholen zu können. Als Alternative sollte aber auch geprüft werden, ob man die Radwege höher legen kann, um sie durch ein Bord von der Fahrbahn zu trennen. Dadurch könnte der Sicherheitsraum schmaler ausfallen und der Radweg entsprechend breiter (siehe „Variante 2“ auf Seite 18). Diese Variante wäre aber aufwändiger.

Auch der Fußverkehr würde deutlich profitieren, da die Seitenräume von weniger Radlern benutzt würden. Die alten Radwege im Seitenraum beizubehalten wäre ohnehin nicht möglich, da der Bestandsschutz erloschen ist. Für die laut den aktuellen Regelwerken nötigen Breiten wäre hier kein Platz, auch nach der Verbreiterung an den Pylonen nicht.

Laut den Prognosen für den Radschnellweg entlang des Niehler Gürtels

wird sich der Radverkehr auf der Brücke mindestens verdreifachen – von derzeit 6.000 auf bis zu 20.000 Räder pro Tag. Mehr Platz für den Radverkehr wird also zwingend notwendig sein, um hier den gesetzlichen Vorgaben Rechnung zu tragen.

Doch wie können so viele Radfahrer auf die Brücke gelangen? Es braucht auf beiden Rheinseiten eine gute Anbindung.

### Linksrheinische Anbindung

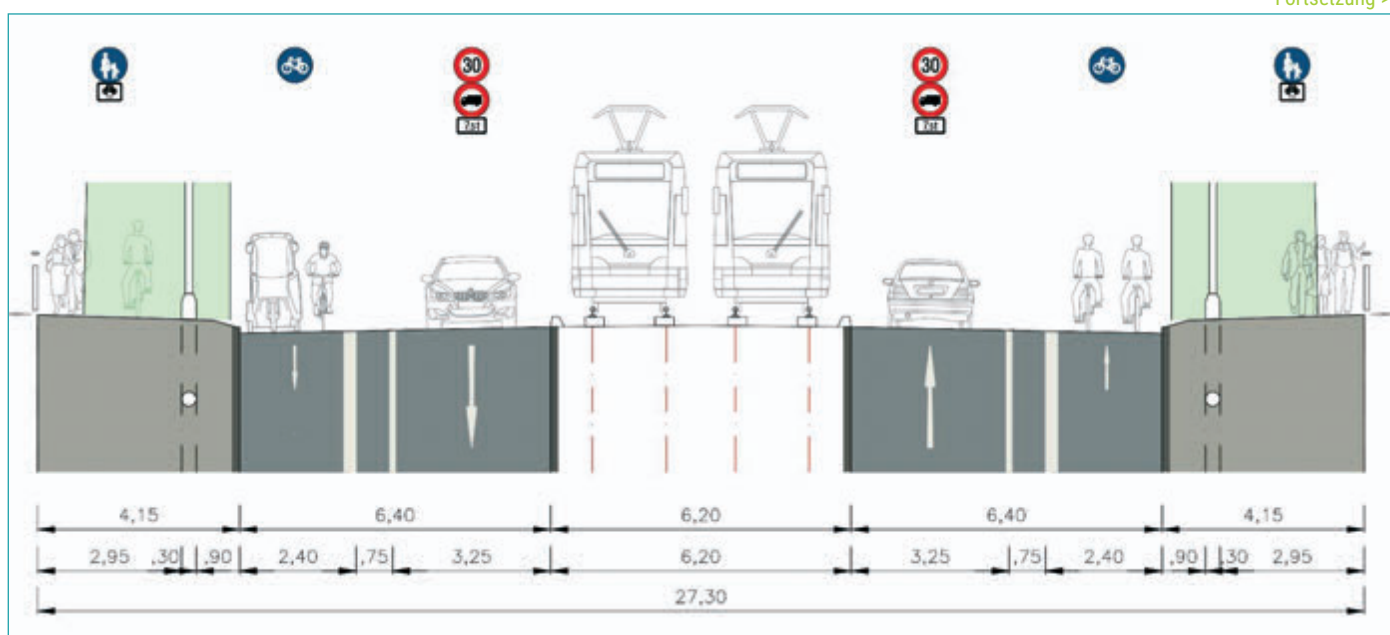
Die Verbindung zum Fernradweg am Rheinufer könnte deutlich verbessert werden, indem die bestehende Rampe an der Nordseite der Brücke verbreitert und durch einen getrennten Radweg erweitert würde. Noch besser wäre eine zusätzliche Rampe, die von der Brücke direkt zur Uferpromenade führen könnte.

An der Südseite kann für die Verbindung in Gegenrichtung ein neuer baulich getrennter Radweg angelegt werden. Dieser würde parallel zur bestehenden südlichen Zufahrtsrampe des Autoverkehrs verlaufen.

Auch die Verbindung von und nach Riehl würde deutlich komfortabler durch Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Riehler Straße und An der Schanz, die lückenlos mit der Brücke verbunden wären.

Zur Radschnellverbindung entlang des Gürtels gäbe es in Richtung Westen eine

[Fortsetzung >>](#)



Variante 1: Auf jeder Seite der Mülheimer Brücke wird eine Kfz-Spur in eine Radspur umgewidmet.

Grafik: Rainer Evertz

direkte Verbindung.

In Gegenrichtung kann durch Bau eines getrennten Radwegs entlang des Kuhwegs ebenfalls eine durchgehende Verbindung zur Südseite der Brücke geschaffen werden.

## Rechtsrheinische Anbindung

Aktuell sind die Gleise der Linie 4 noch eine große Barriere. Durch die Reduzierung der Fahrspuren auf dem Bergischen und Clevischen Ring kann ein neuer Radweg westlich der Gleise gebaut werden und auch mehr Platz für den Fußverkehr geschaffen werden. Für zusätzliche Niederflur-Bahnsteige an der Außenseite der Gleise wäre ebenfalls Platz vorhanden, diese würden jedoch nur bei einer Niederflur-Stadtbahn durch Mülheim Süd benötigt.

Die Kreuzung würde zu einer „Protected Intersection“ („Schutzkreuzung“) nach niederländischem Vorbild ausgebaut – siehe dazu die Skizze auf der folgenden Seite. Es können unter anderem zwei neue Linksabbieger für den Radverkehr eingerichtet werden, um aus Richtung Süden direkt auf die Brücke zu fahren und um von der Brücke kommend direkt in Richtung Norden zu fahren. Alle Radwege im Kreuzungsbereich wären baulich getrennt und hätten eine geschützte Ampelphase, um die Konflikte mit dem Autoverkehr weitgehend zu eliminieren. Für eine bessere Erkennbarkeit und für einen maximalen Komfort sollten alle Radwege hier mit rot eingefärbtem Asphalt gebaut werden.



*Mülheimer Brücke vor der Sanierung: Fuß- und Radverkehr teilen sich die schmale Nebenanlage. Bei der Sanierung wurde lediglich die gefährliche Engstelle an den Pylonen durch eine Erweiterung der Fläche entschärft.*

Durch neue breite Radspuren auf dem Bergischen und Clevischen Ring könnten diese Radwege lückenlos nach Norden und Süden fortgeführt werden.

Um auch in Richtung Osten eine bestmögliche Verbindung zu schaffen, sollte die südliche Querung am Wiener Platz deutlich verbreitert und begradigt werden und um einen getrennten Zweirichtungsradweg ergänzt werden. Dieser würde weiter über die Südseite des Platzes zur Frankfurter Straße und zur Jan-Wellem-Straße führen.

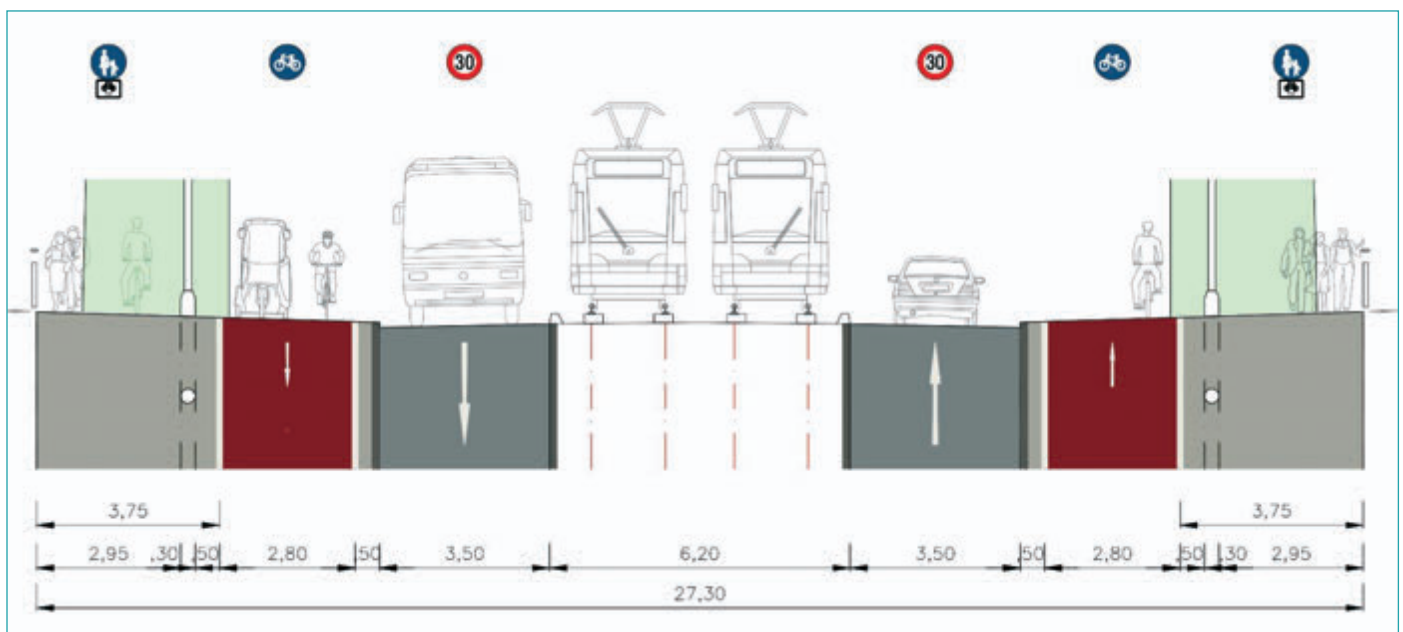
Die nördliche Querung für den Fußverkehr würde ebenfalls begradigt, aktuell müssen Fußgänger hier einen großen Umweg machen. Die Querung würde in der Verlängerung des bestehenden nörd-

lichen Überwegs über die Gleise liegen. Dadurch kann die direkte Verbindung zur Buchheimer Straße endlich wiederhergestellt werden.

## Der Countdown läuft

Noch vor dem voraussichtlichen Abschluss der Sanierung der Mülheimer Brücke im Jahr 2026 muss die zukünftige Verkehrsführung feststehen. Damit diese auch den oben beschriebenen Anforderungen des Radverkehrs entspricht, muss zunächst die Verwaltung mit Mut und Überzeugung voran gehen. Entscheidend wird der politische Wille sein, diesem Weg in die Zukunft zu folgen.

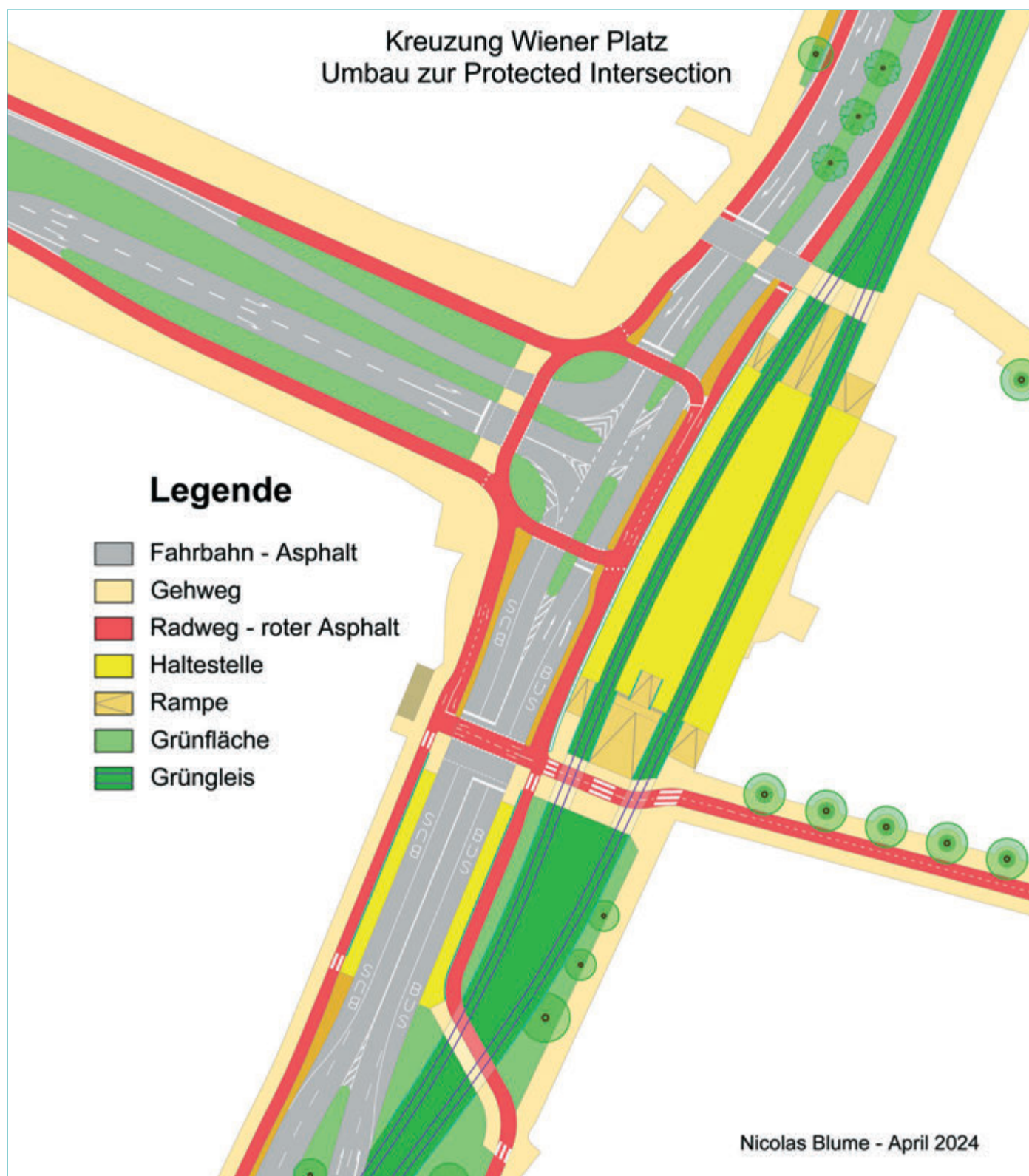
Nicolas Blume



*Variante 2: Die neuen Radspuren werden baulich von den Kfz-Spuren getrennt.*

Grafik: Rainer Evertz





## Die Initiative Neue Mülheimer Brücke

Die beiden hier dargestellten Varianten für Radspuren auf der Mülheimer Brücke wurden von der Initiative Neue Mülheimer Brücke entwickelt, in der Einzelpersonen und Menschen aus verschiedenen Verbänden wie VCD, ADFC und GRÜNE sowie Stadtteilinitiativen wie Buchforst mobil, der Nachbarschaft Mülheim Nord und Radschnellverbindung GL-K vertreten sind. Die Initiative tritt dafür ein, die Mülheimer Brücke zu einer Umweltbrücke weiterzuentwickeln mit deutlich mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und ebenso deutlich weniger Belastungen durch den Kfz-Verkehr für die angrenzenden Stadtteile.

Für mehr und aktuelle Informationen zur Initiative siehe: [neuemuelheimerbruecke.koeln](https://neuemuelheimerbruecke.koeln)

# Dauerzählstellen Radverkehr

## Die Zahlen des Jahres 2023

In **RHEINSCHIENE extra 13** sowie **RHEINSCHIENE 67** wurden die Daten der Zählstellen aus den Jahren 2021 und 2022 analysiert. In diesem Artikel wird ein Update mit den aktuellen Zahlen aus dem Jahr 2023 gegeben.

Die Stadt Köln betreibt 20 Dauerzählstellen für den Radverkehr. Zwei Zählstellen sind in 2023 in Betrieb gegangen und noch in der Testphase. Es ist zu begrüßen, dass die städtische Verwaltung die Anzahl an Zählstellen kontinuierlich ausbaut. So kann mit zusätzlichen Daten der Stand des Radverkehrs analysiert werden.

### Ausgewählte Zählstellen

Abbildung 1 zeigt die langfristige Entwicklung der Zahlen für den Radverkehr an ausgewählten Dauerzählstellen. Bei einigen Zählstellen ist im Jahr 2023 eine leichte Zunahme im Vergleich zu 2022 zu verzeichnen, bei anderen eine leichte Abnahme. Ein wichtiger Einflussfaktor für die Stagnation dürfte das Wetter gewesen sein. Das Jahr 2023 war sehr nass. Mit 990 mm regnete es 2023 deutlich mehr als 2022 mit nur 640 mm. Die Jahresdurchschnittstemperatur lag in beiden Jahren bei knapp 12 °C. Bei Regen steigen weniger Personen auf das Fahrrad, sodass die Zahlen an den Dauerzählstellen sinken. Eine genauere Analyse des Wettereinflusses auf die Radverkehrszahlen ist in **RHEINSCHIENE extra 13** zu finden.

Die Venloer Straße ist die verkehrsreichste aller 20 Zählstellen. Sie zeigt eine stetige Zunahme an Radfahrenden auf nun ca. 2 Millionen pro Jahr an – und dies trotz der unzulänglichen Radverkehrsinfrastruktur. Spannend dürften die Zahlen des Jahres 2024 werden: Die Venloer Straße ist als Einbahnstraße für den Autoverkehr zwischen Gürtel und Piusstraße nur noch stadteinwärts zu befahren. Die Attraktivität und Sicherheit für den Radverkehr sollte dadurch deutlich zunehmen, genauso wie die Zahl der Radfahrenden an der Zählstelle. Zu hoffen ist auch, dass durch die Einbahnstraßenregelung die Venloer Straße insbesondere ihren Ruf als Unfallschwerpunkt für Radfahrende verliert. Dass die Venloer

Straße das hohe Niveau an Radfahrenden halten konnte, ist insbesondere vor dem Hintergrund positiv zu bewerten, dass es seit etwa zwei Jahren mit der sanierten Vogelsanger Straße eine attraktive und auch vielbefahrene Parallelroute zur Venloer Straße gibt.

Am Neumarkt und auf der Hohenzollernbrücke stagnieren die Zahlen. Die Radverkehrsinfrastruktur lädt dort nicht zum Radfahren ein. Für beide Orte gilt:

Es sind zur Zeit intensive Diskussionen über umfangreiche Änderungen an der Infrastruktur im Gange. Die Entscheidung zur Ost-West-Achse rückt näher – und mit ihr natürlich auch eine Entscheidung über die künftige Radverkehrsinfrastruktur mit dem Neumarkt als wichtigem Teil. Für die Hohenzollernbrücke werden zur Zeit Optionen zur Erweiterungen diskutiert. Diese Erweiterung ist dringend notwendig, um Fuß- und Radverkehr zu trennen.

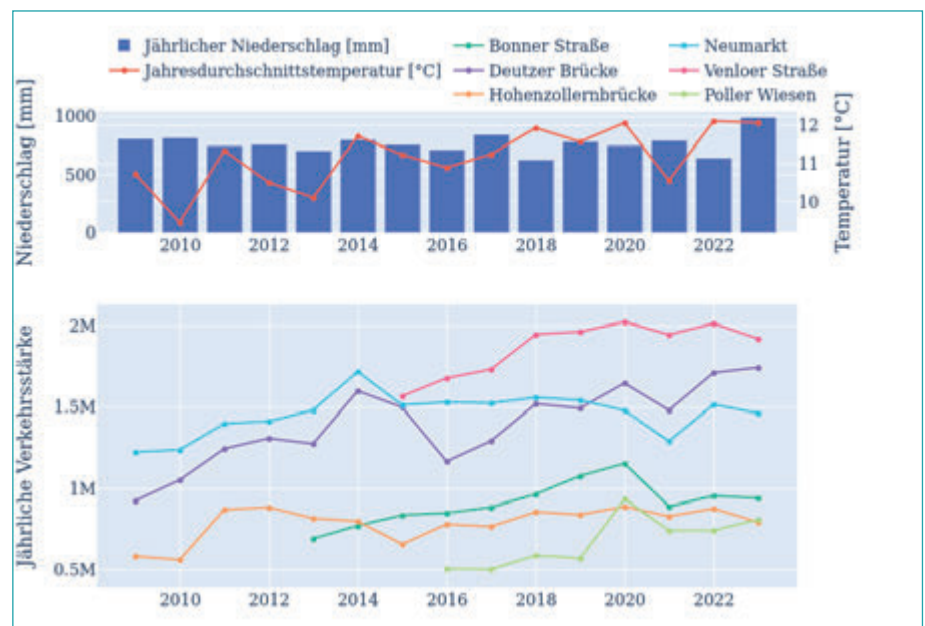


Abbildung 1: Im unteren Teil der Abbildung sind die jährlichen Verkehrsstärken ausgewählter Zählstellen (in Millionen) für den Zeitraum von 2009 bis 2023 dargestellt. Im oberen Teil sind der jährliche Niederschlag sowie die Jahresdurchschnittstemperatur an einer Wetterstation im Kölner Osten zu sehen.

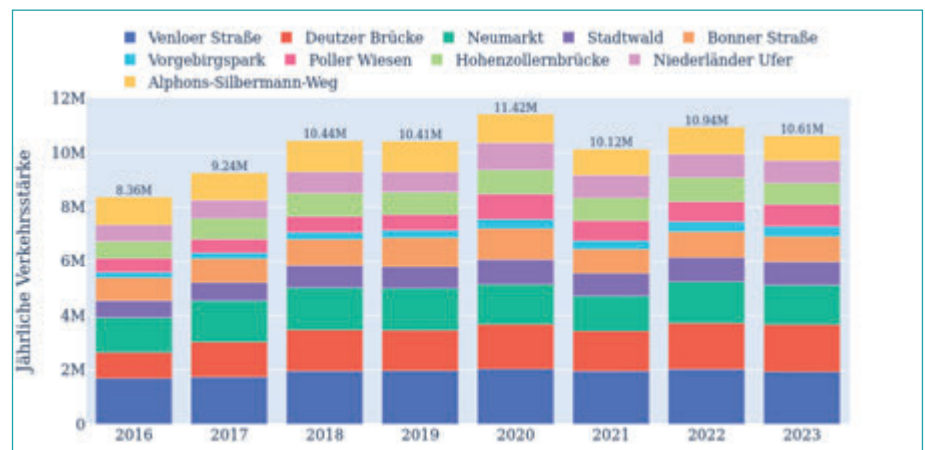


Abbildung 2: Es sind die jährlichen Verkehrsstärken ausgewählter Zählstellen (in Millionen) für den Zeitraum von 2016 bis 2023 dargestellt. Die Verkehrsstärken der einzelnen Zählstellen sind pro Jahr aufaddiert.



Der augenblickliche Mischverkehr ist für Zu Fußgehende und Radfahrende weder sicher noch komfortabel.

Erfreulich sind die Zahlen auf der Deutzer Brücke, die nach einem jähen Absturz zwischen 2014 und 2016 nun seit 2016 einen recht kontinuierlichen Trend nach oben zeigen. Die Zählstelle an der Bonner Straße ist nach langem und erfreulichem Aufwärtstrend im Jahr 2021 aufgrund einer Baustelle deutlich eingebrochen und verharrt seitdem bei etwas mehr als 900.000 Radfahrenden pro Jahr. Die Zählstelle an den Poller Wiesen zeigte 2020 einen Rekord von 930.000 Radfahrenden. Dieser Höchststand ist vermutlich durch die starke Zunahme des Freizeitverkehrs während der Corona-Pandemie zu er-

klären. Von 2020 zu 2021 gab es einen deutlichen Rückgang, der wahrscheinlich auf das kühle Wetter in 2021 sowie die Sperrung der Deutzer Drehbrücke zurückzuführen ist. Nach Wiedereröffnung der Drehbrücke Ende 2022 stiegen die Zahlen von 2022 auf 2023 wieder an.

### Die generelle Entwicklung

Die Daten einzelner Zählstellen können durch Baustellen oder eine Pandemie stark beeinflusst sein. Außerdem spielt das Wetter eine wichtige Rolle. Um eine Aussage über die generelle Entwicklung des Radverkehrs in Köln zu treffen, sollte also eine möglichst große Anzahl an Zählstellen über einen möglichst langen

Zeitraum betrachten werden. Dadurch sollten sich kurzfristige Einflussfaktoren wie Baustellen oder Wetter herausmitteln. In Abbildung 2 sind die Daten von zehn Zählstellen seit dem Jahr 2016 dargestellt. Von 2016 bis 2023 hat der Radverkehr an den ausgewählten Zählstellen von 8,36 auf 10,61 Millionen Radfahrende zugenommen. Dies entspricht einer beachtlichen Steigerung von über 2 Millionen oder 27 Prozent. Es ist auffällig, dass die Zahlen seit 2018 zu stagnieren scheinen. Sie schwanken um eine Marke von rund 10,5 Millionen. Ein klarer und deutlicher Aufwärtstrend ist nicht zu erkennen. Es bleibt also weiterhin viel zu tun, um den Radverkehr in Köln zu stärken und mehr Menschen für das Fahrrad zu begeistern.

Nicolas Sommer



## Gürtel in Ehrenfeld

# Demo für mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr

**Am 2. März 2024 wurde in Köln-Ehrenfeld für eine bessere Luftqualität und weniger Autolärm, eigene Radspuren auf der Fahrbahn und mehr Raum auf den Gehwegen demonstriert.**

Im Zusammenhang mit der barrierefreien Umgestaltung der Stadtbahnhaltestellen Subbelrather Straße/Gürtel und Nußbaumerstraße ist auch eine Neuaufteilung des Straßenraums rund um die Nußbaumer Straße geplant. Hierfür wurden in einer Vorlage der Stadt verschiedene Varianten und deren Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen untersucht. In der Diskussion waren davon zuletzt nur noch zwei Varianten: die von der Verwaltung favorisierte Variante A, die eine einspurige Kfz-Führung und separaten Radspuren auf beiden Seiten der Straße vorsieht, und eine Variante C, die zwei Kfz-Spuren in Richtung Subbelrather Straße beibehalten möchte.

Nachdem ein Verkehrsgutachten größere Staus und Fahrtzeitverzögerungen für den Kfz-Verkehr bei Umsetzung der Variante A prognostiziert hatte, mehrten sich die Stimmen etwa der IHK Köln oder in Teilen der Politik, die für die autofreundlichere Variante C plädierten.

Wenn die Bahnsteiganhebung in einigen Jahren tatsächlich erfolgen wird, sollte der Kfz-Verkehr in Köln jedoch weiter

abgenommen haben, die Staugefahr also deutlich geringer sein als im Gutachten beschrieben. Wie im kürzlich veröffentlichten Mobilitätsbericht Köln zu lesen ist, ist die mit dem Pkw pro Tag zurückgelegte durchschnittliche Entfernung der Kölnerinnen und Kölner zwischen 2017 und 2022 bereits um 17 Prozent zurückgegangen. Dieser Trend wird sich, nicht zuletzt im Hinblick auf die notwendige Einhaltung der Klimaschutzziele, weiter fortsetzen. Zudem kommt auch das Gutachten zu dem Schluss, dass die Verkehrsführung auch einspurig möglich ist. Es stellt lediglich in wenigen Zeiten des Tages fest, dass es dort unter bestimmten Voraussetzungen schwierig werden könnte. Es ist deutlich zu hinterfragen, ob sich die Infrastruktur an diesen Tageszeiten orientiert sollte.

Für die Umsetzung der Variante A haben am Samstag, den 2. März 2024 nach sehr kurzer Vorbereitungszeit 250 Menschen demonstriert. Sie zeigten anschaulich, wie gut auf dem Gürtel geredelt werden kann, wenn die Infrastruktur dafür eingerichtet ist.

Zu der Demonstration hatten ADFC Köln, Fahrradbürgermeister, FUSS e.V. Radkomm, Kidicalmass Köln, Kölner Fahrradentscheid und der VCD Regionalverband Köln aufgerufen.

Sonja Klug



*Rund 250 Menschen demonstrierten am 2. März in Ehrenfeld für eine bessere Radinfrastruktur auf dem Gürtel.*

## Ost-West-Achse

## Viele ermutigende Fortschritte für den Radverkehr

In Zeiten des verkehrspolitischen Rollbacks hilft die Freude über bereits Erreichtes, den Glauben an den Fortschritt am Leben zu erhalten. Hier daher eine Mutmachstory über eine Straßenachse, die medial und parteipolitisch derzeit umkämpft ist wie lange nicht, aber – zumindest auf den zweiten Blick – als Erfolgsstory taugt.

Augustinerstraße, Pipinstraße, Cäcilienstraße und Hahnenstraße, wohlklingende Namen, die nur wenigen präsent sind als Teilabschnitte der Ost-West-Achse, die Köln von der Deutzer Brücke bis zum Rudolfplatz in einen Nord- und einen Südteil zerschneidet. Geplant Ende der 20er Jahre, um die Deutzer Brücke anzubinden, unter der NS-Herrschaft als Aufmarschstraße vorgesehen und dann in den 50er Jahren als autogerechte Straße vollendet. Endlose Kolonnen von Autos fahren hier durch das Zentrum Kölns, flankiert von großen Parkhäusern am Rand. Die Kreuzung mit der Nord-Süd-Fahrt auf der Höhe des Weltstadthauses markiert den ultimativen Höhepunkt einer an asphaltierten Alpträumen reichen Stadt. Bäume oder Grün sucht man bis auf wenige Alibi-büsche vergebens. Architektur, die die Breite der Fahrbahn aufnimmt und mit ihr in Kontakt geht, existiert ebenfalls nicht. Allenfalls die Bebauung der Hahnenstraße versprüht Charme, der allerdings in dem Verkehrsgetöse untergeht. Im Gegensatz zu großen Boulevards anderer Städte wie Berlin (Unter den Linden) oder



Cäcilienstraße 2009 (links) und 2024 (rechts)

Paris (Champs Elysée), die Grandezza und Vielfalt ausströmen, ist die Ost-West-Achse auf pure Funktionalität ausgelegt. Der Autoverkehr soll fließen. Vorhandene identifikationsstiftende Plätze wie Heumarkt und Neumarkt oder Kirchen wie St. Maria im Kapitol und St. Aposteln werden degradiert und ihres Zaubers beraubt.

Wie schön wäre es, wenn hier vielfältige Urbanität, Architektur, Leben, Natur und Verkehr stattfinden könnten. Eine Magistrale, die verschiedene Formen des Zusammenlebens und des Verkehrs zusammenbringt und Orte zum Verweilen schafft. Diese Vision hat den VCD-Arbeitskreis Radverkehr stets umgetrieben, fanden doch seine ersten Geh- und Fahrversuche entlang dieser Straße statt.



Viele kleinteilige Verbesserungen und Veränderungen wurden festgehalten und den entsprechenden Gremien und Fachverwaltungen weitergeleitet. Größere Veränderungswünsche galten als sakrosankt: Der Autoverkehr bräche zusammen, wenn auch nur ein Zentimeter des wertvollen Asphalts geopfert werde. Wer Veränderung wollte, musste stückweise vorgehen.

Doch dann kam eine Baustelle an zentraler Stelle, die das traditionelle An-den-Rand-Schieben des Radverkehrs nicht mehr möglich machte und zum Türöffner für die gesamte weitere Entwicklung wurde. Die Ideen wurden mutiger und es wurde eine durchgehende Radspur von Brück nach Weiden gefordert. So kam es dann auch zum Achsenbeschluss im Kölner Rat, der genau dies mit aufnimmt und auf den beiden großen Achsen Kölns eine sichere und breite Infrastruktur für den Radverkehr einfordert.

## Cäcilienstraße

Auslöser war der aufwändige Abriss des Parkhauses und Neubaus des Hotels. Der dort zunächst provisorisch auf der Straße gelegte Radweg wurde durch vereinte Kräfte vieler Beteiligter dauerhaft. Das erste Mal wurde eine ganze Fahrspur für den Radverkehr umgewidmet. Noch immer ist es der Ort, wo deutlich wird, wie die Ost-West-Achse als Fahrradachse aussehen kann. Wandel wird hier erlebt und erfahrbar. In der besten Welt denken



Abfahrt von der Deutzer Brücke zum Heumarkt 2009 (links) und 2024 (rechts)



wir uns noch Bäume und Grün hinzu.

## Deutzer Brücke

Die Deutzer Brücke war lange Zeit Baustelle wegen des Umbaus des ehemaligen Lufthansahochhauses und umfangreichen Brückensanierungen. Der Radverkehr hatte nur notdürftig Platz. Nun radelt man hier beidseitig sicher in beide Richtungen. Die Abfahrt am Heumarkt war sehr schmal und gefahrenräftig, nun ist sie breiter ausgeführt und führt weiter auf einen schmalen Radschutzstreifen. Auf der Deutzer Seite wird noch in diesem Jahr ebenfalls eine Abfahrt auf der Fahrbahn für den Radverkehr eingerichtet, damit entfallen die gefährlichen Kurven zu Haltestelle und Kreuzung. Auch der seit einem Jahr erbaute Radstreifen auf der Siegburger Straße ist eine immense Verbesserung. Der Erfolg gibt den Neuerungen Recht, die Südseite ist zu Hauptzeiten so voll, dass es fast zwangsläufig erscheint, eine Fahrspur dem Radverkehr umzuwidmen.

## Neumarkt

Neben den derzeit erbauten Querungen zum Neumarkt können Radfahrende den Platz nunmehr auch in Richtung Lungengasse verlassen. Eine großzügig angelegte Führung in der Mitte des Asphalts macht es möglich. Da dies mit einer unterirdisch geschalteten Ampelphase erkaufte wurde, kann es nur als Einstieg in eine fortschrittliche Infrastruktur gesehen werden.

## Rudolfplatz

Ein verlegter Taxistand und ein abgesenkter Bordstein sorgen dafür, dass der Radverkehr nunmehr effektiv auf der Straße geführt wird und der Platz den Fußgänger\*innen und Veranstaltungen gehört. Ein wenig zusätzliche Infrastruktur würde hier helfen, dass die Führung auch von allen Radfahrenden angenommen wird.

## Aachener Straße

Direkt nach dem Rudolfplatz entfällt die Benutzungspflicht des alten Radwegs, der Weg ist also vom Rudolfplatz bis zum neugestalteten Radweg ab der Brabanter Straße frei. Dem Radverkehr ist eine ganze Spur gewidmet. Die Gastronomie, die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit ge-



Augustinerstraße 2009 (links) und 2024 (rechts)

winnen. Hier fährt man bald komfortabel bis zur inneren Kanalstraße.

## Aachener Weiher

Auf einer eigenen Spur umrundet der Radverkehr den Aachener Weiher, fährt bis kurz vor den Ringen auf eigenen Wegen. Wenig Worte für ein fast schon revolutionär langes Stück sichere Infrastruktur.

## Pipinstraße und Heumarkt

Der angelegte Radschutzstreifen ist eng, erlaubt kein Überholen, ist oft überlastet, aber immerhin ein Fortschritt gegenüber dem früheren baulichen Radweg, der den Fußverkehr unter die Bögen des Geschäftszentrums verdrängte.

Der Heumarkt hat auch einige Umgestaltung erfahren, eine gute Lösung, die Sicherheit verspricht, steht jedoch noch aus. Immerhin ist die Führung von der



Pipinstraße auf die Kreuzung verbessert worden.

## Fazit

Der Rückblick zeigt, dass sich durch viele kleine Umsetzungen etwas Neues ergeben hat. Dabei wurde deutlich, wie problemlos der Platz zwischen den Verkehrsträgern neu aufgeteilt werden kann.

Gleichzeitig gilt, dass der Radverkehr nicht mehr warten kann. Seine Infrastruktur ist an der Belastungsgrenze, auf der Pipinstraße reicht der vorgesehene Platz bei weitem nicht aus. Eine zügige Umsetzung der Beschlüsse für eine durchgehende ausreichend breite und sichere Infrastruktur ist angesagt.

Die ersten Schritte sind getan, das Tempo ist jedoch noch steigerungsfähig.

Michael Vehoff,

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Radspur auf der Richard-Wagner-Straße 2021 (links) und 2024 (rechts)



## Hohenzollernbrücke

# Theater um breitere Fuß- und Radwege

**Die Erweiterung des Fuß- und Radweges an der Südseite der Hohenzollernbrücke ist sinnvoll. Wie über die dazu vorliegenden Planungen diskutiert wird, ist hingegen nur schwer verständlich.**

Spätestens seit die Liebeschlösser an der Hohenzollernbrücke hängen, ist der südliche Seitensteg zum Engpass für den Fuß- und Radverkehr geworden. Im oft sehr dichten Gedränge sind Konflikte an der Tagesordnung.

### Keine Entlastung auf Nordseite

Um dem Radverkehr eine Alternative anzubieten, ist seit langer Zeit eine Rampe auf der Nordseite der Brücke in der Diskussion. Doch mit jedem Anlauf werden neue Gründe genannt, dieses Vorhaben nicht umzusetzen. Mal weiß die Bahn nicht, welche wichtigen Leitungen im Boden liegen, mal weiß keiner, wann was geplant werden soll. Und alle warten auf den neuen S-Bahnsteig am Bahnhof, weil erst dann die Rampe für den Radverkehr gebaut werden kann. Und eine Rampe entlang der Rheinuferpromenade scheitert am Einspruch des Stadtkonservators.

### Südliche Erweiterung in Planung

Nach Jahren des Stillstands hat sich die Verwaltung endlich der unerträglichen Lage auf dem schmalen Südsteig angenommen und einen Vorschlag für eine Erweiterung erarbeitet. Dieser hat sogar die Zustimmung des Stadtkonservators gefunden, der auch den Ernst der Lage sieht: „Die Last auf die Brücke ist zu groß. Der Denkmalschutz kann die Brückenerweiterung nicht verhindern.“

### Der Dombaumeister schreitet ein

Doch plötzlich stellt sich Dombaumeister Peter Füssenich mit publizistischer Breitseite gegen die Erweiterungspläne. Seine Lösungen, wie das Problem der „Kampfzone Fuß- und Radverkehr“ (Stadtrevue April 2024) sind weit in die Zukunft gerichtet, „wenn die DB die Hohenzollernbrücke saniert“. Oder er verweist auf die angedachten Brücken an der Bastei und am Ubierring, deren Umsetzung ange-

sichts der starken Bedenken bei Stadtplanung sowie Denkmal- und Landschaftsschutz im Ungewissen liegt.

Er beschwört, dass der Dom seinen Status als Weltkulturerbe verlieren könnte, obwohl die Erweiterung sein Erscheinungsbild von der anderen Rheinseite nicht beeinträchtigt. Da sind andere Hochhäuser eher eine Gefahr.

Dann spricht er von den historischen drei Bogenbrücken, von denen beim Wiederaufbau nach dem Krieg zunächst nur zwei für die Eisenbahn und den schmalen Steg errichtet wurden. Doch welche Überraschung: Seit dem Ausbau der S-Bahn vor über 20 Jahren gibt es die fehlende dritte Bogenbrücke bereits. Inzwischen hat er die Forderung nach einer weiteren Bogenbrücke auch wegen der damit verbundenen Kosten zurückgenommen und will nun eine Erweiterung des Stegs ohne neue Brücke, die allerdings statisch nicht machbar ist.

Sein nächstes Bemühen gilt nicht mehr der Verbreiterung der Brücke, sondern er erweitert den Problemraum. Er sucht Verbündete und spricht die Architekten des linksrheinischen Heinrich-Böll-Platzes an, damit diese wegen des drohenden zusätzlichen Radverkehrs ihr Urheberrecht geltend machen und ein Veto einlegen.

Richtig ist, dass die Planung von Heinrich-Böll-Platz und Museum Ludwig aus den 80er Jahren stammt und der heutige Umfang des Radverkehrs auf der Hohenzollernbrücke noch nicht absehbar war. Daher enthält der Platz und seine Verbindung zur Brücke technische Bauten, die den ehemals breiten Raum einschränken. Weil dies so ist, soll in der Logik des Dombaumeisters auch der Steg an der Hohenzollernbrücke nicht verbreitert werden.

### Engstellen an den Brückenköpfen

Die neue Brücke für den Fuß- und Radverkehr soll elf Meter breit sein und rechtsrheinisch auf die Reste der alten Brückentrampe am Reiterdenkmal treffen. Abgesehen von einer kurzen Engstelle ist dort so viel Platz, dass sich Rad- und Fußverkehr gut arrangieren können.



*Dichtes Gedränge auf der Hohenzollernbrücke – die Erweiterung des Fuß- und Radwegs auf der Südseite der Brücke könnte für Entlastung sorgen.*

Schwieriger ist die Lage auf der linksrheinischen Seite. Die Engstelle direkt am Reiterdenkmal wird sich durch die baulichen Gegebenheiten nicht großartig verändern lassen. Damit werden Rad- und Fußverkehr in Zukunft leben müssen. Dafür würde aber auf dem Brückensteg die Situation deutlich entspannter.

Doch auf dem Heinrich-Böll-Platz gibt es eine weitere Engstelle aufgrund der Platzsperrungen bei Konzerten in der Philharmonie. In den 80er Jahren gab es noch keine Rollkoffer und Skateboards, deren Schall über die Pflasterung in den Konzertsaal übertragen wird. Die Stadt Köln gibt lieber Kosten für das Personal aus, das die Absperrung überwacht, als für eine Sanierung. Dies hat aber zur Folge, dass sich Rad- und Fußverkehr auf einen schmalen Raum drängen müssen, zum Glück meist ohne größere Probleme, da hier erfreulicherweise Rücksicht genommen wird.

Auch die Bürgergemeinschaft Altstadt wurde von Herrn Füssenich angesprochen. Sie spricht sich gegen die Erweiterung des Stegs aus, da sie den drohenden Radverkehr – besonders mit Lastenfahrrädern – aus der Altstadt raushalten möchte. Möchte sie im Umkehrschluss mehr Lieferfahrzeuge in der Altstadt?

Herr Füssenich und seine Unterstützer sorgen dafür, dass das Gedrängel auf der Hohenzollernbrücke so bleibt, wie es ist. Oder haben sie sogar eine heimliche Agenda und wollen den Radverkehr auf der Hohenzollernbrücke ganz verbieten?

Roland Schüler





# polis MOBILITY camp

24.-25.05.2024

Erleben. Verstehen. Gestalten.

Rudolfplatz

## KÖLN WIRD MOBILER.

**Gemeinsam  
die Mobilität der  
Zukunft anpacken!**

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



## MACH DIR EIN BILD!



Stadt Köln

# Fahrrad-Entscheid Köln E Städtche für et Rädche?



**Seit dem 20. April ist der Fahrrad-Entscheid Köln in der Domstadt auf den Straßen unterwegs und sammelt Unterschriften für bessere Fahrradwege. Doch was fordern wir eigentlich genau? Und was wird mit den Unterschriften passieren?**

Kalker Hauptstraße: Auf einem schmalen, roten, holprigen Radweg schlängelt Carla sich zwischen Menschen und Auslagen hindurch. Ein wenig später nicht mal mehr das: Der Radweg hört einfach auf, und sie muss sich zwischen die zweite und dritte Autospur in den fließenden Verkehr vor der großen Kreuzung einfädeln. Kurze Freiheit in Deutz, bevor sie vor und nach der Deutzer Brücke je drei Ampel passiert, um den Rhein zu überqueren.

Fahrradfahren in Köln – man schwankt zwischen Euphorie (auf den neuen Fahrradspuren auf den Ringen) und Frustration (auf der Luxemburger Straße). Im März vergangenen Jahres haben wir deshalb den Fahrrad-Entscheid Köln gegründet – mit einem ganz klaren Ziel: Wir wollten ein Bürgerbegehren für mehr und vor allem sicherere Fahrradwege in Köln starten. Für uns immer klar: Unsere Forderungen sollten dabei kurz bleiben und sich auf ganz Köln beziehen, wir wollten einen Wandel für alle Fahrradfahrenden herbeiführen.

## Neue Herausforderungen für die Kölner Verkehrspolitik

Unsere Forderung basiert auf dem Radverkehrshauptnetz, dass die Stadt Köln im September 2022 für alle Stadtbezirke beschlossen hat. Dieses Netz sieht für Hauptverkehrsachsen (auch „gelbes Netz“ genannt) bessere und durchgehende Fahrradwege vor. Auf kleineren Nebenstraßen („grünes Netz“) sollen andere Maßnahmen für ein angenehmes Miteinander von Autos, Fahrrädern und Passant\*innen sorgen, zum Beispiel Tempo-30-Zonen oder Fahrradstraßen. Ein schöner Plan, der das Fahrradfahren in Köln sicherer und angenehmer machen würde. Allerdings hat das Radverkehrshauptnetz einen Schwachpunkt, und zwar ist es lediglich ein unverbindliches Zielkonzept ohne konkreten Zeitplan.

Es tut sich was in Köln – in Innenstadt-nähe sprießen mehr und mehr neue, breite Fahrradspuren aus dem Asphalt. Und trotzdem sterben jedes Jahr Fahrradfahrende im Kölner Straßenverkehr. Nach dem Krieg lag die Stadt in Schutt und Asche – und gemäß der damaligen Mode stampfte man eine neue, autogerechte Stadt aus dem Boden. Das rächt sich 70 Jahre später, im Angesicht von neuen Lebensentwürfen, mehr Mobilität und der Klimakrise. Was die Stadt tut, reicht noch nicht, um den modernen Herausforderungen gerecht zu werden.

## Mehr Radwege, mehr Fahrradstraßen

Deshalb braucht es uns. Wir sind Kölnerinnen und Kölner aus ganz verschiedenen Veedeln – eine vielfältige Bewegung für einen Fahrrad-Aufbruch. Gemeinsam möchten wir sicherstellen, dass die Stadt Köln den Sprung nach vorne schafft und bis 2030 80 Prozent ihres Radverkehrshauptnetzes umsetzt. Dafür fordern wir, dass jährlich auf 40 Kilometer Straßen des gelben Netzes 2,5 Meter breite Fahrradwege entstehen, die vom Kfz-Verkehr möglichst baulich getrennt sind und nicht

von freien Rechtsabbiegern gekreuzt werden. Weiterhin fordern wir für das grüne Netz, dass dort jährlich 30 Kilometer neue Fahrradstraßen entstehen. Jedes Jahr soll die Stadt Köln ihr Vorgehen in einem Bericht begründen.

Das mag erstmal etwas kompliziert klingen. Das liegt daran, dass ein Bürgerbegehren konkrete Forderungen mit Zahlen verlangt, damit die Stadt Köln genau weiß, was sie umsetzen soll. Eigentlich muss man sich aber nur drei zentrale Dinge merken: Wir fordern breite und sichere Fahrradwege auf Hauptverkehrsachsen, mehr Fahrradstraßen und Transparenz von der Stadt Köln bei der Umsetzung. Mit diesen Maßnahmen wollen wir flüssigen und sicheren Fahrradverkehr in Köln ermöglichen. Wenn du das gerne unterstützen möchtest, dann freuen wir uns über deine Unterschrift!

## Unterschreib für bessere Radwege!

Doch wo und wie kann man unterschreiben? Unsere Sammelfase begann ab dem 20. April und wurde mit einem großen Auftaktevent im Bürgerhaus Stollwerck eingeläutet. Es gab Essen und Getränke,



Im vergangenen Herbst hat der Fahrrad-Entscheid einen Pop-Up-Radweg auf der Kölner Roonstraße organisiert. Auf dem Foto: Joost, Lea und Nina



ein Kinderprogramm, ein paar Kunst- und Handwerksstände und vieles mehr. Bands und DJs sorgten für die Stimmung.

Seit dem Auftaktevent triffst du uns in der Stadt, kannst bei unseren Sammelstellen unterschreiben oder uns den ausgefüllten Unterschriftenzettel per Post schicken. Sammelstellen sind Cafés und Läden in ganz Köln, die unsere Unterschriftenzettel ausliegen haben. Dort kannst du einfach vorbeigehen und unterschreiben oder schon ausgefüllte Zettel vorbeibringen – wenn du zum Beispiel selber im Freundeskreis gesammelt hast. Für die Zusendung per Post findest du die Adresse auf dem Unterschriftenzettel. Den Unterschriftenzettel findest du zum Ausdrucken in Kürze auf unserer Webseite.

Unterschreiben kann jede\*r wahlberechtigte Kölner\*in ab 16 Jahre und zwar nur per Hand auf unserem offiziellen Unterschriftenzettel. Online ist das Unterschriftensammeln für Bürgerbegehren leider nicht möglich.

## Was ist eigentlich ein Bürgerbegehren?

Mit einem Bürgerbegehren können sich Bürger\*innen auch außerhalb von Wahlen demokratisch an der Politik beteiligen. Dazu können wir eine Forderung an den Stadtrat stellen, sofern sie durch knapp 30.000 unterzeichnende Menschen unterstützt wird. Wenn diese Unterschriften vorliegen, muss sich der Stadtrat zu der Forderung positionieren – und sie entweder annehmen oder ablehnen. Sollte er den Antrag ablehnen, wird aus dem Bürgerbegehren ein Bürgerentscheid. Dann dürfen alle Kölner\*innen zur Wahlurne gehen und abstimmen, ob die Forderung umgesetzt werden soll oder nicht. Wir sind voller Tatendrang und sehr zuversichtlich, dass wir die Unterschriften zusammenbekommen werden!

Auf dem Weg brauchen wir jede Unterstützung, die wir kriegen können. Wir freuen uns, wenn du in deinem Freundes- oder Bekanntenkreis oder in deiner

Familie Unterschriften sammelst. Oder wenn du ihnen von uns erzählst. Denn wir wollen eine breite Bewegung sein, die viele verschiedene Menschen erreicht. Du kannst auch auf der Straße für den Fahrrad-Entscheid Unterschriften sammeln. Dazu statten wir dich mit Materialien und genügend Infos aus, damit du jeder Situation gewappnet bist. Und niemand muss alleine sammeln: Jeden zweiten Mittwoch um 19:30 Uhr im Hörsaal G der Uni Köln findet als Teil des Plenums unser Sammler\*innen-Treffen statt. Dort kannst du dich mit anderen Sammler\*innen austauschen und zusammentun.

Mehr Infos erhältst du auf unserer Webseite: [fahrrad-entscheid.koeln](http://fahrrad-entscheid.koeln) oder schreib uns einfach eine E-Mail unter: [info@fahrrad-entscheid.koeln](mailto:info@fahrrad-entscheid.koeln)

Natalie Horn

Fahrrad-Entscheid Köln



## Piktogrammketten Überall, nur nicht in Köln

**Eine örtliche Behörde weigert sich, ein landesweit zugelassenes und sinnvolles Instrument umzusetzen.**

Nach jahrelangem Streit zwischen dem Team des Fahrradbeauftragten und der Kölner Straßenverkehrsbehörde kam ein Erlass des Verkehrsministers NRW: Zur Sichtbarmachung und Förderung des Radverkehrs ist es erlaubt, Fahrrad-Piktogramme auf die Fahrbahnen zu markieren – und zwar mehrere hintereinander als sogenannte Piktogrammketten. Darauf hat eine Reihe von Städten dieses Instrument umgesetzt.

Der NRW-Erlass gilt in ganz NRW? Nein, eine kleine Verwaltung namens Straßenverkehrsbehörde Köln weigert sich.

Zum einen behauptet sie, die Anordnung von Markierungen auf der Fahrbahn sei „ein Geschäft der laufenden Verwaltung“. Damit reagierte die Behörde auf einen Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal, aufgrund der Häufigkeit von Unfällen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr eine Fahrradpiktogrammketten auf der Luxemburger Straße zu markieren. Gleich-

wohl will sie trotzdem keine Fahrradpiktogrammketten markieren. Diese „sind in der Straßenverkehrsordnung nicht geregelt. Der Erlass des Ministeriums basiert vielmehr auf einer Forschungsreihe, mit der einzelne Fallbeispiele untersucht wurden“, so die eindeutige Aussage der Straßenverkehrsbehörde gemäß Kölner Stadt-Anzeiger vom 29. Februar 2024.

Ein Erlass des Ministeriums, der auf Forschungserkenntnissen beruht und auf dieser Grundlage die Piktogrammketten regelt, wird von der Kölner Straßenverkehrsbehörde nicht Ernst genommen. „So wolle die Stadtverwaltung derzeit die Piktogramm-Ketten auch erst einmal testen und zwar an geeigneten ‚Pilotstandorten‘ in der ganzen Stadt.“ So die Aussage in der Zeitung.

Die Kölner Straßenverkehrsbehörde als eigene Forschungsanstalt, die Ergebnisse anderer Forschungen überprüft.

Zudem sollen an ganzen drei (!) Pilotstandorten in Köln diese stadteigene Forschung vollzogen werden. Ursprünglich waren es mal fünf Standorte – bei neun Stadtbezirken.



Beispiel für ein Fahrradpiktogrammketten

Wie lange Köln, wie lange die Sicherheit für den Radverkehr in Köln auf die Umsetzung eines Erlasses des Landes NRW warten muss, dies bestimmt die Kölner Straßenverkehrsbehörde in eigener Hoheit.

Roland Schüler



## Team für Nahmobilität

## Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Das Team für Nahmobilität der Stadt Köln präsentiert Ihnen die neuesten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

### „Kölner Standard“ und neue Ampel für Radfahrende auf der Tel-Aviv-Straße

Die Stadt Köln hat Ende 2023 circa 1.400 Meter Radfahrstreifen nach dem „Kölner Standard“ auf der Neuköllner Straße, Tel-Aviv-Straße, dem Blaubach und der Turiner Straße geschaffen. Der Kölner Standard sieht die Markierung von 2,50 Meter breiten Radfahrstreifen anstelle eines Kfz-Fahrstreifens vor.

Wo es die Fahrbahnbreite zuließ, wurden Sicherheitsräume zwischen Auto- und Radverkehr markiert. Zuvor existierten hier gar keine Radwege. Die Einrichtung kostete knapp 350.000 Euro.

Auf der Tel-Aviv-Straße wurde auf Höhe der Abfahrt zur Severinsbrücke eine neue Ampelanlage eingerichtet. Diese sichert die Weiterfahrt des Radverkehrs in Richtung Ulrichgasse, indem sie den zur Severinsbrücke abfahrenden Autoverkehr anhält. Dabei fordern Radfahrer\*innen ihre Freigabe mittels Detektoren in der Fahrbahn und Videodetektoren automatisch an.

Mit Umsetzung der Maßnahme wurde die Netzlücke auf der Nord-Süd Fahrt zwischen der Cäcilienstraße bis zum Volks-



Beigeordneter Ascan Egerer, Fahrradbeauftragter Jürgen Möllers und Susanne Rosenstein vom Amt für Verkehrsmanagement stehen mit ihren Fahrrädern an der neuen Ampelanlage an der Tel-Aviv-Straße auf Höhe der Severinsbrücke (von links)

© Stadt Köln



Ampel mit Grünpfeil für Radfahrende

© Stadt Köln

garten in einer Länge von insgesamt zwei Kilometern geschlossen.

### 78 Grünpfeile für Radfahrende – erste Standorte in Mülheim und Kalk

Die Stadt Köln brachte 13 neue Grünpfeile für Radfahrende an Ampeln an. Darunter befinden sich erstmalig Standorte in den Stadtbezirken Mülheim und Kalk. Im Stadtgebiet gibt es damit insgesamt 78 Grünpfeile für den Radverkehr.

Die neuen Grünpfeile für den Radverkehr im Rechtsrheinischen befinden sich unter anderem auf der Bergisch Gladbacher Straße und der Gremberger Straße. Auch im Linksrheinischen wurden weitere Grünpfeile angebracht.

Bei einem Grünpfeil können Radelnde nach vorherigem Anhalten, auch bei roter Ampel, vorsichtig rechts abbiegen. Da Radfahrende Wind und Wetter unmittelbar ausgesetzt sind, sind die kürzeren Wartezeiten besonders wichtig.

Durch die Beteiligung an der Erprobung des Grünpfeils für Radfahrende im Jahr 2019 und die hohe Anzahl der bisher umgesetzten Grünpfeile nimmt die Stadt Köln bundesweit eine Vorreiterrolle ein.

### Neue Linksabbiegemöglichkeit an der Heidelberger Straße

Am Knotenpunkt Heidelberger Straße/Kopernikusstraße hat die Stadt Köln eine neue fahrradfreundliche Bordsteinabsenkung sowie eine eigene Fläche für linksabbiegender Radfahrende eingerichtet. Wer aus Buchheim kommend nach links in die Kopernikusstraße einbiegen möch-

te, hat jetzt die Möglichkeit, sich auf der neu markierten Fläche aufzustellen.

Dieser Teil der Heidelberger Straße sowie die Kopernikusstraße sind wichtige Abschnitte auf der stark befahrenen Verbindung zwischen Buchheim, Buchforst, Kalk und Deutz. Sie sind außerdem Teil der RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen, die als schnelle Radverbindung künftig eine attraktive Infrastruktur insbesondere für Pendler\*innen bieten sollen.



Radweg am Knoten Heidelberger Straße/Kopernikusstraße

© Stadt Köln

### 21 Einbahnstraßen in Nippes für den Radverkehr geöffnet

Im vergangenen Jahr wurden im Bezirk Nippes 21 Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnet und entsprechend beschildert.

Im Stadtbezirk Nippes gibt es insgesamt 161 Einbahnstraßen. Davon sind bereits 61 Einbahnstraßen vollständig und weitere acht in Abschnitten für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnet.

Die Stadt Köln öffnet die Einbahnstraßen, um insbesondere Umwege für den



Verkehrszeichen 220 (Einbahnstraße) mit Zusatzzeichen 1022-10 (Zweirichtungsradverkehr)

© Stadt Köln





Neue Markierungen für den Radverkehr auf der Houdainer Straße an der Ecke zur Hauptstraße in Zündorf © Stadt Köln

Radverkehr zu reduzieren und Netzlücken zu schließen. Die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr im Bezirk Nippes wird fortlaufend geprüft.

### Durchgehende Radverkehrsverbindung zur Groov in Zündorf

Auf der Houdainer Straße zwischen Schmittgasse und Hauptstraße wurde ein Fahrradschutzstreifen entgegen der Fahrtrichtung zum Autoverkehr eingerichtet. Um das Parken in diesem Bereich besser zu ordnen, markierte die Stadt Köln am linken Fahrbahnrand die Parkplätze. Darüber hinaus wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.

Auf der Hauptstraße zwischen Houdainer Straße und der Kreuzung Hauptstraße/Burgweg wurde entgegen der Fahrtrichtung zum Autoverkehr ein Radfahrstreifen in einer Breite von zwei Metern markiert. Hierfür entfällt die linke Fahrspur. Durch die Markierung des Radfahrstreifens wurde die Netzlücke zwischen der Fahrradstraße Houdainer Straße und dem Burgweg geschlossen.

Mit diesen Maßnahmen schaffte die Stadt Köln eine durchgehende Verbindung für Radfahrende, die aus Wahn und Libur auf der Fahrradstraße Houdainer Straße in Richtung Groov unterwegs sind.

### Aktuelle Maßnahmen

#### Fahrradfreundlicher Umbau der Kitschburger und Dürener Straße ist abgeschlossen

- Schaffung von Aufstellflächen und indirekten Linksabbiegern

- Errichtung eines Schutzstreifens im Abschnitt zwischen Dürener Straße und Haydnstraße
- Gesamtkosten 780.000 €

#### Fahrradstraße am Weidenbach wird eingerichtet.

- Es handelt sich hierbei um einen Lückenschluss der Fahrradstraßenachse zwischen Fleischmengergasse und Saliering.
- Mit der Einrichtung der Fahrradstraße wird die Querung im Kreuzungsbereich taleonswall/Am Weidenbach verbessert.

#### Schutzstreifen Kölner Straße (Lövenich) wird eingerichtet.

- Voraussichtlich ab Mai beginnen die Markierungsarbeiten für die Einrichtung eines Schutzstreifens im Abschnitt zwischen Zuse- und Ottostraße
- Markierung von roten Furten in Einmündungsbereichen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Schulwegerschließung

Stadt Köln



## Termine und Veranstaltungen

### Fahrradbeauftragter on Tour 2024: Vorbeikommen und mehr rund um das Thema Radverkehr erfahren

Das Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln ist an verschiedenen Terminen wieder in allen Stadtbezirken unterwegs und steht für Fragen und Anregungen rund um das Thema Radverkehr zur Verfügung. Zudem gibt es für Interessierte praktisches Zubehör, die das Radfahren sicherer und angenehmer machen.

An ein paar Termine werden wir von der mobilen Zweirad-Prüfstation vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC) Nordrhein und der Koordinierungsstelle Verkehrsmobilität der Polizei Köln begleitet.

Bei der mobilen Zweirad-Prüfstation können Radfahrer\*innen ihr Fahrrad, Pedelec oder E-Bike kostenlos überprüfen und Kleinigkeiten sofort reparieren lassen. Die Fachkräfte nehmen beispielsweise Licht, Bremsen, Gangschaltung und Motor unter die Lupe.

Die Koordinierungsstelle Verkehrsmobilität der Polizei Köln steht ebenfalls mit praktischem Zubehör und Fragen und Anregungen zur Verfügung.

An folgenden Terminen ist das Team des Fahrradbeauftragten unterwegs:

- 14.05.2024 Porz  
Porz Mitte|Sparkasse (Wochenmarkt), 9 – 13 Uhr
- 06.06.2024 Kalk  
Humboldt-Gremberg|Gremberger Straße (Wochenmarkt), 9 – 13 Uhr
- 12.06.2024 Mülheim  
Wupperplatz (Wochenmarkt),

9 – 13 Uhr mit der Koordinierungsstelle Verkehrsmobilität der Polizei Köln und der Zweirad-Prüfstation des ADACs

- 27.06.2024 Innenstadt  
Rudolfplatz (Wochenmarkt)  
16 – 20 Uhr
- 16.07.2024 Lindenthal  
Auerbachplatz (Wochenmarkt)  
9 – 13 Uhr
- 29.08.2024 Ehrenfeld  
Görlinger Zentrum (Wochenmarkt)  
9 – 13 Uhr mit der Zweirad-Prüfstation des ADACs
- 04.09.2024 Rodenkirchen  
Maternusplatz (Wochenmarkt)  
9 – 13 Uhr
- 28.09.2024 Neumarkt  
5. Aktionstag Mobilität  
11 – 15 Uhr

### polisMOBILITY expo & conference

22. – 23.05.2024 im Congress Centrum Ost der Koelnmesse  
Zweitägiges Event zur Zukunft von Mobilität und urbanem Leben

### polisMOBILITY camp

24. – 25.05.2024 am Rudolfplatz  
Informationen, Austausch und Kreativität für eine klimaschonende, sozial gerechte und zukunftsfähige Mobilität

### STADTRADELN Köln

28.08. – 17.09.2024  
Anmeldungen jetzt schon möglich:  
[www.stadtradeln.de/koeln](http://www.stadtradeln.de/koeln)

## Radeln ohne Alter

# Das Recht auf Wind in den Haaren in jedem Alter

**Seit vier Jahren organisieren wir in Köln Radausflüge für mobilitätseingeschränkte Menschen.**

Wer im Sommer in Köln zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist, hat sie vermutlich schon mal gesehen: eine knallrote Fahrrad-Rikscha mit zwei Fahrgästen vorne nebeneinander in der Sonne und mit Nase und Haaren im Fahrtwind.

Dahinter steckt der Kölner Verein der weltweiten Initiative „Radeln ohne Alter“, die in der ganzen Stadt mobilitätseingeschränkten Menschen kostenlose Rikscha-Fahrten als Freizeitfahrten ermöglicht. Menschen, die selbst nicht mehr in die Pedale treten können, genießen auf diese Weise trotzdem die Freude einer Fahrradtour mit „Wind in den Haaren“.

Die Fahrgäste erleben ihre Stadt, wo und wie sie möchten, im Grünen, im Veedel oder am Rhein, ausgenommen sind nur Straßen wie die Zülpicher, deren Schienen ein zu hohes Risiko für Rikscha-schäden darstellen.

### Seit 2020 in Köln

Das ursprünglich 2012 in Kopenhagen entstandene Projekt (*Cycling without Age* – CWA) gibt es mittlerweile in über 55 Ländern auf der ganzen Welt, in Deutschland in mehr als 150 Orten, in Köln seit 2020 und mit inzwischen 28 Rikschas, die im vergangenen Jahr rund 2.000 Fahrten absolvierten. Initial mit der Anschaffung einiger privater Rikschas und städtischer



Unterstützung gelang es einer Gruppe engagierter Ehrenamtler\*innen, das Projekt in vielen Senioreneinrichtungen in allen Bezirken der Stadt zu etablieren. Neben diesen Rikschas an Senioren- und Pflegeeinrichtungen gibt es auch fünfzehn sogenannte „Veedels-Rikschas“ – über das gesamte Kölner Stadtgebiet verteilt. So haben auch Menschen, die nicht in einer Pflegeeinrichtung, sondern zuhause wohnen, die Möglichkeit, das Angebot der Rikscha-Fahrten zu nutzen. In eine Rikscha passen bis zu zwei Fahrgäste. Sie werden von sogenannten „Pilotinnen und Piloten“ gefahren, radbegeisterten Menschen, die eine gründliche Schulung durchlaufen haben.

Die Fahrten sind Spazierfahrten – rein

zum Vergnügen und gratis, also keine Taxi-Konkurrenz; sie dauern gewöhnlich 1,5 bis 2 Stunden. Die Route wird vor dem Start besprochen, Zwischenstopps sind nach vorheriger Absprache möglich, zum Beispiel beim Lieblings-Café oder bei der Eisdiele.

Aber auch Fahrten zu besonderen Anlässen wie Kidical Mass, Demos wie Fridays for Future, CSD, Großdemonstrationen, Made Pride oder Karnevalsumzüge werden immer wieder gemacht, teilweise mit bis zu 15 Rikschas auf einer Veranstaltung. Fahrten sind auch zu besonderen Feiern denkbar, etwa Geburtstag oder Hochzeitstag.

Auch für die Pilot/-innen ist es ein wunderbares Engagement: immer an der



„Radeln ohne Alter“ bei einer Aktion der Kidical Mass (links) und des CSD (rechts)



frischen Luft, mit Glücksmomenten und Dankbarkeit bei den Fahrgästen und viel Freude in den Gesichtern, auch bei vielen Passanten.

### Ein Beispiel

Am Besten versteht man aber die Motivation für die ehrenamtlichen Vereinsmitglieder am Beispiel eines konkreten Fahrerlebnisses. Die Nachbarin eines 75-jährigen mit verschiedenen gravierenden internistischen Erkrankungen hatte eine Fahrt durchs Veedel angefragt. Der ältere Herr, nennen wir ihn Herrn S., war seit 18 Monaten nicht mehr aus seiner Wohnung im zweiten Stock ohne Aufzug an der Luxemburger Straße gekommen. Alleine für die zwei Etagen runter benötigte er zehn Minuten. Begleitet wurde er von seiner Nachbarin. Herr S. wollte unbedingt über die Luxemburger Straße fahren, um

zu sehen, welche Geschäfte und Kneipen von Früher noch existierten. Immer wieder klatschte er vor Begeisterung in die Hände, wenn er mitbekam, dass es ein Geschäft noch gab. Anschließend ging es ganz nach seinen Wünschen kreuz und quer durch sein Veedel, er strahlte über das ganze Gesicht und war absolut begeistert. Als wir schließlich nach gut 2,5 Stunden wieder in der zweiten Etage vor seiner Wohnung standen, meinte er: „Hui, jetzt wieder hier hoch war verdammt anstrengend, aber für das tolle Erlebnis hat sich die extreme Anstrengung des Treppensteigens doch gelohnt.“

Diese Erlebnisse sind für unsere Pilot\*innen die denkbar beste Motivation für ihr Engagement. Wir unterscheiden bei Radeln ohne Alter im Übrigen zwischen Kapitän\*in, diese sind neben eigenen Fahrten für die gesamte Organisation eines Rikschastandortes, inklu-

sive Pilot\*innenausbildung und Fahrtenorganisation zuständig. Die Pilot\*innen werden ausführlich geschult und führen danach die Fahrten eigenverantwortlich durch. Jeder Standort verfügt über einen eigenen digitalen Terminkalender, über den Fahrgäste und Pilot\*innen zusammengeführt werden.

Die Kontaktaufnahme mit den jeweiligen Standorten einer Rikscha erfolgt unkompliziert über die Website des Vereins: [www.radelnohnealter.koeln](http://www.radelnohnealter.koeln). Hier kann interaktiv auf dem Stadtplan erkundet werden, wo der nächste Standort einer Rikscha in wohnortnähe ist und auf welchen Wegen eine Fahrtvereinbarung erfolgen kann. Jeder Standort verfügt zudem über einen eigenen Flyer, der alle Kontaktmöglichkeiten zur Fahrtvereinbarung zusammenfasst.

Günter Hotes,  
Radeln ohne Alter



## Alfred-Schütte-Allee

# Ein erstes Fazit nach dem Umbau

**Die Umbaumaßnahmen an der Alfred-Schütte-Allee sind beendet – nachfolgend eine erste Bewertung.**

In den letzten Monaten wurden in dem Abschnitt zwischen der Drehbrücke und der Müllergasse Straßenverswenkungen, Barrieren, Parkplätze auf die Fahrbahn und ein Zebrastreifen angelegt. Zwischen Drehbrücke und Südbrücke wurde eine Fahrradstraße angeordnet. Diese Maßnahmen sollen dazu führen, dass die Alfred-Schütte-Allee für Radfahrende und Zufußgehende sicherer wird. Vordringliches Ziel ist die Vertreibung der Poser- und Tuning-Szene. Hier hat sich auch eine Bürgerinitiative stark eingebracht. Der Radverkehr soll auf der Straße fahren und die seitliche Allee den Fußgänger:innen vorbehalten bleiben.

### Der optische Eindruck

Der äußerliche Eindruck ist gut: Die Umgestaltung wirkt wertig, hier sticht vor allem die breite Markierung zum Rand der Fahrbahn in den Farben weiß und rot heraus. Die rote Farbe soll der neue Standard werden, um eine Fahrradstraße zu markieren. Dies wird durch große und

regelmäßig aufgebrachte Piktogramme verdeutlicht. Die weiße Markierung am Fahrbahnrand stellt den angemessenen Abstand zum ruhenden Verkehr her und sorgt dafür, dass nicht zu weit rechts radgefahren wird. Zusätzlich wird der Eindruck erzeugt, dass die Fahrbahn verkleinert ist. Dies ist vor allem an der Drehbrücke deutlich sichtbar.

Auf der gesamten Länge der Straße sind Engstellen eingerichtet, sodass ein Begegnungsverkehr von zwei Autos kaum möglich ist. Die umgesetzten Maßnahmen zeigen eine hochwertig gestaltete Straße, die auch tatsächlich zur Verkehrsberuhigung beitragen kann.

### Fragwürdige neue Parkplätze

Wo Licht ist, ist auch Schatten und auch dieser darf nicht verschwiegen werden.

Auf dem Deutzer Abschnitt wurde die Anzahl der Parkplätze massiv erhöht. Es wurden 50 Parkplätzen geschaffen, diesen stehen 12 Haarnadeln als Fahrradabstellplätze gegenüber. Dies ist ein klares Missverhältnis auf einer Fahrradstraße und Radausflugsroute in einem Landschaftsschutzgebiet.

Schon jetzt fällt auf, dass die Autostell-



*Fahrbahnverswenkungen und Engstellen sollen die Geschwindigkeit, mit der die Alfred-Schütte-Allee befahren wird, senken.*

plätze gerne von dauerparkenden Wohnmobilen in Beschlag genommen werden. Ansonsten scheinen an normalen Werktagen die Parkflächen deutlich über dem Bedarf zu liegen. Dies hat negative Auswirkungen auf den Erfolg der Maßnahmen, da der Effekt der Verengung nur bei belegten Parkplätzen eintritt. Durch weitere Haarnadeln würde man nicht nur

*Fortsetzung >>*



Bei der Umgestaltung entstanden nur wenige neue Fahrradabstellanlagen (links), aber zahlreiche neue Kfz-Parkplätze (rechts).

das Missverhältnis von Rad- und Autoabstellmöglichkeiten verbessern, sondern auch den Effekt der Verkehrsberuhigung verstärken, da sie auch bei Nichtbelegung für Verengung sorgen. Daher sollten jeweils zu Beginn und am Ende jeder Kfz-Parkfläche Fahrradabstellanlagen aufgestellt werden. Weiterhin ist zu überlegen, ob eine Bewirtschaftung oder zumindest eine Höchstparkdauer hilfreich ist.

Im Porzer Teil ist die Lage anders: Sowohl die Schütte-Werke als auch die Gastronomie benötigen Parkflächen. Allerdings wird hier noch nicht gemäß den neuen Regeln geparkt, sondern nach wie vor unter den Bäumen. So steht zuviel scheinbarer Parkraum zur Verfügung und die gewünschten Effekte treten nicht ein.

Die Raser- und Poserszene ist laut Berichten der hiesigen Tageszeitung und eigenen Beobachtungen weiterhin präsent. Zwar werden kaum Rennen gefahren, die Belästigung durch Lärm und Dreck bleibt aber bestehen. Hier ist noch Geduld nötig, bis im Juni die Baumscheiben abgepollert werden und nur noch auf der Fahrbahn geparkt werden kann. Wichtig wird auch sein, die Einhaltung der Regeln strikt zu kontrollieren.

### Noch viel Radverkehr auf Fußweg

Die seitliche Allee ist im Deutz Teil ein reiner Fußweg, im Poller Teil ein gemischter Rad- und Fußweg. Auf beiden Abschnitten können kurzfristige Maßnahmen helfen, den Fahrradverkehr sicher auf die Fahrbahn zu führen. An der Südbrücke können Markierungen den Radverkehr auf die hier beginnende Fahrradstraße leiten. Möglicherweise müssen hierfür die dort stehenden Haarnadeln auf die Fahrbahn versetzt werden. In Gegenrichtung kann

die in der Nähe der Drehbrücke vorhandene asphaltierte Rampe beseitigt werden, sodass der Radverkehr von der Drehbrücke kommend auf der Fahrbahn bleibt und sich nicht hochgeleitet fühlt.

### Noch zu viel Autoverkehr

Eines können weder die vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen noch die Umbaumaßnahmen verdecken, der politische Beschluss, die Drehbrücke für den Autoverkehr wieder zu öffnen und nur am Wochenende und in den Ferien zu sperren, war eine Fehlentscheidung. Dieser Ratsbeschluss war ein Startschuss für weitere Konflikte, nicht aber für verträgliche Lösungen. Für den Autoverkehr dient die Alfred-Schütte-Allee ausschließlich als Schleichweg, um die Siegburger Straße schnell zu umfahren. Dementsprechend hoch ist das Tempo der Autos.

Die Auswirkungen auf den nichtmotorisierten Verkehr sind immens. Dem Radverkehr wird der sichere Raum genommen, die Fahrradstraße wird zur Farce. Den Zufußgehenden wird dann wiederum der Raum unter der Allee genommen, da die Radfahrenden dorthin ausweichen.

Im Sommer könnte sich die Situation noch verstärken, da die üppigen Parkmöglichkeiten viele dazu verleiten werden, ihr Auto hier abstellen zu wollen. Die oben skizzierten Lösungen sind also nur Flickschusterei.

### Die Lösung

Aus diesem Dilemma gibt es letztlich nur eine, aber sehr offenkundige Lösung: Die Alfred Schütte Allee muss im Deutzer Teil zu einer reinen Fahrradstraße werden. Die Drehbrücke bleibt geschlossen, am Wochenende kann mit Hilfe von Pollern die Einfahrt an der Südbrücke komplett gesperrt und bei Bedarf für den Spezialverkehr ohne größeren Aufwand geregelt werden.

So entsteht ein breites Rheinufer ohne Autoverkehr, ein Naturbereich, der vielen Menschen Erholung bieten kann und der den Anforderungen an einen ruhigen Ort des Lärmschutzkonzepts der Stadt Köln genügt.

Köln könnte so mit geringem Aufwand ein großes Gebiet mit hoher Aufenthaltsqualität und naturbelassenem Flair für alle erhalten. Diese große Chance sollte genutzt werden, die Umsetzung kostet nur ein paar Poller.

Michael Vehoff

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Drehbrücke mit Markierung als Fahrradstraße



## Max-Becker-Areal

# Bei der Mobilität ist noch viel Luft nach oben

Am 18. März fand in Köln-Ehrenfeld eine frühzeitige und gut besuchte Beteiligung der Öffentlichkeit am Bebauungsplanverfahren statt. An mehreren Themenständen gab es die Möglichkeit, Fragen an die Planer zu richten. Aus Sicht des VCD gibt es bei der gezeigten Planung noch erheblichen Nachbesserungsbedarf.

Der VCD empfiehlt, den Autoverkehr weitestgehend aus dem Quartier zu halten. Das gilt besonders für die geplante Grundschule sowie die Kita; hier könnten elektrisch versenkbare Poller mit intelligenter Zufahrtberechtigung installiert werden – so wie auf dem untenstehenden Foto in Mondsee bei Salzburg zu besichtigen.



Poller am Eingang in eine Fußgängerzone in Mondsee bei Salzburg

## Überörtliche Fuß- und Radverbindungen

Zur Unterstützung des Fuß- und Radverkehrs bietet sich eine Anbindung des wichtigen ÖPNV-Knotens „Venloer Straße/Gürtel“ über den angedeuteten „Gleisradweg“ vor.

Eine planerische Herausforderung bedeutet es, den Rad- und Fußweg vom Max-Becker-Areal komfortabel und sicher an die Vitalisstraße anzubinden und darüber hinaus über den Giritzweg oder alternativ über den Teichrohrsängerweg in den TriTop-Park und dann weiter über die Belvedere-Brücke in den Landschaftspark Belvedere fortzuführen. Von dort schließen die überregionalen Radverbindungen in den Rhein-Erft-Kreis (Brauweiler – Bergheim) wie auch die Verbindung entlang des Militärrings nach Nord und Süd an.

## ÖPNV-Anbindung

Wünschenswert wäre eine leistungsfähige ÖPNV-Verbindung über Maarweg und Äußere Kanalstraße, mit der auch das neu entstandene Wohngebiet auf dem Gelände des Alten Güterbahnhofs besser als bislang angebunden werden kann. Die Höhe der Unterführung unter dem Eisenbahndamm wäre sogar für eine Straßenbahn ausreichend. An dem Mobilitäts-

und Kreuzungspunkt Maarweg/Widdersdorfer Straße könnte eine Verknüpfung mit den Buslinien 141 und 143 erfolgen.

Auch die Klüttenbahntrasse tangiert das Max-Becker-Areal: Sie unterquert die Schnellfahrstrecke Köln-Aachen nahe dem S-Bahn-Haltestpunkt Köln-Müngersdorf/Technologiepark. In einem Halbkreis zwischen Gürtel und Militärring könnte sie die Stadtteile Braunsfeld, Bickendorf bis zum Niehler Hafen miteinander verknüpfen und zu einer Entlastung der Innenstadt beitragen.

Wichtiger noch als die von den Planern angedachte Busshuttle-Anbindung an die S-Bahn Haltestelle Köln-Müngersdorf wird die Anbindung des ÖPNV-Knotens Ehrenfeld mit seiner überregionalen Bedeutung eingeschätzt. Hier halten mehrere RE- und RB-Bahnen, die Züge der S-Bahnlinien S12 und S19, sowie die KVB-Linien 3, 4 und 13 und mehrere Buslinien.

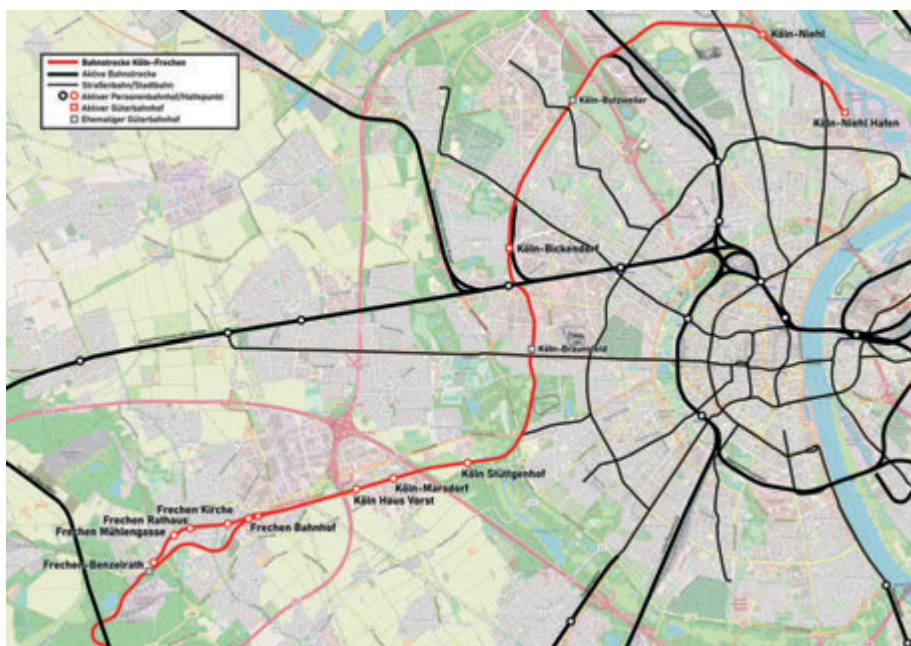
## PKW-Stellplätze

Der VCD sieht den geplanten Bau von zahlreichen PKW-Tiefgaragen kritisch. Sie tragen wesentlich zur Hitzebelastung durch den reduzierten Baumbestand bei. Sie sind unflexibel bei einer möglichen Änderung des Mobilitätsverhaltens, die in den kommenden Jahrzehnten erwartet wird, und sie sind häufig entweder zu klein oder zu groß.

Stattdessen bieten sich bei Neubausprojekten dieser Größenordnung Parkhäuser, die bei Nachfrageänderungen flexibel erweitert, verkleinert oder sogar vollständig zurück gebaut werden.

Die Position des geplanten Parkhauses ist ungünstig, da es den Autoverkehr tief in das Areal hineinführt und so zu einer vermeidbaren Belastung des Viertels führt. Besser wäre ein Parkhaus am Rande, direkt an den Widdersdorfer Straße, das auch die geplanten Tiefgaragen ersetzen kann.

Details zur Planung sind hier zu finden: [www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/max-becker-areal-ein-neues-stadtquartier-fuer-koeln](http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/max-becker-areal-ein-neues-stadtquartier-fuer-koeln)  
Hans-Georg Kleinmann



Klüttenbahntrasse (rote Linie)

Quelle: Von WF203 – Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0

## Deutzer Freiheit

# Perspektiven nach dem Verkehrsversuch

**Seit dem Ende des Verkehrsversuchs steht die Frage im Raum, wie es auf der Deutzer Freiheit weitergehen soll. Dieser Beitrag möchte zu dieser Diskussion beitragen und Anregungen zur sachlichen Auseinandersetzung bieten.**

Seit November rollen die Autos wieder durchgehend über die Freiheit, die Sitzmöbel der Stadtoasen sind abgebaut. Die Straße hat ihre alte Unwirtlichkeit wieder, nur wenig erinnert noch an die Fußgängerzonenzeit. Das altbekannte Gefühl als Zufußgehender sich zwischen Kundenstoppnern, Kinderwagen, abgestellten Rädern, Laternen über die engen Gehwege zu quetschen ist zurück. Gerade in den Abschnitten 2 und 3 (zwischen Tempelstraße und Luisenstraße) ist es auf der Südseite sehr kuschelig. Während der Radverkehr weiterhin die Fahrbahn nutzen kann, der Autoverkehr ein paar Flächen zum Parken erhalten hat, wird der zahlenmäßig dominierende Fußverkehr an den Rand gedrückt. Deutlicher kann man die Flächenungerechtigkeit nicht dokumentieren. Gleichfalls wird die mangelhafte Aufenthaltsqualität nach dem endgültigen Abzug der Stadtoasen sichtbar. Unkommerzielle Orte zum Sitzen, zum Ausruhen fehlen. Die Straße dient dem Erledigen, nicht dem Begegnen.

### Mehrheit begrüßte Autofreiheit

Politik und Verwaltung haben nunmehr den Verkehrsversuch ausgewertet und das weitere Vorgehen beschlossen und präzisiert. Die Auswertung hat das Bild, das in den Medien gezeichnet wurde, sowohl bestätigt als auch hinterfragt. Eine deutliche Mehrheit steht dem Verkehrsversuch positiv gegenüber, eine Minderheit lehnt ihn umso heftiger ab. Zur Minderheit gehört die Mehrheit der Geschäftstreibenden mit einer starken Lobby.

Die Bezirksvertretung Innenstadt hat nun beschlossen, dass die Deutzer Freiheit wieder autofrei werden soll. Die dafür vorgesehenen Bereiche sind die Abschnitte 2 und 3. In diesem Bereich sind schon jetzt die meisten Nebenanlagen durch Außengastronomie beansprucht. Zudem sind die umsatzstärksten Geschäfte in dem Bereich, vor allem Supermärkte und



*Deutzer Freiheit: Abschnitt 3 mit Supermärkten*

Cafés. Die geplanten Mediationsrunden sollten genutzt werden, um nochmal neue Ideen zu finden und auszuprobieren.

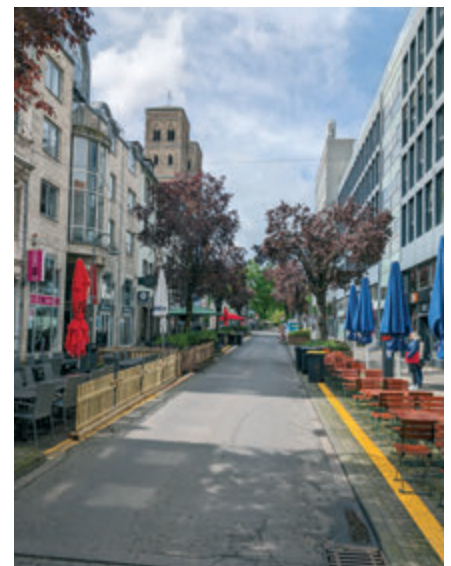
### Neues Gesamtkonzept: Leitlinien

Das bislang beschlossene Konzept sieht vor, den Fußgänger\*innen Raum auf den Abschnitten 2 und 3 zu eröffnen und hier eine autofreie Zone zu gestalten. Wichtig ist es, ein Gesamtkonzept zu entwickeln, welches das vorrangige Ziel verfolgt, die Lebensqualität zu heben und die Sicherheit aller, die hier verkehren, zu verbessern.

Die Deutzer Freiheit ist der Mittelpunkt des Veedels und sie muss so gestaltet werden, dass sie für Geschäftstreibende wie Anwohner\*innen attraktiv ist. Wie zahlreiche andere Veränderungen in ähnlich gelagerten Straßen gezeigt haben, kommt der Großteil der Kundschaft nicht mit dem Auto, sondern es sind vorrangig Menschen aus dem unmittelbaren Umfeld, die die Geschäfte frequentieren und mehrheitlich nicht auf das Kraftfahrzeug angewiesen sind. Wichtiger als Parkplätze für die Allgemeinheit vorzuhalten ist es, mit Ladezonen und Behindertenparkplätzen denjenigen eine geordnete Abstellmöglichkeit für ihr Fahrzeug anzubieten, die darauf angewiesen sind, nämlich Lieferdiensten, Handwerkern, Pflegediensten und Menschen, die keine größeren Strecken zu Fuß zurücklegen können. Auch unter der Laufkundschaft sind viel mehr Fußgänger\*innen und Radfahrende, die spontan halten, die Schaufenster betrachten, sich ins Café setzen oder noch schnell ein paar Teile einkaufen.

Hieraus ergeben sich einige grundlegende Fragen und Ideen, die der Beantwortung und Diskussion harren.

Es steht die Frage nach der Widmung der Deutzer Freiheit im Raum: „Fahrradstraße“, „Fußgängerzone mit Fahrrad frei“ oder wird eventuell eine Begegnungszone eingerichtet. Wichtig ist, dass die Straße in ihrer Gesamtheit einheitlich lesbar ist und das Design ein möglichst konfliktfreies Miteinander fördert, auch wenn unterschiedliche Bereiche unterschiedlich fokussiert sind. Die Abschnitte 2 und 3 können folglich mehrheitlich die Bedürfnisse der Zufußgehenden in den Vordergrund stellen, der Radverkehr wird gebremst, nicht ausgegrenzt. In den weiteren Bereichen kann es andersherum sein. Auch in den Bereichen mit Autoverkehr müssen Maßnahmen getroffen werden, damit



*Außengastronomie in Abschnitt 2*



das Design erlebbar ist, es kann also ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 km/h oder eine Begegnungszone eingerichtet werden. Vorschläge zum förderlichen Design haben wir in den vergangenen Ausgaben der RHEINSCHIENE gemacht: Verschwenkungen, bemalter Straßenbelag, gezielt aufgestellte Barrieren wie Blumenkübel, die auch optisch aufwertend sind, können unterstützen.

Sitzgelegenheiten sollten sich über den gesamten Straßenverlauf hinziehen. Hier ist die Widmung für die Verkehrsmittel nicht wichtig, größere Bedeutung haben die Erfordernisse des Ortes, ob dort Außengastronomie ist, wie die umliegenden Geschäfte sind, ob dort große Bäume Schatten geben, ob dort Parkplätze für die oben genannten besonderen Gruppen notwendig sind, welche Besonderheiten an dieser Stelle sonst noch hereinspielen.

Weitere Themen berühren die allgemeine Verkehrsplanung. Eine Überlegung kann sein, Abschnitt 1 als gegenläufige Einbahnstraße zu deklarieren. Das würde bedeuten, dass kein Verkehr mehr von der Deutzer Brücke oder der Siegburger Straße einfahren könnte. Der Durchgangsverkehr wäre somit massiv reduziert. Gleichzeitig würde sich der Vorteil bieten, dass die Paketlieferdienste über die Theodor-Babylon-Straße die Post anfahren und ohne zu wenden auf die Mindener Straße ausfahren könnten. Auch für den Radverkehr hätte dies Vorteile, da die Ampel an der Siegburger Straße nunmehr überflüssig würde und man einfacher in Richtung Innenstadt fahren könnte. Aufgrund des dann geringeren Verkehrs wäre auch die Gegenrichtung für den Radverkehr einfach zu gestalten.

Die Luisenstraße ist eine stete Gefahrenquelle für Zufußgehende. Autos biegen dort mit zu hoher Geschwindigkeit ab und übersehen, wie es so euphemistisch heißt, die dort querenden Zufußgehenden, unter denen es einen hohen Anteil an Kindern gibt. Die Einsicht ist dort gering. Die Gehsteige auf der Luisenstraße sind auch sehr eng bemessen, sodass die meisten Menschen dort auf der Straße gehen. Der verkehrliche Nutzen der Straße ist eher gering. Hier sollte dringend die Einfahrt unterbunden werden. Dies hat während der Zeit des Verkehrsversuchs gut funktioniert. Es sollte jedoch mehr darauf geachtet werden, dass die Einfahrt nicht als Parkplatz genutzt wird.

Es kann darüber nachgedacht werden, ob der Linksabbieger von der Opladener Straße außer Betrieb genommen wird,



Luisenstraße (links) und ihre Einmündung in die Deutzer Freiheit (rechts)

was während einer Bauzeit zu Beginn des Verkehrsversuchs der Fall war. Dies bewährte sich vor allem im Hinblick auf Menschen, die in Deutz nur parken wollten, etwa um ein Konzert in der Kölnarena zu besuchen. Der Durchgangs- und Parksuchverkehr wurde deutlich verringert.

### Zielsetzung: Hohe Aufenthaltsqualität

Ziel bei diesen und allen weiteren Überlegungen sollte sein, dass die Bedeutung der Deutzer Freiheit als Ort der Begegnung, der Erledigungen, des Sehens und Gesehenwerdens, des Genießens des Stadtfloirs unter Kirschbäumen gestärkt, unterstützt und gelebt wird. Lebens- und Aufenthaltsqualität stärkt den Konsum und die Lust an dem Ort zu leben mehr als Luftverschmutzung, Lärm und Aggression.

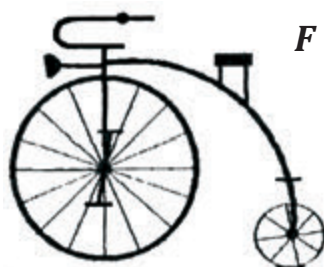
Pierre Beier/Michael Vehoff,  
VCD-Arbeitskreis Radverkehr

### Nachtrag

Bei einer Informationsveranstaltung stellte die Stadt Köln am Donnerstag, den 18. April 2024 die Ergebnisse der Untersuchung und Auswertung des Verkehrsversuchs „Deutzer Freiheit“ sowie der Umfrage vor. Dabei zeigte sich, dass die Gegner der Umgestaltung weiterhin sehr laut und präsent sind. Besonders lautstark vertreten waren direkte Anwohnende der Freiheit, die sich insbesondere über problematische Situationen in den Abendstunden beklagten. Obwohl dies wenig Bezug zur Frage der Fußgängerzone hat, stehen diese Probleme für die Anwohnenden im Vordergrund und bestimmen die Diskussion. Möglicherweise ergeben sich im Laufe des Mediationsverfahrens genau hier Möglichkeiten der Nachsteuerung, um solche Bedenken zu zerstreuen.

## 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

# Autofreie Siedlung in den USA

## Sackgasse oder Erfolgsmodell?

Seit 2019 hat ein Startup aus der Immobilienwirtschaft, das sich von fußgängerfreundlichen Vierteln in Europa, Afrika und Lateinamerika inspirieren ließ, mehr als 100 Millionen US-Dollar in die erste autofreie Wohnsiedlung der USA investiert.

Das Unternehmen trägt den bemerkenswerten Namen Culdesac, zu Deutsch Sackgasse. Möglicherweise spielt der Name darauf an, dass in den Staaten die Immobilien in einer Sackgasse am beliebtesten sind, da niemand Durchgangsverkehr vor seinem Haus haben möchte – oder vielleicht darauf, dass sich die heutige Automobilität in einer Sackgasse befindet?

Die neue Siedlung mit dem Namen „Culdesac Tempe“ befindet sich in der Metropolregion Phoenix auf einem sechs Hektar großen Gelände, das Platz für rund tausend Bewohner inklusive Restaurant- und Einzelhandelsflächen bietet. Die Bauarbeiten starteten 2019, die ersten Wohnungen sind mittlerweile bezogen.

Das Viertel ist so konzipiert, dass die Nahversorgung halbwegs abgedeckt ist: Es gibt einen eigenen Supermarkt, ein Café, ein Restaurant, einen Co-Working Space, ein Fitnesszentrum, einen Pool, einen Park für Picknicks und einiges mehr.

### Enge Gassen mit viel Schatten im heißen Arizona

Die autofreie Wohnsiedlung soll der Klimaerwärmung trotzen, indem sie durch geschickte Architektur mit schmalen Wegen und eng aneinander gebauten, mediterran anmutenden Gebäuden für viel Schatten sowie Kühlung durch Windströme sorgt – in Arizona wird es im Sommer schnell über 40 Grad heiß, selbst nachts fallen die Temperaturen selten unter 30 Grad. Darüber hinaus sind die Gebäude in Culdesac verschachtelt gebaut, sodass kleine Höfe entstehen, in denen sich die Bewohner:innen treffen können. Das Motto lautet hier: „Lebe vor deiner Haustüre“.

### Umfangreiches Mobilitätsangebot vor Ort

Es gibt Stellplätze für Fahrräder und Elektroroller, Fußwege und gemeinsame Innenhöfe mit gemütlichen Plätzen zum Verweilen. Direkt neben dem Wohnkomplex hält die Straßenbahn, die ins Zentrum von Phoenix führt.

Die Bewohner:innen erhalten besondere Rabatte bei Autovermietern sowie 15 Prozent Ermäßigung beim Fahrdienstleister Lyft. Der Carsharing-Anbieter Envy betreibt hier einen Stützpunkt. Außer-

dem gibt es Stellplätze zum Aufladen von Elektrofahrzeugen und ein großes Fahrradgeschäft vor Ort. Für Lieferdienste ist eine zentrale Annahemestelle vorgesehen, samt Kühlraum. Ein Teilstück der geplanten Protected Bike Lane nach Phoenix-Zentrum wurde 2021 realisiert.

Das Unternehmen vertritt die Position „Statt viel Geld in ein Auto zu investieren, das ohnehin 95 Prozent des Tages auf einem hässlichen Parkplatz aus Asphalt steht, haben wir eine ganze Palette an Fortbewegungsmitteln“.

### Test für eine autofreie Lebensweise

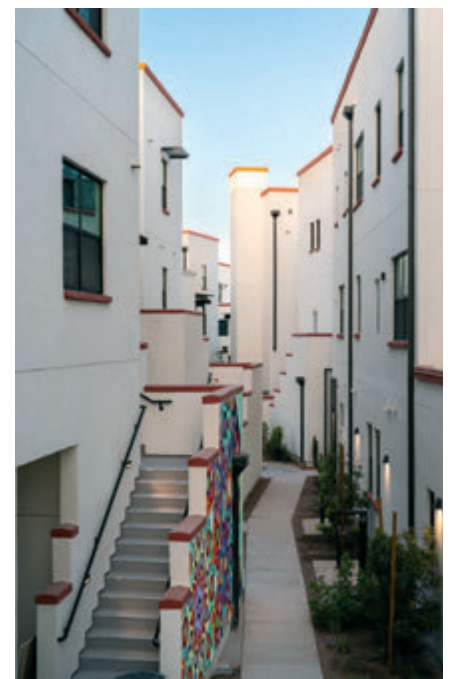
Culdesac Tempe ist ein Testgebiet, in dem eine autofreie Lebensweise erprobt werden soll, um sie später auch in anderen Teilen der USA für ähnliche Projekte skalieren zu können. Auch der Trend zum Home Office soll dem Projekt zusätzlichen Schub geben.

Den Projektentwicklern ist bei ihren Recherchen aufgefallen, dass viele Immobilienkäufer sogar einen Aufpreis bezahlen würden, um in einer Nachbarschaft zu leben, in der man nicht auf das Auto angewiesen ist. Die Entwickler sind davon überzeugt, dass man jetzt über die Verkehrstechnologien verfügt, um diesen



Die Gesamtansicht von Culdesac (oben) und das Detailbild einer Gasse im Siedlungskern (rechts) verdeutlichen die schattenspendende und auf Begegnungen ausgerichtete Gestaltung der autofreien Siedlung.

© culdesac





Wunsch besser als bisher umzusetzen. Denn mittlerweile müsse man kein Auto mehr besitzen. Man könne eins stundenweise mieten, mit Uber oder Lyft fahren – oder dem Fahrrad oder der Straßenbahn.

### Können wir von den Amerikanern lernen?

Das Projekt sorgt für ein weites Medienecho, auch in Deutschland. Besonders interessant sind die zu Teil erheblichen Unterschiede bei der Vermarktung gegenüber ähnlichen Projekten in Deutschland.

### Offensive Werbung, auch gegen den privaten Autobesitz

Die amerikanischen Projektentwickler bemühen sich nicht um Kundschaft mit Autobesitz. Die zukünftigen Bewohner müssen sich sogar vertraglich verpflichten, kein Auto mit in die Siedlung zu bringen, was allerdings aufgrund fehlender Parkplätze ohnehin schwierig wäre. Lediglich für eine begrenzte Anzahl von Besuchern stehen einige Stellplätze zur Verfügung.

Die Entwickler werben mit dem Attribut „walkable“, also fußgängerfreundlich, und vertreten die Position: „Wir sind nicht unbedingt ‚gegen das Auto‘, sondern gegen die Abhängigkeit unserer Städte vom privaten Auto.“ Sie machen professionelle Werbung mit in Deutschland unüblichen Inhalten.

Der Geschäftsführer von Culdesac entspricht nicht wirklich seinen deutschen Kollegen: Überzeugungen und Auftritt erinnern eher an jemandem aus der Umweltbewegung.

### Die Anzahl der Menschen ohne eigenes Auto ist groß genug

In Deutschland hingegen vermeiden die Immobilienentwickler selbst bei ökologisch orientierten Siedlungsneubauten tunlichst, die Autobesitzenden zu verstimmen, zum Beispiel durch ein Abpolern des Innenbereichs oder durch einen ambitionierten Stellplatzschlüssel.

Das rührt wohl daher, dass man es möglichst jedem Käufer oder Mieter – ob mit oder ohne Auto – recht machen möchte, und so kommt es zu Kompromissen wie Spielstraßen, die nicht funktionieren, was wiederum die potentiell autofreien Bewohner:innen eher abschreckt.

Nicht zuletzt wird diese Inkonsequenz dadurch begünstigt, dass es sich bei den Immobilienentwicklern und bei den politischen Entscheidern zumeist um Menschen handelt, die von ihrer eigenen Lebenssituation ausgehen, die sehr häufig vom Auto geprägt ist. Sie können sich einfach nicht vorstellen, ohne eigenes Auto zu leben.

Dabei gäbe es durchaus eine ausreichende Nachfrage für konsequent autofreie Siedlungen: In Deutschland leben immerhin zwanzig Prozent der Haushalte, also mehr als zwölf Millionen Haushalte, ohne eigenes Auto. Besonders interessant dürfte sein, dass acht bis zehn Prozent der Haushalte mit hohem oder sehr hohem ökonomischem Status über kein

eigenes Auto verfügen. Dieses Potential wird heute nicht adäquat bedient. Dabei gibt es sogar in der Autostadt Köln ein positives Beispiel für die große Nachfrage in diesem Segment: die Autofreie Siedlung in Köln-Nippes mit ihren 440 Wohneinheiten und einer sehr langen Warteliste von Menschen, die gerne in einer solchen Umgebung leben möchten.

### Weitere Informationen zu dem autofreien Projekt Culdasac

- [www.culdesac.com](http://www.culdesac.com)
  - [www.faircompanies.com/videos/building-a-village-designed-for-people-not-cars-near-phoenix/](http://www.faircompanies.com/videos/building-a-village-designed-for-people-not-cars-near-phoenix/)
- Hans-Georg Kleinmann □



## FRIEDENSBILDUNGSWERK

Bildungsurlaube - Mediation - Sprachkurse - Gewaltfreie Kommunikation

www.friedensbildungswerk.de

### Mediation - sechsstufige Fortbildung zur/zum MediatorIn (150 Std.)

### Sprachkurse

Hocharabisch - Russisch - Hebräisch - Griechisch - Ungarisch

### Gewaltfreie Kommunikation

z.B. Einführung am Fr. 05. und Sa. 06. Juli 2024

### Politische Bildung - Vorträge zu Fragen von Frieden und Politik/Gesellschaft

Vortrag von Felix Jaitner: Russland in einer sich entwickelnden neuen Weltordnung  
Mo 03. Juni 2024 um 19.00 – 21.15 Uhr

Friedensbildungswerk Köln

Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln

Telefon: 0221-952 19 45

Mail: [fbkkoeln@t-online.de](mailto:fbkkoeln@t-online.de)

# Geplanter Ausbau der A4 und die Gegenbewegung Naturschutzgebiete und Denkmal Rodenkirchener Brücke sind bedroht

Ein Gastbeitrag der Initiative A4minus

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde festgelegt, dass die A4 von sechs auf acht Spuren erweitert werden müsse und zwar zwischen dem Gremberger Kreuz und dem Kreuz Köln Süd einschließlich. Dazu soll auch die Rodenkirchener Brücke, ein denkmalgeschütztes Bauwerk, abgerissen und neu gebaut werden. Zuständig für den geplanten Ausbau ist die Autobahn GmbH. Sie hat das Projekt A4plus genannt. Wegen der vorausszusehenden Belastungen für die Umwelt und zum Schutz der Rodenkirchener Brücke hat sich eine Bürgerinitiative gegründet, die sich A4minus nennt.

## Was sind die Hintergründe?

Grundlage für die Pläne der Autobahn GmbH ist eine Verkehrsprognose, die erheblichen Mehrverkehr für die nächsten Jahre voraussagt. Diese Prognose fußt allerdings auf alten Daten. Die Leverkusener Brücke war zum Zeitpunkt der Datenerhebung bereits seit Jahren für den Lkw-Verkehr gesperrt, was zu einer Mehrbelastung der Rodenkirchener Brücke geführt hat. Die Brücke hat auch diesem Mehrverkehr standgehalten und ist, wie die Autobahn GmbH auf Nachfrage selbst



Aktion der Initiative A4minus vor der Rodenkirchener Brücke

zugibt, in einem einwandfreien Zustand. Dennoch stellt die Autobahn GmbH den Abriss und Neubau der Brücke in 15 bis 20 Jahren als zwingend notwendig dar. Sie hat verschiedene Alternativen für den Brückenneubau ausgearbeitet, dabei aber den Erhalt der Brücke durch – eventuell später notwendige – Sanierungsmaßnahmen gar nicht in Betracht gezogen. Dabei wäre das die kostengünstigste, umweltverträglichste und einzige denkmalschutzkonforme Alternative gewesen. Nicht berücksichtigt bei den Planungen wurden die Auswirkungen der Wiederöffnung der Leverkusener Brücke oder

die zunehmende Inanspruchnahme von Home-Office.

## Folgen für Natur und Menschen

Der Ausbau des Gremberger Kreuzes hätte zur Folge, dass Teile des Gremberger Wäldchens verschwinden würden, obwohl die Stadt dort aufwändige Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt hat. Das Wäldchen beheimatet einige bedrohte Tierarten, etwa den Gartenschläfer und seltene Fledermausarten. Es hat aber auch eine wichtige Funktion für das Mikroklima in dem ohnehin schon stark versiegelten Gebiet. Betrachtet man den gesamten Bauabschnitt, so wären auch Kleingärten, Freizeit- und Sportflächen, ein Campingplatz, Wasserschutzzonen und Überschwemmungsgebiete gefährdet. Der Klimawandel würde durch zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß beschleunigt und das Mikroklima im Kölner Süden durch weitere Flächenversiegelung verschlechtert.

Auch würden die AnwohnerInnen während der Bauphase durch Lärm, Feinstaub und Baustellenverkehr belastet. Die Bauzeit wird mit sieben Jahren angegeben. Wenn man sich aber andere, ähnliche Bauprojekte ansieht, erscheint diese Fertigstellungszeit unrealistisch. Die Bauphase könnte auch doppelt so lang sein.

Es ist außerdem zu berücksichtigen, dass während der Baumaßnahmen für Baufahrzeuge, Lagerung von Materialien

### Wir freuen uns, wenn Sie unsere Arbeit mit einer Spende unterstützen.

Bequeme Zahlungsmöglichkeit mit dem Girocode über Online-Banking von Ihrem Handy möglich oder ganz konventionell auf unser beim BUND e.V. geführtes Spendenkonto.

Zahlungsempfänger: BUND e.V.

IBAN: DE31 3702 0500 0008 2047 07

Verwendungszweck: Spende A4 Rodenkirchener Brücke

Für die Versendung der Spendenquittungen bitte zusätzlich zum Spendenzweck auch Namen und Adresse einfügen. Für Spenden bis einschließlich EUR 300,- reicht der Kontoauszug für den Steuerabzug.

Die Spenden sind zweckgebunden für den Widerstand und evtl. Rechtsstreitigkeiten gegen den Abriss der Rodenkirchener Brücke. Bei Wegfall des Spendenzweckes werden die Spenden in diesem Sinne für Verkehrskonflikte in der Region eingesetzt.



Scannen Sie den Code mit Ihrer Banking-App, um die Daten zu übernehmen



und anderes die Baustelle viel größer sein wird als später die erweiterte Trasse.

Zuletzt sind auch die enormen Kosten zu erwähnen. Zwar hat die Autobahn GmbH auf Anfrage mitgeteilt, dass es noch keine Kostenkalkulation gibt. Es gibt aber ältere Schätzungen, die sich an anderen Großprojekten orientierten, diese lagen bei 500 Mio €. Bezieht man die Kostensteigerungen und die lange Bauzeit mit ein, ist mit noch deutlich höheren Kosten zu rechnen.

### Stadt Köln und Land NRW

Die Stadt Köln hat lange gezögert, zu diesem Projekt überhaupt Stellung zu beziehen. Im September 2023 hat sich allerdings eine Mehrheit im Verkehrsausschuss gegen den Ausbau der A4 ausgesprochen. Es wurde kritisiert, dass die Autobahn GmbH aufgrund von veralteten Gutachten von einem steigenden Verkehrsaufkommen ausgehe. Nach Ansicht der Mehrheit im Ausschuss sei es dagegen aus Gründen des Klimaschutzes dringend notwendig, die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr voranzutreiben. Auch Denkmal- und Landschaftsschutz würden völlig außer Acht gelassen.

Der Umweltminister von NRW Oliver Krischer weist wiederholt darauf hin, dass es in NRW mehr als 800 sanierungsbedürftige Brücken gibt und für den Neubau einer intakten Brücke gar kein Geld vorhanden ist. Die Autobahnen sind aber Bundesangelegenheiten und so ist eine Einflussnahme von Kommune und Land schwierig.

### Stopp der Ausbaupläne und echte Verkehrswendeprojekte

Die Erfahrung zeigt, dass immer mehr und breitere Autobahnen nicht zu weniger, sondern zu mehr Verkehr führen und damit mehr Luftverschmutzung und Umweltzerstörung nach sich ziehen.

Die A4minus fordert daher den Stopp der Ausbaupläne und will auf eine echte Verkehrswende hinwirken, also den Ausbau des ÖPNV, die stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und den Ausbau der Radinfrastruktur. So kann es auch keineswegs hingenommen werden, dass der Autobahnausbau wieder keinen Platz für den öffentlichen Nahverkehr vorsieht, sei es für Straßenbahnschienen oder wenigstens für eine Busspur.

Die A4minus will die politischen Entscheidungsträger davon überzeugen, dass es falsch ist, Geld, Personal und Ressourcen für immer breitere Autobahnen aufzuwenden. Auch der Abriss und Neubau einer intakten Brücke erscheint wenig sinnvoll. Statt dessen sollte die Ausrichtung des Bundesverkehrswegeplans auf den Prüfstand kommen.

Die A4minus informiert die Bürgerinnen und Bürger über die geplante Autobahnerweiterung und den geplanten Abriss der Rodenkirchener Brücke mit Hilfe von Informationsveranstaltungen und Flugblättern. Ebenso nimmt unsere Bürgerinitiative Kontakt mit politischen Entscheidungsträgern auf, informiert sie und fordert sie zum Handeln auf. Die A4minus ist vernetzt mit anderen Bürgerinitiativen, die sich ebenfalls gegen geplante Großprojekte im Straßenbau wenden.

Es werden Demonstrationen und andere öffentlichkeitswirksame Aktionen organisiert.

Über zusätzliche MitstreiterInnen freuen wir uns. Wir treffen uns jeden dritten Donnerstag im Monat um 19 Uhr in der Ahl Poller Schull, Poller Hauptstraße 65. Besuchen Sie uns im Web: [www.a4minus.de](http://www.a4minus.de)  
Peter Eisenhofer, Initiative A4minus □

## Verkehrswende Betrachtungen und Gedanken

### Die Ineffizienz autofixierter Mobilität lässt sich mit einfachen Kennzahlen belegen.

Es lohnt sich immer wieder, die nebenstehenden schon recht alten Fotos zu betrachten. Sie wurden 1991 anlässlich einer Aktion der Stadt Münster gemacht und zeigen die verschiedenen Möglichkeiten, 72 Menschen zu befördern. Sie geben gute Hinweise zur Verkehrswende, sie sagen viel über den Flächenverbrauch der verschiedenen Verkehrsmittel aus und wie es zu einem Stau kommen kann. Sie zeigen auch, ob der heutige Verkehr gut oder weniger gut organisiert ist.

### Platzbedarf

Die Frage war damals in Münster: „Wie viel Fläche benötigen die verschiedenen Verkehrsmittel, wenn 72 Personen in die



Flächenbedarf von Autos, Fahrrädern und Bussen

Quelle: Presseamt der Stadt Münster

Stadt wollen?“ Das Ergebnis: 60 Autos brauchen 1.000 Quadratmeter, Fahrräder 90 Quadratmeter und der Bus nur 30 Quadratmeter. Eindeutiger Gewinner ist also der Öffentliche Nahverkehr, der Bus. Aber

auch der Unterschied zwischen Fahrrädern und Autos ist beeindruckend.

Hier wird deutlich, wie viel Platz die Autos in Beschlag nehmen, sowohl in ruhendem als auch in fahrendem Zustand.

Fortsetzung >>

Auch ist erkennbar, wie schnell der Autoverkehr unser Straßennetz überlastet und mit Stau reagiert.

Den geringsten Platzbedarf hat der Fußverkehr, dem man 1991 noch kein eigenes Foto gewidmet hat. Damals hatte man diese Verkehrsart noch nicht auf dem Schirm – das hat jedoch in den letzten Jahren geändert.

Überraschend dürfte für viele sein, dass der ÖPNV gegenüber dem Fahrrad die Nase vorn hat. Nicht überraschend hingegen ist die übliche und typische Wahrnehmung der verschiedenen Verkehrsmittel. Am 7. Februar 2024 beschwerte sich der Vorsitzende einer Kölner Ratsfraktion mit den Worten „Die Autofahrer werden schikaniert.“ Die Fotos sprechen eine andere Sprache.

### Materialeinsatz/Gewicht

Interessant ist sicherlich, welche Ressourcen zum Transport von 72 Menschen erforderlich sind.

Vereinfacht sind diese Ressourcen hier als Gewicht dargestellt: Am leichtesten ist das Fahrrad mit 17 kg pro Fahrzeug gegenüber dem Auto mit dem 85-fachen, nämlich 1.460 kg. Der Bus wiegt 11.500 kg, also so viel wie acht Autos oder 676 Fahrräder. Buchstäblich nicht ins Gewicht fallen die Verkehrsmittel der Fußgänger\*innen.

Ähnlich sieht es mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß aus: Bei der Herstellung eines Mittelklassewagens fallen acht Tonnen an, beim Bus 64 Tonnen und beim Fahrrad 96 kg.

Immer wieder beeindruckend, wie viel Leistung und Effizienz aus dem mit wenig Material hergestellten Fahrrad gewonnen werden kann, ein geniales Beispiel für das menschliche Maß und die Vereinfachung: „Weniger ist mehr“.

### Kaufpreise

Im Durchschnitt gaben die deutschen Autokäufer im Jahr 2022 beim Erwerb eines Neuwagens 42.790 € aus, ein Bus mit Dieselantrieb kostet 250.000 bis 300.000 €, also so viel wie sechs bis sieben Autos. Ein Bio-Fahrrad kostet hingegen circa 1.000 €, ein E-Bike 1.600 €.

### Kosten pro gefahrenen Kilometer

Laut ADAC kostet ein Kilometer mit dem Pkw 0,558 €, mit dem Bus 0,043 € und mit dem Fahrrad 0,083 €. Es ist bemerkenswert, dass der Transport einer Person auf

dem Fahrrad fast doppelt so teuer ist wie mit dem Bus.

### Kraftstoffverbrauch auf 100 km

Ein Pkw mit Ottomotor verbraucht rund 7,7 Liter Benzin pro 100 Kilometer, ein zweiachsiger Linienbus etwa 40 Liter Kraftstoff: Pro Person ist dies in einem voll besetzten Bus weniger als ein Drittel des Verbrauchs eines voll besetzten Pkw.

### Die Schwächen des Autos

Es dürfte deutlich geworden sein, dass der heutige Verkehr, der im Wesentlichen vom Auto dominiert wird, weder ökologisch noch ökonomisch ist.

Diese Dominanz des Autos hat sich seit Jahrzehnten nach und nach entwickelt und dabei die anderen Verkehrsmittel sukzessive an den Rand gedrängt. Sie hat so dazu geführt, dass das Auto weitgehend universell eingesetzt wird, somit auch in Einsatzbereichen, wo es im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln weniger geeignet ist.

Vor allem auf langen Strecken ist das Auto unwirtschaftlich und – zumindest für den Fahrer – auch anstrengend und unbequem. Für solche Strecken sind größere Fahrzeuge, zum Beispiel der ICE, wesentlich besser geeignet. Für die erste und die letzte Meile kann auf ein kleines Transportmittel wie auf das Auto oder das Fahrrad zurückgegriffen werden.

Auf kurzen Strecken unter fünf Kilometern ist das Auto vor allem in den Städten häufig zu sperrig und zu unflexibel. Diese Distanzen sind vor allem für das Fahrrad gut geeignet. Mit einem elektrischen Fahrrad können sogar etwas größere Distanzen effizient abgewickelt werden.

Ebenfalls für kurze Strecken geeignet, jedoch in Deutschland noch nicht ausreichend verfügbar, sind On-Demand-Dienste wie KVB-Isi oder Fahrzeuge der Kleinstmobilität. Oder aber man geht einfach zu Fuß.

### Neuausrichtung der Mobilität ist notwendig

Jedes Verkehrsmittel hat seine Stärken und Schwächen. Mit einer sinnvollen Verknüpfung können jedoch die jeweiligen Stärken ausgespielt und die Schwächen weitgehend vermieden werden. Mit dem Einsatz elektronischer Hilfsmittel dürfte die Kombination heutzutage kein großes Problem mehr darstellen. Das Grundprin-

zip muss lauten: längere Strecken mit leistungsfähigen Massentransportmitteln, die letzte Meile mit kleinen Verkehrsmitteln oder zu Fuß.

Ein Umsteuern ist zwingend notwendig, hin zu signifikanten Investitionen in die Schiene und den ÖPNV. Nach wie vor werden jedoch erhebliche öffentliche Mittel in den Fernstraßenneubau gesteckt, in der Region Köln ist der Ausbau der Rodenkirchener Brücke sowie eine neue Rheinsperre zwischen A59 und A555 geplant.

Übrigens: Wohin ungehinderter und ungebremsster Straßenneubau führen kann, ist in Houston, Texas, zu sehen: Dort wurde 2011 ein Teilstück des Katy Freeway für 2,8 Mrd. \$ auf 26 Fahrspuren verbreitert. Bereits kurz nach der Eröffnung kam es trotzdem zu immer mehr Staus. Auch der Kölner Autobahnring wird seit nunmehr einem Jahrhundert ständig erweitert, nie reicht es aus. Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.

Flankierend zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sollten der CO<sub>2</sub>-Verbrauch stärker bepreist und Subventionen für das Auto beseitigt werden. Die geringe Auslastung der Pkw sollte durch moderne Mitfahrtsysteme und finanzielle Anreize verbessert werden.

Nicht minder bedeutsam ist die Umverteilung des Verkehrsraums: Autospuren sollten zu Radspuren umgewidmet und Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum kontinuierlich reduziert werden.

Die Transformation wird zu einer signifikanten Entlastung der privaten Haushalte führen, quasi ein gigantisches Sozialprogramm das vor allem geringeren Einkommen überproportional zugutekommt.

Unsere Volkswirtschaft wird gravierend entlastet und ihre Wettbewerbsfähigkeit wird stark verbessert. Selbst der durch die schlechte Auslastung der Autos verursachte Stau, wird der Vergangenheit angehören.

Die deutsche Automobilindustrie, die seit über 140 Jahren an ihrem Geschäftsmodell „Der Kunde kauft und fährt sein eigenes Auto“ festhält, gerät derzeit gegenüber ihrer internationalen Konkurrenz immer stärker ins Hintertreffen. Sie sollte sich dringend neu aufstellen, solange sie dazu noch in der Lage ist.

Unsere gesamte heutige Mobilität muss auf den ökonomischen und ökologischen Prüfstand und sich neu ausrichten, damit sie den Anforderungen der Wirtschaftlichkeit, der Effizienz, der Ökologie und der sozialen Gerechtigkeit genügt.

Hans-Georg Kleinmann





# cambio CarSharing Im Rheinland unterwegs.



Düsseldorf



Köln



Bonn



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

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

## Gastbeitrag

## FUSS e.V. stellt sich vor

Seit vier Jahren setzt sich die Ortsgruppe Köln für den Fußverkehr vor Ort ein.

## Die Organisation

Der FUSS e.V., Fachverband für Fußverkehr, gründete sich Mitte der 80er Jahre und hat zum Ziel, sich für die Belange der Zufußgehenden einzusetzen, etwa in der Straßenverkehrsordnung oder in Planungsrichtlinien.

Von Beginn an sind auch einige Kölner\*innen Mitglied im FUSS e.V., aber es gab bis 2020 keine organisierte Kölner Gruppe. Im Zuge einer Organisationsentwicklung des Berliner Fachverbandes wurden in vielen Kommunen Deutschlands „Ortsgruppen“ initiiert und organisiert, so auch in Köln. Insgesamt gibt es in NRW 16, deutschlandweit über 70 Gruppen. Der Bundesverband hat aktuell ca. 1.300 Mitglieder, die Ortsgruppe Köln ca. 50, darüber hinaus einen sehr großen „Interessent\*innenkreis“, aus dem heraus sich auch einzelne Menschen engagieren.

## Fußverkehr – Was ist das?

„Das hauptsächlich vernachlässigte Verkehrsmittel“ (Werner Brög, Socialdata GmbH, auf dem BUVKO 2017) – entsprechend gering ist auch seine Behandlung und Wahrnehmung in der Verkehrsplanung, durch Ordnungsdienste, ja oftmals durch die Fußgänger\*innen selbst.

Unter Fußverkehr wird das Zurücklegen von Wegen ohne technische Hilfsmittel – eben zu Fuß – verstanden. Hinzu kommen Transporte mit Fahrzeugen, die am Straßenverkehr nicht teilnehmen dürfen, zum Beispiel Rollstuhlfahrende.

Fußverkehr unterscheidet sich grundsätzlich von allen anderen Verkehrsarten allein dadurch, dass er „divers“ ist: zielgerichtet gehen, flanieren, bummeln, wandern, sportliches Gehen und vieles andere. Fußverkehr ist auch in hohem Maße kommunikativ: Man begegnet sich auf relativ engem Raum, hat oftmals Blickkontakt, nickt sich zu, lächelt sich an, entschuldigt sich oder verhält sich auch „rüpelig“. Zufußgehende sind häufig zu zweit oder mit anderen in der Gruppe unterwegs. Meistens bewegen sie sich



Beengte, zugestellte Bürgersteige – zwei Beispiele von vielen: Petersberger Straße in Klettenberg (links), Nordstraße in Nippes (rechts)



hochflexibel im Stadtverkehr, oftmals sind sie in der Hinsicht aber auch eingeschränkt, weil sie mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen oder als Begleitperson unterwegs sind.

Zufußgehen ist natürlich und unaufwändig, hat einen Charakter von Freiheit und ist deshalb auch gelegentlich anarchistisch.

In Städten und auf Straßen, wo viele Menschen zu Fuß unterwegs sind, ist es lebendig – im Gegensatz zu vielen Autos, die unterwegs sind.

## Was benötigt Fußverkehr?

Fußverkehr benötigt nicht nur freie und sichere Wege, sondern auch ein attraktives Umfeld: Beton, eintönige Straßenschluchten, hohes MIV-Aufkommen, Abgas und Lärm halten davon ab, zu Fuß zu gehen. Deshalb besteht zwischen Fußverkehr, Stadtraumgestaltung und Aufenthaltsqualität ein grundlegender Zusammenhang.

## Beschaffenheit von Gehwegen

Die Regelwerke sehen in städtischen Wohnbereichen eine Breite von 2,50 Meter vor. So viel Platz wird benötigt, wenn zwei Menschen aneinander vorbei gehen: je 80 cm pro Person, 20 cm zwischen beiden, 20 cm

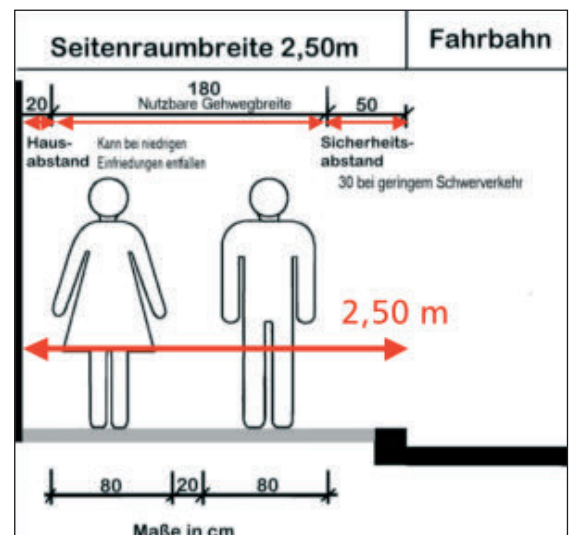
Platz zur Hauswand, 50 cm Sicherheitsabstand zur Straße. In Wohn-/Geschäftsstraßen wird jedoch eine Mindestbreite von 3,30 Meter veranschlagt.

## Die Gehwege müssen frei sein.

Oftmals haben sie hier in Köln die notwendige Breite, sind jedoch zugestellt mit geparkten Autos und Fahrrädern, Mülltonnen, Verkaufsständen, Parkautomaten, Verkehrsschildern und vielem mehr.

## Gefährdungen

Köln sorgt hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten über Straßen sehr schlecht für Fußgänger\*innen. Oftmals gibt es auf belebten Straßen über mehrere hundert



Mindestbreite von Bürgersteigen





*Neusser Straße in Nippes: Im Haupteinkaufsbereich gibt es auf einer Strecke von mehr als 250 Metern keine gesicherte Querungsmöglichkeit.*

Meter keinen gesicherten Übergang. Das stellt besonders für Kinder und ältere Menschen eine hohe Gefährdungslage dar.

Ein weiteres Problem für Ältere sind zu kurze Ampelphasen. Der Deutsche Sicherheitsrat sieht vor, dass sich die



*Krefelder Straße in der Innenstadt: Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind hier vorprogrammiert.*

Ampelphasen nach den langsamsten Verkehrsteilnehmer\*innen richten müssen. Das ist selbst im Umfeld von Senioreneinrichtungen häufig nicht der Fall.

Zugeparkte Straßenecken und Einmündungen sind ebenfalls ein großes Problem, weil die Sicht beeinträchtigt ist.

Die Aufteilung des Straßenraums zu Ungunsten des Fuß- und Radverkehrs stellt ebenfalls eine Gefährdung dar. Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen müssen sich oftmals die schmale „Nebenanlage“ teilen. Im letzten Jahr kam es in der Lindenstraße zu einem tödlichen Unfall, als eine Frau den Radstreifen auf dem Hochbord betrat und von einem Radfahrer angefahren wurde.

## Fazit

Oben wurden einige der Themen angerissen, mit denen sich die Ortsgruppe Köln des FUSS e.V. befasst.

Insgesamt muss konstatiert werden, dass es schon sehr bezeichnend ist, wie die Diskussion bei verkehrlichen Veränderungen geführt wird: Bei allen aktuellen Kölner Projekten – Trankgasse, Deutzer Freiheit, Venloer Straße, Mülheimer Brücke – bezieht sich die Diskussion im Wesentlichen auf den Autoverkehr. Fußverkehr, der immer auch dort eine ganz wichtige Rolle spielt und betroffen ist, erscheint – wenn überhaupt – nur marginal.

Anne Grose, Sprecherin FUSS e.V. ☐

## Kommentar

# Der Fußverkehrsbeauftragte hat Köln verlassen

Köln ist der Fußverkehrsbeauftragte abhandengekommen. Er ist gegangen: ziemlich genau zwei Jahre nach seinem Beginn als erster Fußverkehrsbeauftragter in einer Millionenstadt. Seinerzeit verkündete die Stadt Köln stolz seinen Dienstantritt; regional und überregional erfuhr die Stellenbesetzung große Aufmerksamkeit.

## Was ist davon geblieben?

Fußverkehrschecks in Nippes und Kalk, durchgeführt im zweiten Halbjahr 2023, legten Missstände offen, die nun beseitigt werden müssen. Wer kümmert sich darum? Wer in der Stadtverwaltung engagiert sich dafür? Was können die beteiligten Bürger\*innen erwarten?

Nicht viel – wenn man beispielsweise die Ergebnisse der einjährigen Mitarbeit von professionellen und ehrenamtlich engagierten Menschen beim Thema Außen-Gastronomie, Barrierefreiheit und Platz für Fußgänger\*innen betrachtet: 1,50 Meter Platz wurde ihnen jüngst auf Gehwegen zugestanden. Für stressfreie und sichere Begegnung sind 2,50 Meter notwendig. Kein Kompromiss wurde angestrebt, alles bleibt wie vor Rathmanns Amtszeit.

Es ist kein Wunder, dass der sehr engagierte Fußverkehrsbeauftragte dann lieber dort arbeitet, wo seine Expertise gewollt, gehört und angenommen wird.

Wir wünschen ihm da mehr Erfolg als in Köln!

Anne Grose, Sprecherin FUSS e.V. ☐



# Lange Stadtbahnen auf der Ost-West-Achse

## Gelungener Testlauf

**Stellungnahme des VCD-Arbeitskreises ÖPNV zum Testlauf der KVB mit 90 Meter langen Stadtbahnzügen**

Am 14. April 2024 fand ein zweistündiger Testlauf mit 90 Meter langen Stadtbahnen auf der Ost-West-Achse ohne Fahrgäste statt. Technische Probleme gab es nicht. Die Kölner CDU hatte den Testlauf beantragt und sah sich bestätigt, dass die Kurve am östlichen Ende des Neumarkts mit 35 Sekunden bei einer ein- oder ausfahrenden Bahn recht lange blockiert ist – dort dürfen sich Bahnen derzeit nicht begegnen.

Für den VCD machten die langen Bahnen einen gelungenen, weltstädtischen Eindruck. Sie können zu einem Symbol für einen leistungsfähigen ÖPNV in Köln werden. Wir sehen auch für den Echt-Betrieb alle Knackpunkte als gut lösbar an, insbesondere wenn Ampelschaltungen und Fahrtrassen für den Straßenverkehr neu geplant und optimiert werden.

Markus Meurer,

VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Neunzig Meter lange Stadtbahn an der Haltestelle Neumarkt beim Testlauf am 14. April 2024

## Impressum

Herausgeber:

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

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

Reiner Kraft, Markus Meurer,  
Christoph Reisig, Nicolas Sommer

Mitgegründet von Josiane Peters (+)

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

IBAN: DE55 3702 0500 0008 2455 00

BIC: BFSWDE33XXX

Bank für Sozialwirtschaft Köln

Spendenkonto:

IBAN: DE98 3702 0500 0008 2455 02

BIC: BFSWDE33XXX

Bank für Sozialwirtschaft Köln

Auflage: 10.000 Exemplare

Satz/Druck: *grüingedruckt.de*

Schloemer Gruppe GmbH

Fritz-Erler-Straße 40

52349 Düren

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

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

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

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

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

## Einladung

# Mitgliederversammlung 2024

Der Vorstand des VCD Regionalverbands Köln lädt herzlich alle Mitglieder zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein.

Termin: **Freitag, 28. Juni 2024, 18:00 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: 1. Begrüßung, Wahl von Versammlungsleitung und 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

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Im Anschluss an die Versammlung laden wir zu einem Umtrunk mit Imbiss ein.





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

## Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

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

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

## Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

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

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

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

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

Jetzt zum VCD  
**wechseln!**



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

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

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

Vorname und Name (oder Verein usw.)\* Geburtsdatum

Telefon

Straße und Hausnummer\* E-Mail

PLZ und Wohnort\* Datum und Unterschrift\*

☐ Ich benötige einen VCD-Schutzbrief. Bitte senden Sie mir Infomaterial zu.

**SEPA-Einzugsermächtigung:** Bitte helfen Sie uns, Zeit, Papier und Porto zu sparen, indem Sie uns eine Einzugsermächtigung erteilen.

Hiermit ermächtige ich den Verkehrsclub Deutschland e.V., wiederkehrende Zahlungen am oben genannten Zeitpunkt von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Die Beiträge sind jeweils fällig und werden am 1. Bankarbeitstag abgebucht. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom VCD auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN

BIC (IBAN und BIC finden Sie auf Ihrem Kontoauszug oder Ihrer EC-Karte)

Kontoinhaber\*in

Datum und Unterschrift Kontoinhaber\*in

DE38ZZZ00000030519

Gläubiger-Identifikationsnummer des VCD

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

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

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

### Vorstandsteam

Pierre Beier, Ralph Herbertz, Michael Hepting, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Melani Lauen, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Sabine Müller, Christoph Reisig, Michael Vehoff, Stephan Weber, Reinhard Zietz

### Anschrift

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

### Vorstandssitzungen und Arbeitskreistreffen

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

### Kontakt

Sie suchen Ansprechpartner für ein Verkehrsproblem? Sie möchten in einem bestehenden Arbeitskreis mitwirken oder einen neuen gründen? Oder Sie möchten ganz einfach mehr über den VCD und die Arbeit des Regionalverbands Köln erfahren?

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

VCD-Büro: [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de)  
Arbeitskreis Radverkehr: [fahrrad@vcd-koeln.de](mailto:fahrrad@vcd-koeln.de)  
Arbeitskreis ÖPNV: [oePNV@vcd-koeln.de](mailto:oePNV@vcd-koeln.de)  
Arbeitskreis Fußverkehr: [fussverkehr@vcd-koeln.de](mailto:fussverkehr@vcd-koeln.de)  
Redaktion Rheinschiene: [rheinschiene@vcd-koeln.de](mailto:rheinschiene@vcd-koeln.de)

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

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



## Spendenauf Ruf

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

Um dies zu ermöglichen, braucht er finanzielle Unterstützung.

Werden Sie Unterstützer und spenden an den Regionalverband!

### Unser Spendenkonto:

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

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

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

**Vielen Dank!**





Stadt Köln



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

**Miteinander klingt's  
einfach besser**

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



# Bewegt viel – auch fürs Klima!

Das KVB-Lastenrad

**90 Min.**  
gratis je Woche  
für alle mit



[www.kvb.koeln/lastenrad](http://www.kvb.koeln/lastenrad)

