

RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 74, Winter 2025/26



Köln hat gewählt:

**Wie geht es weiter mit
der Verkehrswende?**

KEIN RAD? KEIN PROBLEM!



FINDE DEIN NEUES BIKE BEI RADLAGER UND AUF DRAHT

Unsere Fachgeschäfte in Köln bieten Dir eine breite Auswahl an Fahrrädern, E-Bikes, Zubehör und Serviceleistungen. Besuche uns und finde Dein perfektes Fahrrad!

Radlager
FAHRRÄDER FÜR ALLE!
www.radlager.de

Sechzigstraße 6 | 50733 Köln-Nippes
radlager.de | [instagram.com/radlager_koeln](https://www.instagram.com/radlager_koeln)

auf draht 
- alles rund ums Fahrrad -

Weyertal 18 | 50937 Köln-Sülz
aufdraht-koeln.de

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

die Kommunalwahlen sind vorbei und es gibt in Köln einen neuen Oberbürgermeister sowie veränderte Mehrheitsverhältnisse im Rat und in den Bezirksvertretungen.

Ob und welche Bündnisse sich zukünftig bilden, wie fest diese sein werden oder ob fallweise Abstimmungen die Regel sein werden, ist zum Zeitpunkt des Drucks dieser Ausgabe noch offen. In jeder Konstellation ist aber sicher, dass Verkehrspolitik – einer der Aufreger in der zurückliegenden Ratsperiode – auch in den nächsten fünf Jahren ein kommunalpolitischer Schwerpunkt und von vielfältigen und vermutlich auch wieder heftigen Diskussionen begleitet sein wird.

Natürlich werden wir uns in diese Diskussionen einmischen und mit Vorschlägen und Argumenten für eine gleichermaßen umweltfreundliche wie klimagerechte und stadtraumverträgliche Mobilität eintreten. Diese Ausgabe der RHEINSCHIENE ist mit einer Vorausschau auf die kommende Ratsperiode als Titelthema gewissermaßen ein Auftakt dazu.

In den letzten Jahren hatten wir auf den verschiedensten Ebenen einen fruchtbaren Austausch mit den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung. Dies möchten wir fortsetzen und vertiefen. Daher haben wir die für uns verkehrspolitisch besonders wichtigen Themen in Form eines **Briefs an den neuen Kölner Oberbürgermeister** Torsten Burmester formuliert (Seite 4).

Drei weitere Artikel ergänzen den Schwerpunkt dieser Ausgabe, und zwar

- eine Beschreibung der Herausforderungen, mit denen die **Finanzierung des ÖPNV** angesichts knapper werdender Ressourcen konfrontiert ist (Seite 8),
- eine Skizze des aktuellen Stands und der Perspektiven der **Verkehrswende** in Köln (Seite 10) sowie
- ein kurzes Schlaglicht auf Ausschnitte des **Kommunalwahlkampfes**, die zeigen, wie wir uns die verkehrspolitische Diskussion in den nächsten fünf Jahren auf keinen Fall mehr wünschen (Seite 11).

Noch eine letzte Vorbemerkung: Unter den weiteren Beiträgen dieser Ausgabe befinden sich auch wieder einige **Gastbeiträge**: Die Firma ampido stellt ihr Konzept für eine effiziente Parkraumnutzung vor (Seite 18), die Stadt Köln beschreibt Kampagnen zur Verkehrssicherheit (Seite 19) und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung (Seiten 26 und 27) und die städtische Fußverkehrsbeauftragte ein gemeinsames Projekt mit dem FUSS e.V. (Seite 22). Da wir gelegentlich danach gefragt werden: Selbstverständlich liegt die inhaltliche Verantwortlichkeit für alle Gastbeiträge bei den jeweiligen Autor*innen.

Wir wünschen eine anregende Lektüre dieser Ausgabe,
die Redaktion der RHEINSCHIENE



Unser Titelbild zeigt das historische Rathaus und das Hinweisschild auf die U-Bahnhaltestelle „Rathaus“ am Altermarkt in Köln

Inhalt

Titelthema Kommunalwahlen

Kommunalwahlen 2025 in Köln:	
Ein Brief an den neuen Oberbürgermeister	4
ÖPNV-Finanzierung: Am Wendepunkt	8
Verkehrspolitik: Wie funktioniert die Verkehrswende?	10
Kommunalwahlkampf:	
Ideologisches zum Verkehr in den Veedeln	11

Verkehr Allgemein

Anpassung an den Klimawandel:	
Parkende Autos befeuern städtische Hitzeinseln	13
Neue Rheinbrücken an Ubierring und Bastei:	
Konkrete Entwürfe liegen vor	14
Straßenbau I:	
Wo bleibt das Verkehrswachstum in Leverkusen?	16
Straßenbau II:	
Verkehrsprognosen beim Autoverkehr sind überholt	16
Verkehrsflächen in Köln:	
Wie gerecht ist eigentlich die Verteilung?	17
Gastbeitrag: Mehrfachnutzung von Parkraum	18
Städtische Verkehrssicherheitskampagnen	19
Mobilstation Ulrepforte: Das Raumbuch als Orientierung	20
Projektbericht: „Besseres Klima in Kommunen geht gut“	22

Radverkehr

Niehler Kirchweg/Gürtel:	
Fahrrad hat Vorrang gegenüber dem Auto	22
Hohenzollernring: Fahrrad überholt Auto	23
Mülheimer Brücke: Chancen der Sanierung nutzen	24
Team für Nahmobilität:	
Aktuelles zum Radverkehr in Köln	26
E-Bikes: Ein häufiger Ersatz für Autos	28
Radfahren auf dem Auenweg:	
Eine durchwachsene Angelegenheit	30

Öffentlicher Nahverkehr

Fahrplan der Linie 18:	
Wieder über den Rhein, aber reduziert	30
Schienenersatzverkehr:	
Ratlose Pendlerinnen und Pendler	31
Verlängerung der Linie 4:	
Stadtbahnanschluss für Niederaußem	32
Kommentar:	
Schleppender Planungsverlauf	33
Veranstaltungshinweis für den 5. Dezember 2025	33
Eisenbahnbrücken: Industriedenkmäler gefährdet	34
Sperrung des Kölner Westrings:	
Die Fahrgäste bleiben auf der Strecke	35

VCD

Autofreie Siedlung: Einladung zu einer Führung	36
Bericht von der Mitgliederversammlung 2025	36
Impressum	36
Der VCD stellt sich vor	37
Beitrittsformular	37
Kontakte	38
Spendenaufruf	38

Kommunalwahlen 2025 in Köln

Ein Brief an den neuen Oberbürgermeister

In diesem Artikel, der als Brief an den neugewählten Oberbürgermeister Torsten Burmester gestaltet ist, beschreiben wir unsere Erwartungen an die Verkehrspolitik in Köln in den nächsten Jahren. Dabei knüpfen wir an die von Herrn Burmester und der SPD im Vorfeld der Kommunalwahl formulierten Vorstellungen und Zielsetzungen an.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Burmester,

der VCD Regionalverband Köln gratuliert Ihnen herzlich zu Ihrer Wahl zum Kölner Oberbürgermeister, einem Amt, das – angelehnt an Franz Münteferings berühmte Aussage –, nach dem Papst und dem SPD-Vorsitz bestimmt das schönste Amt der Welt ist. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der verantwortungsvollen Aufgabe, Köln in eine nachhaltige und sozial gestaltete Zukunft zu führen.

Im Wahlkampf und in Ihren Interviews, zum Beispiel mit dem Kölner Stadtanzeiger oder dem ADFC, haben Sie wiederholt betont, dass Verkehrspolitik planvoll, gerecht und im Interesse aller gemacht werden soll – unabhängig vom Verkehrsmittel. Sie haben klargemacht, dass

- der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als das sozial gerechteste Verkehrsmittel gestärkt werden muss,
- Zu Fuß Gehende besonders schutzbedürftig sind und Vorrang bei der Stadtgestaltung verdienen,
- der Radverkehr mit sicherer und, wenn möglich, baulich getrennter Infrastruktur erfolgreich sein kann und
- die Verkehrswende nur dann gelingen kann, wenn die Außenbezirke einbezogen werden.

Eine koordinierte und geplante Verkehrspolitik über alle Verkehrsträger hinweg sei nötig, um dieses Ziel zu erreichen. Sie beklagten etwas polemisch und wohl dem Wahlkampf geschuldet, dass derzeit viel erratische Verkehrspolitik zu sehen sei und Sie versprachen hier mehr Struktur. In den letzten Wochen vor der Stichwahl hat das Thema Sicherheit und Sauberkeit die Debatten dominiert.

Auch die Antworten Ihrer Partei auf unseren Fragenkatalog unterstreichen diese Linie: Die SPD setzt auf einen so-

lidarisch finanzierten ÖPNV, den Ausbau des Stadtbahn- und Schnellbussystems, RadPendlerRouten, neue Rheinquerungen und autofreie Veedelszentren. Ziel ist eine Verkehrswende, die sozial gerecht, klimafreundlich und lebenswerter für alle Kölner:innen ist.

Gerne möchten wir einige unserer Positionen mit Ihrem Wahlprogramm und dem Ihrer Partei in Verbindung setzen. Ein zentraler Bezugspunkt sind die zehn Fragen des VCD, die Ihre Partei dankenswerterweise umfassend beantwortet hat. Weiterhin ist es uns wichtig, die aktuelle Situation der Stadt Köln zu beleuchten. Dabei werden wir vornehmlich die Themen ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, öffentlicher Raum sowie als übergeordneten Punkt die Klimastrategie betrachten, um daraus konkrete Ideen und Handlungsstrategien abzuleiten.

ÖPNV

Die letzten Jahre im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs bestanden aus Planungen und Diskussion – nicht nur zur Ost-West-Achse. Ein wesentlicher Schritt war die Festschreibung des **ÖPNV-Netzentwicklungsplans** mit den wichtigsten Streckenerweiterungen (Linie 7 nach Langel, Linie 4 nach Niederaußem, Linie 17 rechtsrheinisch nach Bonn, Linie 13 linksrheinisch) sowie von Kapazitätserhöhungen der Linien 4, 13 und 18.

Weiterhin hat die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie zu einem **Schnellbussystem** erstellt und der Stadtrat hat zwei Linien mit deutlicher Zustimmung priorisiert. Auch Planungen für zusätzliche Rheinquerungen, ob mit der Seilbahn, mit dem Wasserbus oder über neue Brücken wurden vom Stadtrat befürwortet.

Die Vielzahl der Pläne erfreut, die geringe Zahl an tatsächlichen Umsetzungen fällt auf. Eine Priorisierung der Vorhaben, die deren Finanzierung sowie die benötigten personellen Ressourcen im Blick hat und sich daran orientiert, möglichst zügig zu spürbaren Verbesserungen im Netz zu kommen, steht noch aus.

Die Kernforderungen der SPD für den ÖPNV sind:

- der barrierefreie Ausbau aller Haltestellen, um ein inklusives und gerecht-



Torsten Burmester am 28. September 2025 nach Beendigung der Stichwahl abends in der Piazzetta des Historischen Rathauses Köln

© Elke Wetzig, CC BY-SA 4.0 via Wikimedia Commons



Einige Wochen vor der Kommunalwahl befragten wir die Parteien mit zehn überwiegend offen formulierten Fragen nach ihren verkehrspolitischen Positionen. Die Antworten haben wir Ende August in einer **RHEINSCHIENE extra** auf unserer Website www.vcd-koeln.de veröffentlicht. Download über nebenstehenden QR-Code.



- tes Nahverkehrsangebot zu etablieren,
- die Kapazitätssteigerung überlasteter Linien durch längere Fahrzeuge, dichtere Takte und eine digitale Zugsicherung sowie
- Linienverlängerungen, mit einem Fokus auf die Anbindung wachsender und bisher unterversorgter Stadtteile sowie tangentialer Verbindungen.

Insgesamt stellen wir beim Thema ÖPNV-Ausbau – mit Ausnahme der Bewertung einer Tunnellösung für die Ost-West-Achse – deutliche Übereinstimmungen zwischen unseren Positionen fest.

Vorherrschendes Thema der nächsten Legislaturperiode wird die **Finanzierung des ÖPNV** sein. Es müssen nicht nur Mittel für den Ausbau eingeworben und bereitgestellt werden, auch der laufende Betrieb der Busse und Bahnen muss bezahlt werden. Der VCD Regionalverband Köln fordert von der neuen Stadtregierung eine klare Priorisierung der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs und zusätzliche Mittel für den Ausbaus des Angebots.

Die steigenden Betriebskosten und begrenzten Zuschüsse setzen den ÖPNV unter Druck – bereits jetzt ist absehbar, dass ohne zusätzlichen Mitteleinsatz weniger Busse und Bahnen fahren werden. Es könnte dann dazu kommen, dass in einigen Stadtteilen spätabends oder am Wochenende kein Bus mehr fährt, dass der heute auf den meisten Buslinien vorherrschende 20-Minuten-Takt ausgedünnt wird, dass Verstärkerfahrten bei der Stadtbahn reduziert werden und der Betriebsschluss vorverlegt wird. Solche Einschränkungen würden den gemachten Wahlversprechen deutlich widersprechen.

Es ist unerlässlich, krisensichere Finanzierungswege zu finden. Ein über die

bisherige Querverbundfinanzierung durch die Einnahmen der Rheinenergie hinausgehendes zukunfts-sicheres Modell muss entwickelt und umgesetzt werden.

Ihre Partei hat bereits einige Ideen vorgetragen, zum Beispiel das Solidarprinzip, also eine Finanzierung ähnlich dem Studierendenticket. Auch für einen städtischen Solidarfonds zeigen Sie sich offen, der unter anderem aus Stellplatzablösegeldern gespeist wird. Weiterhin ist auch über die Erhöhung der städtischen Zuschüsse für den ÖPNV und die aktive Einwerbung zusätzlicher Mittel von Land und Bund nachzudenken. Für weitere Finanzierungsinstrumente wie eine Citymaut oder eine Nahverkehrsabgabe müssen in Bund und Land erst Mehrheiten für die gesetzlichen Grundlagen gefunden werden.

Radverkehr

In den letzten Jahren hat sich Köln auf den Weg gemacht, den Radverkehr entscheidend zu stärken. In allen Bezirken wurden **Radverkehrskonzepte** und **Fahrradstraßennetze** entwickelt und von der Politik verabschiedet. Jeder Bezirk hat nun eine Blaupause für die Weiterentwicklungen seiner Fahrradinfrastruktur. In den nächsten Jahren sollten die in den Konzepten vorgesehenen Maßnahmen auch zügig und kontinuierlich umgesetzt werden.



Ein hochwertiger öffentlicher Nahverkehr ist auf eine angemessene Finanzausstattung angewiesen. Die Sicherung der erforderlichen Gelder für den Erhalt und den Ausbau des Bus- und Bahnangebots gehört in den nächsten Jahren zu den zentralen kommunalpolitischen Herausforderungen.

Im Bereich der **Radpendlerrouen** (RPR) wurden die ersten Hauptrouten geplant. Ihr Verlauf ist bei den Routen RPR 1 (Leverkusen), RPR 2 (Bergisch Gladbach) RPR 3 (Rösrath) und RPR 4 (Troisdorf) politisch entschieden, weitere Linienführungen stehen in den nächsten Monaten in der Diskussion. Radpendlerrouen reichen weit in das Umland und binden auch entferntere Stadtteile an. Hier ist ein großer Nutzen zu erwarten.

Für die Innenstadt bahnbrechend war der **Achsenbeschluss**, der vorsieht auf der Ost-West-Achse und auf der Nord-Süd-Fahrt ausreichend breite Fahrradinfrastruktur umzusetzen. Die ersten Schritte sind gemacht, so auf der Aachener Straße, der Tel-Aviv-Straße und nun auch auf der Turiner Straße. Hier müssen aber mit Mut und Vertrauen in den Erfolg der Maßnahme dringend die weiteren Teilstücke innerhalb der Stadt zwischen Heumarkt und Rudolfplatz, der Deutzer Brücke sowie zwischen der Südstadt und Nordstadt angegangen werden. Das Projekt „RingFrei“ zeigt das Potenzial.

Die Zahl der Radfahrenden zeigt immer dort stark an, wo eine gute Infrastruktur entsteht. Unserer Meinung nach ist es nicht entscheidend, alle Routen baulich getrennt auszuführen. Ob und inwieweit eine Trennung möglich ist, liegt an den jeweiligen örtlichen Begebenheiten. Die Gestaltung der Ringe zeigt, dass eine hohe Sicherheit auch ohne bauliche Trennung erreicht werden kann, wenn die Geschwindigkeit des Autoverkehrs reduziert wird.

Die vom Stadtrat beschlossenen **sicheren Schulstraßen** sollten mit hoher Intensität ausgebaut werden. Schulwege sind mehr als nur die Straße vor der Schule.



Viele Pläne, aber so gut wie keine Umsetzungen. Der Stadtbahnausbau kommt nur im Kriechgang voran. Die letzte Streckenverlängerung, die Verlängerung der Linie 3 vom Ollenhauerring ins Görlinger Zentrum – das Foto zeigt die Endhaltestelle –, wurde im Jahr 2018 abgeschlossen.

Vielmehr müssen die gesamten Zuwegungen sicher gestaltet sein. Tempo 30 ist hier ein wichtiges Instrument.

Zwei neue **Rheinquerungen**, die dem unmotorisierten Verkehr vorbehaltenen sind, sollten an Bastei und Ubiering die Verbindung zwischen dem links- und dem rechtsrheinischen Köln verbessern. Die SPD begrüßt beide Projekte. Auch der VCD sieht in ihnen, trotz Schwierigkeiten in der Detailplanung, große Chancen. Es darf aber nicht vergessen werden, dass bereits bestehende Brücken wie die Deutzer Brücke, die Hohenzollernbrücke und die Mülheimer Brücke ebenfalls für den unmotorisierten Verkehr aufgewertet werden können und müssen.

Die hier skizzierte koordinierte Radverkehrspolitik sollte unter Ihrer Führung fortgesetzt werden. Da sie Ihren Grundsätzen entspricht, sehen wir klare Schnittmengen in den Zielen.

Fußverkehr

Seit 2023 hat Köln Fußgängerbeauftragte. Zuzußgehen wird in Köln, das haben Sie auch sehr deutlich gemacht, offensichtlich vernachlässigt: wenig Platz, zugeparkte und zu enge Gehwege, Ampelschaltungen, die auf den Autoverkehr ausgerichtet sind, keine Orte zum Entspannen. Bislang hat die Stadt außer der Entwicklung „Freier Ecken“ – durch Mobiliar von parkenden Autos freigehaltene Kreuzungsränder – wenig getan.

Den Handlungsbedarf sehen Sie und möchten den Fußverkehr in den Mittelpunkt der Planung stellen. Dazu ist aber mehr erforderlich als nur der von der SPD geforderte fußverkehrsgerechte Umbau von Kreuzungen.



Das Projekt „RingFrei“ zeigt, dass gute Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für die Zunahme des Radverkehrs ist. Es zeigt auch, dass Radfahren auch ohne bauliche Trennung sicher sein kann, wenn die Radspuren hinreichend breit und die Fahrgeschwindigkeiten abgesenkt sind.

Eine **Fußverkehrsstrategie** durch die Stärkung der Fußverkehrsbeauftragten ist entscheidend. Räume für den Fußverkehr dürfen nicht durch parkende Autos eingeschränkt werden. Gehwegparken muss daher einheitlich und konsequent geahndet werden, der Ermessensspielraum zu Lasten der Fußgänger muss ein Ende haben. Ein **Sofortprogramm für Sicherheit und Aufenthaltsqualität**, beginnend mit Kreuzungen, Schulwegen, klarer Ahndung von Vergehen und weiteren Zonen für unmotorisierte Verkehrsteilnehmende wäre ein sichtbarer erster Schritt.

Öffentlicher Raum

In diesem Bereich hat Köln einen klar erkennbaren Nachholbedarf. Köln benötigt

ruhige Orte zum Verweilen und Wohlfühlen für Anwohnende und Gäste. Köln benötigt mehr autoarme, besser noch gänzlich autofreie Zonen, mehr Bereiche, die Aufenthaltsqualität ausstrahlen. Es braucht mehr heimelige, mehr quirlige, mehr grüne, mehr nachbarschaftlich organisierte Orte. Zugleich sollen sich die besonderen Gebäude Kölns zur Schau stellen können: der Dom, die romanischen Kirchen, der Rhein müssen sich präsentieren und großstädtisches Ambiente ausstrahlen dürfen.

Leider gibt es nur wenige positive Beispiele. Das verkehrsberuhigte Domumfeld wartet auf eine hochwertige Gestaltung, die einem Weltkulturerbe gerecht wird. Die Umsetzung des Verkehrskonzepts Altstadt zeigt, dass das Aufstellen von Pflanzkübeln keine Stadtgestaltung ersetzt. In kleinen nachbarschaftlichen Bereichen gab es größere Fortschritte. Der neugegründete Bürgerrat macht konkrete Vorstellungen zu möglichen Veedelsblöcken. Es ergeben sich viele Möglichkeiten in das Tun und das Erleben zu kommen.

Die Umgestaltung der Gürzenichstraße zeigt, dass die Stadt Köln hochwertige Straßenräume gestalten kann, es aber zu selten tun darf. Die hoffentlich bald anstehende Umgestaltung der Ehrenstraße und der umliegenden Straßen kann darauf aufbauen. Der Eigelstein kann die Blaupause für eine autofrei gestaltete Einkaufsstraße werden. Auch die Verkehrsversuche auf der Deutzer Freiheit und der Venloer Straße haben Erkenntnisse geliefert, wie auf einer Einkaufsstraße unmotorisierter



Für den gesamtstädtischen Radverkehr sind gute Verbindungen über den Rhein wichtig. Der Bau der beiden geplanten neuen Fuß- und Radbrücken an Ubiering und Bastei wäre daher ein bedeutender Fortschritt. Die Verbesserung der Fuß- und Radinfrastruktur an den bestehenden Brücken, zum Beispiel der Mülheimer Brücke (Foto), ist gleichermaßen nötig.

Verkehr in Einklang mit Aufenthaltsqualität gebracht werden kann.

Während oben praktische Beispiele beschrieben wurden, ist im Planerischen ein Meilenstein für nachhaltige Stadtgestaltung gelungen: die Verabschiedung des **Grundnetzes für den motorsierten Individualverkehr** (MIV-Grundnetz). Vordergründig eine Strategie, den Autoverkehr zu stärken, ist es tatsächlich die Möglichkeit, die Autodominanz in großen Teilen der Stadt zu begrenzen. Außerhalb des MIV-Grundnetzes ergeben sich viele Chancen, nachhaltige Verkehrspolitik umzusetzen. Öffentliche Orte können einfacher entwickelt werden, autoarme Veedelszentren oder Veedelsblocks können entstehen, Zonen ohne motorisierten Individualverkehr sind möglich. Klimaresiliente Programme wie „Schatten statt Parken“ können einen Beitrag zur Stadt in der Klimakrise mit Extremhitze leisten.

Die Antworten Ihrer Partei auf unsere Fragen weisen in diesem Bereich große Schnittmengen mit unseren Positionen auf, wir freuen uns daher auf konstruktive Diskussionen bei den Umsetzungen.

Klimaanpassung

Veränderung wie Entsiegelung, Begrünung und Schattenflächen wirkt sich, wie anhand der wenigen Projekte etwa der Zülpicher Straße zu sehen ist, schnell positiv auf das Stadtbild und die Qualität der Räume aus.



Außengastronomie und Stadtgrün statt Parkplätzen – die Deutzer Freiheit zeigte während des Verkehrsversuchs vor zwei Jahren in Ansätzen, wie der öffentliche Raum attraktiver gestaltet werden kann.

In dem Bereich erwarten wir in den nächsten Jahren mehr Aktivität und vor allem Durchsetzungskraft, damit das, was Ihre Partei wünscht, Wirklichkeit wird:

„Wir wollen Verkehrsflächen überall dort, wo möglich, entsiegeln und begrünen – etwa durch die Umwandlung von Parkplätzen in Aufenthalts- oder Grünflächen. Zudem sollen alle neuen Mobilitätsstationen und Haltestellen mit Schattenspendern ausgestattet werden. In Superblocks und Stadtteilzentren wollen wir Frischluftschneisen und Entsiegelung gezielt einplanen.“

Weiterhin gehört zum klimagerechten Verkehr der Ausbau der Ladestationen, der ebenfalls unbestritten ist. Diese Aussagen zeigen eine große Gemeinsamkeit mit unseren Positionen auf.

Zwei Punkte zum Abschluss

Die Themen **Sauberkeit** und **Sicherheit** waren Ihnen im Wahlkampf sehr wichtig. Beide sind auch nach unserer Meinung **Grundpfeiler einer nachhaltigen Stadtgestaltung**. Tatsächlich nimmt hier die Verkehrspolitik eine herausragende Rolle ein. Öffentliche Räume, die vom Auto dominiert werden, sind Durchfahrtsräume, sind unbelebt und unsozial, niemand fühlt sich verantwortlich für ihr Erscheinungsbild. Lebendige Orte, Veedelsorte, die gemeinsam genutzt werden, die einen hohen Wert für die soziale Veedelsstruktur haben, werden auch gemeinschaftlicher gepflegt. Eine saubere, sichere und soziale Stadt schafft Vertrauen, ermöglicht Mobilität und stärkt das Miteinander, erlaubt Teilhabe. Wenn Schulwege, Haltestellen und Plätze als sichere Räume gestaltet werden, gewinnen Kinder, Familien, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen an Freiheit und Selbstständigkeit – das ist gelebte Mobilitätsgerechtigkeit und Förderung der Inklusion, ein Wert, den auch Ihre Partei postuliert. Diese gezielte Stärkung des sozialen Zusammenhalts ist neben Veränderungen bei den AWB ein entscheidender Punkt. Sauberkeit wird gelebt und nicht nur verordnet.

Einige abschließende Worte zu der von Ihnen so benannten „**erratischen Verkehrspolitik**“. Tatsächlich tauchten in den letzten Jahren seltsame Beschlüsse auf. Zum Beispiel sind die Deutzer Drehbrücke und die Kitschburger Straße jeweils nur in den Ferien und am Wochenende autofrei, ansonsten für den Autoverkehr frei gegeben. Welcher Arbeitnehmer, der mit dem Auto zur Arbeit fährt, kennt die

Das ist uns wichtig:

- Sicherung und Ausbau des ÖPNV-Angebots statt Kürzungen
- Erhöhung der städtischen Zuschüsse und aktive Einwerbung zusätzlicher Bundes- und Landesmittel für den ÖPNV
- Einsatz für neue Finanzierungsinstrumente wie die Citymaut oder die Nahverkehrsabgabe auf Landes- und Bundesebene
- mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr, höhere Aufenthaltsqualität und mehr Grün im Straßenraum
- kontinuierlicher Ausbau einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur
- konsequentes Vorgehen gegen illegales Gehwegparken

Ferienzeiten und richtet danach seinen Arbeitsweg aus?

Statt einer durchgehenden Radinfrastruktur hört ebendiese leider zu oft vor Kreuzungen einfach auf, Radfahrende sind auf sich alleine gestellt.

Erratisch und nicht nachvollziehbar ist für uns auch die oben beschriebende Praxis des Ordnungsamts, zwischen Delikten und Ahndung zu unterscheiden, sprich Parkverstöße in vielen Fällen nicht zu ahnden. Klare und deutlich sanktionierte Regeln werden besser und regelmäßiger eingehalten. Hier sind wir im Einklang mit Ihnen und hoffen, dass solche misslungenen Kompromisse schnell geändert werden.

Fazit

In den vergangenen Jahren wurde viel Zeit in die Entwicklung von Konzepten investiert. Nun muss die Zeit der Umsetzung folgen. Wir möchten Sie ermutigen, diese Vorhaben entschlossen und mit sichtbaren Schritten umzusetzen.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, Sie haben in Ihren Interviews gesagt, Köln brauche endlich „eine Verkehrswende, die funktioniert“. Wir teilen dieses Ziel und sind, wie aufgezeigt, in großen Bereichen in der Richtung ähnlich unterwegs.

Der VCD Regionalverband Köln steht Ihnen und Ihrer Verwaltung dabei als konstruktiver, kritischer und lösungsorientierter Partner zur Seite. Wir würden uns daher auch freuen, wenn wir in nächster Zeit eine Gelegenheit finden, uns persönlich kennenzulernen.

VCD Regionalverband Köln



ÖPNV-Finanzierung Am Wendepunkt

Der Öffentliche Nahverkehr sollte das Rückgrat der Verkehrswende sein. Doch statt des notwendigen Ausbaus drohen Angebotsverschlechterungen.

Die Lage ist grotesk: Während im Wahlkampf alle Parteien eine Verbesserung, ja gar einen Ausbau des ÖPNV-Angebots versprochen, wird bei Betrachtung der Finanzsituation deutlich, dass in den kommenden Monaten und Jahren eher das Gegenteil eintreten wird: Sollten sich die Rahmenbedingungen nicht grundlegend ändern, dürften ÖPNV-Leistungen in erheblichem Umfang abgebaut werden. Es werden in Köln in Zukunft also nicht mehr sondern weniger Busse und Bahnen verkehren.

Die Ursachen für die Misere

Grund hierfür sind vor allem die steigenden Kosten des ÖPNV-Betriebs bei gleichzeitig gleichbleibendem oder gar schrumpfendem Finanzrahmen. Letzterer setzt sich in erster Linie aus den Fahrgeldeinnahmen, Zuschüssen von Bund und Land sowie aus Geldern zusammen, die die KVB über den sogenannten Querverbund von der Stadtwerke Köln GmbH erhält. Hierbei handelt es sich vor allem um Gewinne der Rheinenergie AG. Und gerade bei diesen Gewinnen scheint das „Ende der Fahnenstange“ nun erreicht zu sein. Mitte des Jahres hat das Finanzdezernat eine Mitteilung veröffentlicht, in der folgende Prämisse für die künftige KVB-Verlustübernahme durch die Stadtwerke Köln GmbH aufgestellt wird: „Unter der Voraussetzung der Fortführung der Ausschüttung von 50 Mio. Euro an die Stadt Köln und der Übernahme der Verluste der KölnBäder ist ein Verlustausgleich von max. 160 Mio. Euro bei der KVB aus dem Konzern heraus finanzierbar.“

In der gleichen Quelle steht zu lesen, dass die Verlustübernahme im Jahr 2024 bereits 185 Millionen Euro betrug. Aufgrund von außerordentlichen Gewinnen auf Seiten der Rheinenergie war diese Verlustübernahme einmalig möglich. Da in den kommenden Jahren aber wieder mit niedrigeren Gewinnen aus dem Strom- und Gasgeschäft gerechnet wird, stehen nun die 160 Millionen Euro als Grenze



Weitere ÖPNV-Finanzierung ungeklärt: Werden in Zukunft noch genauso viele KVB-Busse fahren wie heute?

dessen im Raum, was auf Seiten der Stadtwerke Köln GmbH als dauerhafter ÖPNV-Zuschuss möglich erscheint.

Um die Möglichkeiten auszuloten, wie mit der beschriebenen Herausforderung umzugehen ist, hat die Kämmerin einen Lenkungsreis bestehend aus Mitgliedern der Finanz- und Verkehrsverwaltung, der Stadtwerke Köln GmbH sowie der KVB eingerichtet. Dieses Gremium soll „Handlungsalternativen und -optionen“ erarbeiten, wie mit der ÖPNV-Finanzierung im Rahmen der Aufstellung des kommenden Haushaltsplans, der ab 2027 gelten wird, umgegangen werden soll. Um dieses Ziel zu erreichen wurde neben dem Lenkungsreis auch ein politisches Begleitgremium installiert, das „dem Lenkungsreis als Beratungsgremium zur Verfügung steht, um in Abhängigkeit der finanziellen Rahmenbedingungen Handlungsvorschläge und -empfehlungen für den anschließenden Haushaltsberatungsprozess zu entwickeln, zu prüfen und fachlich und finanziell zu diskutieren und zu bewerten.“ Die letztendliche Entscheidung über die weitere städtische ÖPNV-Finanzierung bleibt den zuständigen politischen Gremien vorbehalten, also in erster Linie dem Finanzausschuss und dem Rat.

Zusätzliche Mittel vom Bund oder dem Land NRW?

Die Mitteilung der Kämmerei ist relativ eindeutig in der Frage, ob von Seiten der

Stadtwerke Köln GmbH eine höhere Verlustübernahme denkbar ist. Dies wäre aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen nur für den Fall vertretbar, dass die Stadt auf die vom Rat beschlossene Gewinnabführung an den städtischen Haushalt in Höhe von 50 Millionen Euro pro Jahr verzichten würde. In diesem Fall fehlt das Geld im bereits heute schon stark überzeichneten Haushalt.

Die meisten Parteien forderten vor diesem Hintergrund in ihren Wahlprogrammen, dass Bund und Land NRW ihre Zuschüsse für den ÖPNV-Betrieb erhöhen mögen. Der Bund hat allerdings im Rahmen der Weiterfinanzierung des „Deutschland-Tickets“ bereits klargestellt, dass kein zusätzliches Geld für den ÖPNV zu erwarten sei. Anders sieht es in NRW aus: Hier hat der Verkehrsminister kürzlich angekündigt, dass es im Rahmen einer Reform des ÖPNV-Gesetzes zu einer schrittweisen Erhöhung der Kostenpauschale von heute 130 auf 170 Millionen Euro im Jahr 2028 kommen wird. Für Köln bedeutet das eine Steigerung von derzeit 0,7 auf 0,9 Millionen Euro pro Jahr – angesichts der oben dargestellten Zahlen ein „Tropfen auf dem heißen Stein“ und kein nennenswerter Beitrag für die zu lösenden finanziellen Probleme.

Alternative Finanzquellen?

Einige Parteien, darunter die Grünen und die Linken, können sich die Einführung

zusätzlicher Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV vorstellen, zum Beispiel in Form einer Citymaut oder einer personen- oder firmenbezogenen Nahverkehrsabgabe. Das Problem bei diesen Instrumenten ist allerdings, dass bislang kein hinreichender Rechtsrahmen besteht, um sie umzusetzen, und sie daher nur langfristig zur Lösung der aktuellen Herausforderungen beitragen können. In Nordrhein-Westfalen hatte sich die amtierende Koalition zwar ins Aufgabenbuch geschrieben, die Einführung zusätzlicher ÖPNV-Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen. Ergebnisse hierzu wurden bislang aber nicht veröffentlicht.

Mögliche und bereits bestehende Einnahmequellen, wie Parkgebühren und Stellplatzabläsen, reichen bei Weitem nicht aus, um spürbare Anteile an den ÖPNV-Kosten zu generieren.

Was bleibt?

Für die nächste Amtsperiode des Kölner Stadtrats bleiben daher nur zwei grundlegende Optionen. Entweder werden zu-

sätzliche Haushaltsmittel für den ÖPNV bereitgestellt. Dies würde jedoch bedeuten, dass an anderer Stelle im Haushalt weiter gespart werden muss, da man sonst den Haushalt der Gefahr einer Nicht-Genehmigungsfähigkeit durch die Kommunalaufsicht aussetzt. Oder der Rotstift wird beim ÖPNV-Angebot selbst angesetzt. Auch wenn alle Parteien diese Option in ihren Wahlprogrammen implizit ausgeschlossen haben, da ihnen ja ein Ausbau des ÖPNV vorschwebt, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass es genau dazu kommen wird.

Da es nicht nur um zwei bis drei Millionen Euro pro Jahr geht, sondern eher um das Zehnfache mit weiter zunehmender Tendenz, stehen Angebotskürzungen in klar spürbarem Umfang im Raum.

Es könnte dazu kommen, dass in einigen Stadtteilen spätabends oder am Wochenende kein Bus mehr fährt, dass der heute auf den meisten Buslinien vorherrschende 20-Minuten-Takt umfangreich ausgedünnt wird, dass Verstärkerfahrten bei der Stadtbahn reduziert werden oder der Betriebsschluss vorverlegt wird.

Vielleicht schaffen es die oben erwähnten Arbeitsgruppen zumindest, einen Vorschlag zur Finanzierung des aktuellen Angebots über die nächsten zwei bis drei Jahre auf den Tisch zu legen, um dem neuen KVB-Vorstand, der ab Frühjahr kommenden Jahres in Amt und Würden sein wird, die Gelegenheit zu geben, längerfristige tragfähige Finanzierungsperspektiven zu erarbeiten. Zudem könnte die Automatisierung des ÖPNVs – siehe dazu den Beitrag in der letzten RHEINSCHIENE – mittel- bis langfristig eine gewisse Entlastung bei den kontinuierlich steigenden Personalausgaben bringen.

In den kommenden Monaten werden wichtige Weichenstellungen für den Kölner ÖPNV getroffen. Es wird spannend sein, wie sich das politische Köln gegenüber der beschriebenen Herausforderung aufstellen wird. Die Diskussionen um den Ausbau oder die Tieferlegung von Stadtbahnstrecken erscheinen vor diesem Hintergrund eher nebensächlich zu sein.

Friedrich Schuster



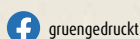
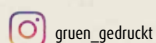
Konzeption
Mediendesign
Verpackungsherstellung
Nachhaltiger Druck
Verlag

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



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.



Verkehrspolitik

Wie funktioniert die Verkehrswende?

Eine Übersicht über den Stand und die Entwicklungsmöglichkeiten der Verkehrswende in Köln

Im Wahlkampf versprochen fast alle Parteien, sich weiterhin für die Verkehrswende einzusetzen. Die Betrachtung der dabei zu beschreitenden Wege zeigte aber durchaus Unterschiede: Während die einen Parteien keine Probleme damit haben, dass der Umweltverbund auch auf Kosten des Kfz-Verkehrs gefördert wird, zum Beispiel durch eine veränderte Straßenraumaufteilung, ist für andere Parteien wichtig, dass es eine „maßvolle“ Verkehrswende gibt, bei der ÖPNV und Radverkehr zwar ausgebaut, aber der Kfz-Verkehr dabei möglichst wenig eingeschränkt wird. Bei letzterem Konzept sollen beispielsweise zunächst Quartiersgaragen gebaut werden, bevor Stellplätze im öffentlichen Straßenland zugunsten von Radverkehrsanlagen entfallen können.

Die Fachwelt ist sich weitgehend einig: Eine Verkehrswende hin zu einer höheren Nutzung des Umweltverbunds kann es nur geben, wenn sogenannte Push- und Pull-Maßnahmen gleichzeitig greifen: Der bloße ÖPNV-Ausbau reicht nicht aus, um mehr vom Auto in Busse und Bahnen zu locken, gleichzeitig – oder sogar davor – muss es Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr geben, sonst ist die Bereitschaft, das Auto stehen zu lassen, zu gering.

Verkehrswende bereits Realität

In Köln ist die Verkehrswende in vollem Gange: Zwischen 2017 und 2022 nahm der Anteil der mit dem Auto von den KölnerInnen zurückgelegten Wegen von 35 auf 25 Prozent ab. Insbesondere Rad- und Fußverkehr wiesen 2022 einen höheren Wegeanteil auf als noch im Jahr 2017. Bei der Betrachtung der Maßnahmen, die in diesem Zeitraum zur beschriebenen Veränderung beigetragen haben, dürften vor allem die umgesetzten Verbesserungen für den Radverkehr ins Gewicht fallen. Zwar wird in Köln schon seit ungefähr 20 Jahren eine engagierte Radverkehrsförderung betrieben. So richtig wahrgenommen wird diese aber erst, seitdem



Bereits 2017 „warnte“ der Express vor einer Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs.

vor allem in der Innenstadt längere, vorher vom Kfz-Verkehr genutzte Spuren in Radverkehrsspuren umgewandelt wurden.

Als Paradebeispiel ist hier das Projekt „RingFrei“ zu nennen, das selbst frühere SkeptikerInnen wie Frau Reker oder Herrn Greitemann heute als Erfolgsmodell bezeichnen. Zur Radverkehrsförderung wurden über Jahre vor allem viele kleine Maßnahmen umgesetzt, die sich im Laufe der Zeit zu einem größeren Bild zusammengefügt haben und nun, auch wenn es noch viel Verbesserungspotenzial gibt, als positive Gesamtveränderung der Radverkehrssituation wahrgenommen werden. Bei vielen dieser Maßnahmen wurden gleichzeitig kleine Einschränkungen für den Kfz-Verkehr umgesetzt: Es entfielen vor allem Parkplätze, zum Beispiel zugunsten von Radabstellanlagen, oder Kfz-Fahrspuren. Diese Strategie der kleinen Schritte war offensichtlich erfolgreich, auch wenn vereinzelt Leuchtturmprojekte wie „RingFrei“ den Erfolg beflügelt haben dürften.

Doch wie steht es um den ÖPNV?

Im ÖPNV gibt es mehrere Hebel, ein als besser empfundenes Angebot zu schaffen. Zum einen wirken die Nutzungspreise

als wichtiger Ansatz. Jahrelang wurden die Fahrpreise kontinuierlich erhöht, was das Angebot nicht attraktiver werden ließ.

Durch die Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 wurde die Preisanstiegsspirale „auf einen Schlag“ unterbrochen. Seitdem taugt die Ausrede „Mit Bus und Bahn fahren ist mir zu teuer“ kaum noch. Allerdings hat diese bahnbrechende Tarifreform ihren Ursprung nicht auf lokaler, sondern auf Bundesebene.

Eine zweite, aber auch teure Möglichkeit der ÖPNV-Attraktivierung ist, die Taktichte stadtweit zu erhöhen. In Köln wurde zum Beispiel vor vielen Jahren bei der Stadtbahn werktags ein Mindesttakt von zehn Minuten auf allen Linien eingeführt, der dazu beigetragen haben dürfte, dass das Stadtbahnangebot als grundsätzlich attraktiv empfunden wird – wären da nicht die Fahrplanausdünnungen aufgrund von Personalmangel oder ähnliche Probleme.

Die oft im Mittelpunkt der verkehrspolitischen Diskussionen stehenden Stadtbahn-Ausbauprojekte führen eher punktuell und nicht stadtweit zu Verbesserungen der ÖPNV-Situation und erfordern zunächst einen erheblichen Infrastrukturaufwand für die gewünschte Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund.

Folgen für den Fortgang der Kölner Mobilitätsplanung

Um die bislang in Köln zu beobachtenden Erfolge bei der Verkehrswende weiter zu forcieren, sollten bei der Erarbeitung des zweiten Teils des Kölner Mobilitätsplans vor allem solche Maßnahmen in den Blick genommen werden, die nicht einen möglichst großen Aufwand an Infrastrukturveränderung bewirken, zum Beispiel durch den Bau großer Tunnel, sondern solche Maßnahmen, die konkrete Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr sowie für die Fahrgäste des ÖPNV versprechen, etwa durch die Umwandlung von bestehenden Fahrspuren auf der Straße in Rad- und Busspuren. So können auch kurzfristig Verbesserungen für den ÖPNV erzielt werden, wo die Umsetzung von Stadtbahnplanungen wegen der aufwän-

digen Planungsprozesse lange auf sich warten lässt. Unerlässlich für ein attraktives Angebot ist, egal ob auf schnell zu planende Busse oder lang zu planende Bahnen gesetzt wird, eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV-Betriebs (siehe dazu den Artikel auf Seite 8). Und damit sind wir auch schon bei einem weiteren „Knackpunkt“ der Verkehrswende: den Kosten.

Köln als Beispiel für eine erfolgreiche Strategie

Bei einer Strategie, die allen Verkehrsarten möglichst wenig weh tun will, steigen die Kosten ins Unermessliche. Dann müssen Straßen oder Bahnen wahlweise unter die Erde oder in die Höhe verlegt werden, es müssten bestehende Gebäude abgerissen und Quartiersgaragen gebaut werden,

um Platz zu schaffen für Verkehrsmittel, die eigentlich gar nicht benötigt werden, wenn die Verkehrswende tatsächlich erfolgreich ist. Das bedeutet allerdings nicht, dass nicht auch so erhebliche Mittel notwendig sind, um „den Verkehr“ (über alle Arten) am Laufen zu halten. Die anstehenden Sanierungen der Severinsbrücke, der Deutzer Brücke, der Zoo-Brücke, der Hochbahn entlang des Gürtels sowie der Stadtbahn-Tunnelstrecken werden viele Milliarden beanspruchen.

„Leuchtturmprojekte“ hat Köln also mehr als genug. Wäre es dann nicht sinnvoll, in den Bereichen, in denen es möglich ist, durch kostengünstige Umnutzung bestehender Verkehrsflächen eine smarte Infrastrukturentwicklung zu betreiben? In Köln wissen wir aus den Erfahrungen mit der Radverkehrsförderung eigentlich schon, wie das gehen kann.

Ecki Kahn



Kommunalwahlkampf Ideologisches zum Verkehr in den Veedeln

Nachdem der Wahlkampf längere Zeit ereignislos und ohne aufregende Themen vor sich hindümpelte, wurde es zwei Wochen vor dem Termin intensiver.

In Deutz, der Innenstadt und besonders in Porz wurde das Thema Verkehr zur Reizfigur erhoben. „Autos first, Platz für Autos, ob fahrend oder stehend“, schrie und kreischte es aus allen Ecken. Dies sollte das dominierende Thema werden.

Deutz

In Deutz wurde das Thema „Deutzer Autofreiheit“, noch mal aus dem für das Veedel erholsamen Dornröschenschlaf hervorgekramt. Zur Erinnerung: Die Deutzer Freiheit wurde nach einem erfolgreichen Bürgerantrag, der einstimmig befürwortet wurde, autofrei. Danach brach ein bemerkenswerter Kleinkrieg über das beschauliche Deutz hinein. Eine laute Minderheit, angeführt von der Innenstadt-CDU, brachte schließlich den Verkehrsversuch durch ein Gerichtsurteil, das ihn aus formalen Gründen verwarf, zu Fall.

Ein von langer Hand vorbereitetes Mediationsverfahren soll demnächst einen Konsens herbeiführen. Aber Konsens ist

nichts für ideologische Kämpfer für das Auto. Daher ging es kurz vor der Wahl los: Flugblätter fanden in einer bemerkenswerten Frequenz ihren Weg in die Briefkästen – vielfach ungefragt und inhaltlich erstaunlich einfach strukturiert. „Schluss mit grüner Bevormundung“, gegen „ideologische Verkehrsexperimente“, für mehr Stellplätze und für eine gleichberechtigte Handhabung der Verkehrsmittel.

Ob damit gemeint war, Fußgängerzonen wie die Schildergasse wieder für Autos zu öffnen oder dem Radverkehr endlich ihm bislang verbotene Wegbeziehungen wie den Rheinfahrtunnel zu öffnen, man weiß es nicht. Oder war es ein Abwehrkampf gegen die nach CDU-Sicht kurz bevorstehende vollständige komplette Sperrung der Stadt für den Autoverkehr? Es ging wohl weniger um Lösungen, als um eine unterkomplexe Emotionalisierung von Maßnahmen, die zur Steigerung der Lebensqualität im Veedel beitragen können.

Neustadt-Nord

In der Nordstadt wurde der Wegfall von Parkplätzen skandalisiert. Dass die betreffenden Flächen für ungehinderte Rettungszufahrten und damit mehr Sicher-



Parkplätze wurden wie hier in Porz in mehreren Stadtteilen zu einem zentralen Wahlkampfthema.

heit weichen mussten, trat in den Hintergrund. Hier ging es ausschließlich darum, einen Schuldigen zu präsentieren – und der war schnell gefunden. Hier diente der Koalitionspartner als ideologiegetriebener Verbotsagent, der allen aufrechten autobesitzenden Nordstädtern ihre Parkplätze vor der Tür nicht gönnt und entfernen will.

Eine sachgerechte Diskussion war nicht gewünscht, in den Gremien der Stadt

wurde intensiver um Lösungen gerungen. Nur verschwieg die CDU beharrlich, dass natürlich auch Lösungen gefunden wurden, die zur Entlastung der Situation beitrugen, wie die Ausweitung des Bewohnerparkens oder verstärkte Kontrollen von Falschparkern. Skandalisierung ohne konkrete Mitarbeit mit realistischen Alternativen – das zu einem, ist ein schwieriger und Balanceakt, der offenkundig nicht gelungen ist.

Porz

Der Wahlkampf in Porz zeigte überdeutlich, wohin faktenferne Überdrehtheit führt, direkt ins Gaga-Land. „Verliebt ins Lenkrad, verlobt mit PORZity, verPORZt für freie Fahrt“, lautete der Wahlspruch, der die Ausfallstraßen im Bezirk zierte. Dazu kamen Parolen einer anderen Partei wie „Parken – dein gutes Recht“ oder „Finger weg von der Autospur auf der Kölner Straße“. Auch hier: wenig inhaltliche Substanz, aber viel Emotion, viel Neid.

Vergessen wurde, dass die Kölner Straße eine vierspurige Straße größtenteils ohne Fahrradinfrastruktur ist, dass sie laut Aussage der Stadt Köln problemlos mit jeweils einer Autospur in jeder Richtung bedient werden kann, dass den Maßnahmen vier Jahre lange intensive Gremienarbeit, Facharbeitskreise und Bürgerbeteiligung vorausgingen. In all diesen Jahren zeigten sich stets deutliche Mehrheiten offen für eine Umgestaltung der Straße, die Bezirksvertretung und der Verkehrsausschuss fanden schließlich einen Kompromiss.

Nur die CDU wollte dies nicht wahrhaben und startete die Kampagne. Neben einer Bürgerversammlung, einer Online-Petition, die zwischenzeitlich wegen missbräuchlicher Nutzung von Seiten des Betreibers gesperrt wurde, und den Plakaten im Straßenraum probierte man auch im Social-Media-Bereich, eine eskalierende Stimmung abzubilden.

Die Kampagnenführung hinkte jedoch schon deshalb, weil sowohl thematisch und sloganmäßig nur der zweite Platz besetzt wurde. Thematisch hatte die FDP das Thema schon vorher bespielt und als originäre Autofahrerpartei auch authentischer besetzt. Beim Slogan war die Satire-Partei Die Partei schon seit Beginn des Wahlkampfs mit dem Gaga-Spruch „Make Porz Porz again“ dabei. Die Porzer CDU war in beiden Bereichen nur ein Nachzügler und die gewinnen bekanntermaßen selten.



Liebe zu Köln-Porz und zum Auto: großflächiges Wahlplakat (links) und verkehrliche Realität (oben) an der Frankfurter Straße in Köln-Porz

Das Ergebnis

In der Innenstadt verloren die Grünen zwar knackig, Linke und Volt legten jedoch in einer ähnlichen Größenordnung zu, die Stimmen verblieben im verkehrspolitisch verwandt tickenden politischen Spektrum. Die CDU hatte bezirksweit leichte Verluste, in Deutz hingegen verlor sie satte zwei Prozent, in der Nordstadt gewann sie minimal. In Porz hingegen fiel das Ergebnis richtig deutlich aus: vier Prozent weniger. Parallel legte die AfD zu.

So zeigt sich: Der Versuch, mit Verkehrspopulismus kurzfristige Stimmung zu machen, mag laut wirken, trägt aber

nicht unbedingt. Kölns Wählerinnen und Wähler scheinen differenzierter zu urteilen, als manche Strategen glauben. Der Wahlkampf wurde auf Kosten des Themas Verkehrspolitik geführt – und nicht zu dessen Nutzen.

Vielleicht ist das der eigentliche Schluss dieser Wahl: Der ideologisierte Streit um das Auto entscheidet weder Wahlen, noch ersetzt er Stadtentwicklung. Dies ist ein zarter Hoffnungsschimmer, dass Populismus sich nicht immer durchsetzt und im Bereich der Verkehrswende auch zarter Widerstand erfolgreich sein kann.

Michael Vehoff



Anpassung an den Klimawandel

Parkende Autos befeuern städtische Hitzeinseln

Mit dem sich beschleunigenden Klimawandel werden Tage mit extremen Temperaturen im Sommer häufiger und damit vorbeugende Maßnahmen gegen die Überhitzung im städtischen Raum immer dringlicher.

Am Mittwoch, den 2. Juli 2025, wurden gegen 7 Uhr morgens in der Keupstraße in Köln-Mülheim schon 25,7 Grad gemessen, die höchsten Temperatur einer Straße im ganzen Bundesgebiet in dieser frühen Stunde. Zu solch hohen Temperaturen tragen auch parkende Autos bei: Tagsüber nimmt das Autoblech reichlich Sonnenhitze auf, speichert sie und gibt sie an die Umgebung ab, sobald es drumherum wieder kälter wird, also vor allem in der Nacht. Die Umgebungstemperatur steigt, und zwar ausgerechnet dann, wenn Abkühlung wichtig wäre.

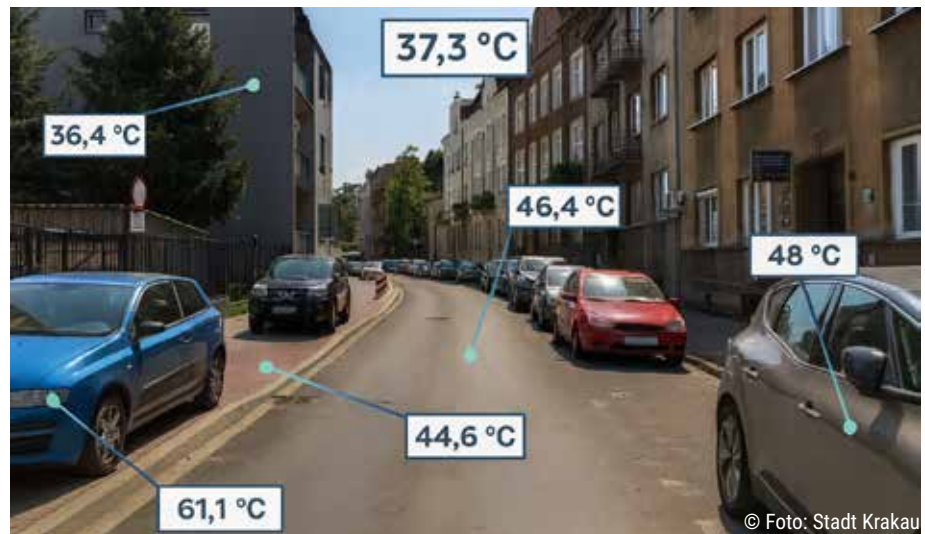
Das belegt auch eine Studie, an der Forscher der Universidad de Colima beteiligt waren und in der die Auswirkungen von parkenden Autos auf die Temperatur in städtischen Umgebungen untersucht wurden. Die Ergebnisse zeigen, dass geparkte Autos nicht nur Wärme speichern und nachts wieder abgeben, sondern darüber hinaus auch die natürliche Luftzirkulation in engen Straßen behindern. Die Wärme staut sich in den Straßenschluchten und kann zu einem spürbaren Temperaturanstieg führen.

Hohe Dichte an parkenden Autos

Die Ergebnisse der Studie sind für ganz Köln und nicht nur für die Keupstraße relevant, da die Domstadt in weiten Teilen eine hohe Dichte an parkenden Autos aufweist, oft in engen Straßenschluchten. Die nächtliche Abkühlung ist erschwert – mit möglichen Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Gesundheit der Bewohnerschaft.

Versiegelung

Neben dieser Hitzespeicherung durch ihr Blech haben Autos weitere Nachteile für das städtische Klima: Die für Straßen und Parkplätze versiegelten Flächen speichern Wärme und verhindern die natürliche Kühlung durch Verdunstung. Und sie



Temperaturen im städtischen Raum an einem Sommertag – ein Beispiel aus Krakau

nehmen Platz ein, der für Bäume, Grünflächen oder Wasserflächen genutzt werden könnte – alles Elemente, die zur Kühlung beitragen.

Lösungsansätze

Maßnahmen, um den Hitzestau in der Stadt entgegenzuwirken, werden immer dringlicher. Dazu gehören

- der Rückbau versiegelter Flächen zugunsten von Begrünung,
- die Einrichtung verkehrsberuhigter oder autofreier Zonen,
- die Förderung nachhaltiger Mobilität, also die Nutzung von Bussen und Bahnen, Carsharing, des Fahrrads oder der eigenen Beine.

In Stuttgart gibt es beispielsweise spezielle Ticketangebote an Hitzetagen, um die Anzahl der Autofahrten zu reduzieren.

Kein Tabu sollten auch temporäre Fahrverbote sein. Auch hierfür gibt es Vorbilder: Im Großraum Paris etwa dürfen bei großer Hitze nur Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß fahren und werden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten um 20 Kilometer pro Stunde gesenkt.

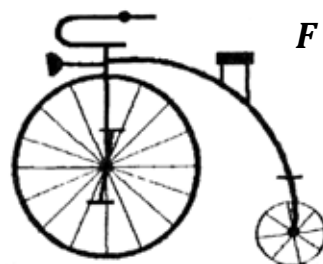
Die Stadt, das Land und der Bund sind aufgefordert, an einer klimagerechten Mobilitätswende zu arbeiten. Weniger Autos bedeuten nicht nur mehr Platz – sondern auch kühlere und lebenswertere Städte.

Hans-Georg Kleinmann



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

Neue Rheinbrücken an Ubierring und Bastei

Konkrete Entwürfe liegen vor

Eine Darstellung und Bewertung der im Frühjahr 2025 präsentierten Entwürfe

Bereits im „Städtebaulichen Masterplan Innenstadt“ aus dem Jahr 2008 waren zwei Brücken für den Rad- und Fußverkehr an der Bastei und am Ubierring enthalten. Auch im Radverkehrskonzept Innenstadt aus 2016 sind diese Brücken bereits vorgesehen, allerdings ohne eigene Flächen für den Radverkehr

Als Verlängerung der Ringe würden beide Brücken einen wichtigen Beitrag leisten, um die links- und rechtsrheinischen Stadtteile besser miteinander zu verbinden. Die längste Strecke zwischen zwei Brücken in der Innenstadt würde von 1,6 Kilometern auf 940 Meter verringert. Für die Nahmobilität sind die Brücken auch wichtig, weil viele der vorhandenen Rheinbrücken sanierungsbedürftig und in ihrer Nutzung für den Fuß- und Radverkehr eingeschränkt sind. Ihr Bau wäre außerdem eine Premiere: Damit entstünden die ersten Rheinbrücken, die ausschließlich Rad- und Fußverkehr vorbehalten wären.

Die einzige andere Rheinbrücke, auf der weder Autos noch Züge fahren, ist die Beatus-Rhenanus-Brücke zwischen Straßburg und Kehl: Neben dem Rad- und Fußverkehr wird diese hauptsächlich von Straßenbahnen genutzt. Auch am Ubierring wäre diese Kombination sehr sinnvoll gewesen, die Stadtbahnlinie 15 hätte darüber zum Deutzer Hafen und in Richtung Porz verlängert werden können – über diese Möglichkeit hatten wir bereits in der [RHEINSCHIENE extra 9/2021](#) berichtet. Doch Politik und Verwaltung verfolgten diese Option nie ernsthaft; untersucht wurden ausschließlich reine Rad- und Fußverkehrsbrücken, diese sind allerdings auch einfacher zu realisieren.



Brücke Bastei – Lageplan linksrheinisch

© Sbp Se

Nach einer Machbarkeitsstudie und einem anschließenden Realisierungswettbewerb wurden im Frühjahr 2025 endlich konkrete Entwürfe präsentiert.

Brücke an der Bastei

Die nördlich der Bastei vorgesehene Brücke ist als zehn Meter breite Netzbogenbrücke geplant, sie würde sich optisch gut in das Stadtbild einfügen und stellt mit ihren zwei Bögen einen Bezug zur Hohenzollernbrücke her. Sie würde vor allem die Anbindung der linksrheinischen Stadtteile an den Rheinpark, den Tanzbrunnen und die Messe verbessern.

Ein grundsätzliches Problem zeigt sich jedoch bei der Anbindung: Radverkehr und Fußverkehr sollen gemeinsam geführt werden, was Konflikte provozieren würde. Mit zehn Metern Breite gäbe es genug Spielraum für einen getrennten drei bis vier Meter breiten Radweg, in der Mitte oder an der Nordseite. Dieser müsste

nicht baulich getrennt sein, eine farbige Markierung mit taktilen Trennstreifen würde ausreichen.

Rechtsrheinisch würde die Rampe in die bestehenden Parkwege münden. Für eine optimale Anbindung des Radverkehrs an den Auenweg müssten die entsprechenden Wege im Park ausgebaut werden mit getrennten Spuren für den Radverkehr. Die Wege sind bereits asphaltiert und teils ausreichend breit, eine Trennung würde Konflikte weiter reduzieren. Ohne eine solche hochwertige Verbindung würde viel Potenzial für den Radverkehr in Richtung Mülheim und Deutzer Bahnhof nicht genutzt. Die rechtsrheinische Rampe sollte außerdem verbreitert werden, in den aktuellen Plänen verjüngt sie sich ohne erkennbaren Grund.

Linksrheinisch fehlt im Gegensatz zur Brücke am Ubierring ein Aufzug, mit diesem könnte die Uferpromenade deutlich besser erreicht werden, ohne Querung der Rheinuferstraße. Die Anbindung für den



Panorama der Brücke an der Bastei

© Foto: Stadt Köln, Illustration: Sbp Se



Brücke Ubierring – Panorama

© Foto: Stadt Köln, Illustration: Ing. Grassl GmbH

Radverkehr ist auch hier mangelhaft: Insbesondere für den Radverkehr vom Ebertplatz kommend gibt es keinen direkten Weg auf die Brücke. Zwischen Rheinufer und Brücke fehlt außerdem eine eigene Führung für den Radverkehr, die Kreuzung Rheinuferstraße/Sedanstraße sollte vollständig umgestaltet werden, mit einer eigenen Querung für den Radverkehr neben der Fußgängerquerung.

Brücke am Ubierring

Diese Brücke hat eine noch größere Bedeutung, denn sie ist entscheidend für die direkte Anbindung des Stadtentwicklungsgebiets Deutzer Hafen an die Innenstadt und kann auch rechtsrheinisch besser an das vorhandene Wegenetz angebunden werden. Zugleich stellt die Umsetzung jedoch eine größere Herausforderung dar, weil sie direkt am dicht bebauten Ubierring anschließen muss.

Der Entwurf als Schrägseilbrücke wirkt elegant und insgesamt überzeugend,

weist jedoch Schwächen auf. Die größte Schwachstelle ist die linksrheinische Rampe: Westlich des Aufzugs wäre sie nur noch fünf Meter breit, hier würde ein Engpass drohen. Da auch hier bislang keine eigenen Flächen für den Radverkehr vorgesehen sind, würden die ohnehin entstehenden Konflikte an dieser Stelle noch kritischer sein.

Eine Verbreiterung auf 7,5 Meter würde die Situation deutlich verbessern, diese Breite ist bisher zwischen Treppe und Aufzug vorgesehen. Der Aufzug könnte nach Westen, direkt an die Gleise verschoben werden und leicht nach Norden, sodass die Breite von 7,5 Meter auch für die restliche Rampe erreicht würde. Empfehlenswert wäre zudem, den Aufzug so groß zu dimensionieren, dass zwei Fahrräder oder zwei Rollstühle hineinpassen würden. Wie bei der Brücke an der Bastei sollte es auf der gesamten Brücke auch eine eigene Spur für den Radverkehr geben.

Mit eigenen Abbiegespuren für den Radverkehr auf beiden Seiten des Ubierrings

wurde zwar an eine direkte Anbindung gedacht, zwischen Straße und Brückenrampe gäbe es aber nur einen unbefestigten Weg im Mischverkehr. Stattdessen sollte dieser Weg asphaltiert werden, mit einem eigenen farblich abgesetzten Radweg.

Fazit

Die Entwürfe sind mutig und ein wichtiger Schritt hin zu neuen Dimensionen für Rad- und Fußverkehr. Zentrale Details müssen jedoch dringend nachgebessert werden: getrennte Radspuren, bessere Rampen, barrierefreie Aufzüge und hochwertige Anbindungen.

Angesichts der schwierigen Finanzlage Kölns ist die Umsetzung unsicher. Möglicherweise wird zunächst nur eine Brücke realisiert. Priorität sollte dann die Brücke am Ubierring haben – wegen der Bedeutung für den Deutzer Hafen. Doch auch die Brücke an der Bastei muss weiterverfolgt werden, wenn nötig mit einem angepassten Zeitplan.

Nicolas Blume



Brücke Ubierring – Lageplan linksrheinisch

© Ing. Grassl GmbH

Straßenbau I

Wo bleibt das Verkehrswachstum in Leverkusen?

Obwohl das tatsächliche Verkehrsaufkommen weit hinter den Prognosen liegt, sollen die Autobahnen rund um Leverkusen massiv ausgebaut werden.

Die marode Leverkusener Autobahnbrücke wurde zum Anlass genommen, mal so richtig zu klotzen. Politik und Verwaltung planen nicht nur den zehnspurigen Ausbau der Brücke, sondern auch den der Zufahrten auf der A1, der Leverkusener Stelze und der A3 im weiteren Lauf sowie der A59 und des Autobahnkreuzes A3/A59. All dies wurde seinerzeit mit zu erwartenden Steigerungen bei den Verkehrszahlen begründet. So wurden im Planfeststellungsbeschluss prognos-

tiziert, dass im Jahr 2030 täglich mehr als 133.000 Fahrzeuge die Rheinbrücke passieren werden.

Nun, nach der Inbetriebnahme der Brücke, wird deutlich, dass die Vorhersagen bei weitem nicht eingetroffen sind. Die Lokalredaktion in Leverkusen fragte im Jahr 2025 die jetzt zuständige Autobahn GmbH nach aktuellen Zahlen des Verkehrsaufkommens. Und bekam keine. Sie recherchierte dann selber und kam zu sehr interessanten Aussagen: Auf „Google maps“ waren die heutigen Autobahnen selten rot markiert und wenn, dann gab es hier eine Baustelle oder einen Unfall.

Die zugänglichen Rohdaten der Bundesanstalt für Straßenwesen von den Zähl-

stellen ergeben weit weniger Autoverkehr als vorhergesagt. An der Zählstelle der A1 westlich der Rheinbrücke hat sich der Verkehr im Mai im Vergleich zu 2012 sogar verringert.

Trotzdem halten Politik und Autobahn GmbH an den Ausbauprojekten fest. Als die Leverkusener Stelze vom Bundesverkehrsministerium nicht mehr gefördert werden sollte, gab es einen Aufschrei.

Doch wofür braucht es ohne Verkehrswachstum noch den massiven Ausbau? Der VCD und Initiativen wie „3 reicht“ (www.3reicht.de), die den Sinn von Anfang an bezweifelten, setzen sich daher weiter aktiv gegen das Vorhaben ein.

Roland Schüler



Straßenbau II

Verkehrsprognosen beim Autoverkehr sind überholt

Die Korrektur der veralteten Planungen ist dringend erforderlich – Rheinspange und Erweiterung der Rodenkirchener Brücke sind überflüssig geworden.

Bei der im obigen Artikel beschriebenen unzutreffenden Schätzung handelt es sich nicht nur um ein lokales, sondern um ein bundesweites Phänomen, wie Daten-Journalisten bei „Spiegel“ sowie Analysten des Thinktank „Agora Verkehrswende“ herausgefunden haben. Wiebke Zimmer, stellvertretende Direktorin von Agora Verkehrswende: „Die Zeit des Verkehrswachstums auf deutschen Straßen scheint zu Ende zu gehen. Das zeichnete sich bereits vor einem Jahr in unseren Datenanalysen ab und zeigt sich jetzt wieder in unserem Verkehrswende-Radar.“

Es gibt wesentliche Gründe für die nachlassende Fahrzeugnutzung trotz des immer noch wachsenden Pkw-Bestandes.



Protest gegen die Rheinspange

So wird weniger gependelt – seit der Coronapandemie hat sich die Arbeit im Homeoffice in einzelnen Sektoren vervierfacht. Auch das Deutschlandticket, das zu einer Verlagerung von zwölf bis 16 Prozent aller Fahrten vom Pkw zu Bus- und Bahn geführt hat, ist ein Faktor.

Umsteuern ist dringend geboten

Die Planungen für die Rheinspange und die Verbreiterung der Rodenkirchener Brücke dürfen nicht weiterverfolgt werden. Diese Projekte sind von der Zeit überholt. Nun muss zügig gehandelt werden, weiteres Zögern kostet Zeit und Geld.

Der über viele Jahrzehnte praktizierte permanente Aus- und Neubau von Straßen muss gestoppt werden. Politiker, Institutionen, Verbände und Verwaltungen auf allen Ebenen müssen entsprechend sensibilisiert und informiert werden, so dass ein Umdenken stattfinden kann.

Ein Umsteuern bietet große Chancen: Die freigewordenen Ressourcen können in Projekte gelenkt werden, die der Verkehrswende zugutekommen und sie beschleunigen. In Köln sind dies etwa die Umgestaltung von Luxemburger Straße

und Gürtel samt Verlängerung der Linie 13 oder der Bau der geplanten Fuß- und Radbrücken über den Rhein. Meist sind Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr deutlich preiswerter als neue Autostraßen.

Nachtrag

Am 20. September war in etlichen Tageszeitungen zu lesen, dass das Bundesfinanzministerium den Aus- und Neubau zahlreicher Bundesautobahnen, darunter auch Projekten in Nordrhein-Westfalen, bis 2029 stoppen möchte. Als Begründung wurden „erhebliche Mehrinvestitionen“ insbesondere aufgrund der stark gestiegenen Baupreise genannt.

Erwartungsgemäß war der Aufschrei in Politik und Wirtschaft groß. Bei den meisten Politikern und Institutionen hat offensichtlich noch keinerlei Umdenken stattgefunden. Selbst der Bundesfinanzminister argumentiert lieber mit fehlenden Finanzmitteln und hütet sich, von sinkenden Verkehrszahlen zu sprechen. Zweifel am Auto-Verkehrswachstum sind bei vielen (noch) tabu.

Yannik Neuwerth



Verkehrsflächen in Köln

Wie gerecht ist eigentlich die Verteilung?

Wenig überraschend dominiert in Köln städtebaulich der motorisierte Individualverkehr, also das Auto.

Die Grafik am Ende der Seite stellt den Flächenverbrauch der einzelnen Verkehrsarten dem Modal Split gegenüber, der anzeigt, wie stark bestimmte Verkehrsmittel genutzt werden. Sie illustriert deutlich, dass der Autoverkehr die meisten Verkehrsflächen in Anspruch nimmt, obwohl diese ihm – gemessen an seiner Nutzung – nicht in dem Umfang zustehen. Vor allem beim Radverkehr ist auffällig, wie wenig Fläche für ihn noch übrigbleibt.

Warum das unfair ist

- **Unverhältnismäßig:** 75 Prozent aller Wege in Köln werden heute zu Fuß, per Rad oder per ÖPNV zurückgelegt, doch nur 40 Prozent der Verkehrsfläche stehen dem Umweltverbund zur Verfügung.
- **Sicherheits- und Komfortdefizite:** Radwege existieren häufig nur als schmale Schutzstreifen und vermitteln ein geringes Sicherheitsgefühl. Gehwege sind vielerorts viel schmaler als die empfohlenen 2,5 Meter, oft noch beparkt oder durch Stromkästen, Parkuhren, abgestellte Fahrräder oder Mülleimer eingeengt.
- **Ungleiche Teilhabe:** Wer nicht Auto fährt – Kinder, Ältere, Menschen mit geringem Einkommen – ist in seiner Mobilität oft stark benachteiligt. Die

heutige Straßenraumverteilung zementiert die soziale Ungleichheit.

- **Stadtklima und Klimaresilienz:** Versiegelte Parkstreifen und breite Fahrbahnen verschlechtern Mikroklima und Regenwasserrückhalt. Bäume oder begehbbare Grünflächen kommen zu kurz, obwohl Klimawandel und Starkregenereignisse dringend einen anderen Umgang mit den Flächen erfordern.

Maßnahmen

Der VCD und andere Kölner Vereine und Initiativen fordern seit Jahren Maßnahmen für mehr Flächengerechtigkeit:

- strikte Umverteilung öffentlicher Verkehrsflächen zugunsten von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr,
- Reduktion von Kfz-Spuren auf den zentralen Achsen,
- Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und vermehrte Umwandlung von Parkplätzen in Grünflächen oder Flächen für den Fuß- und den Radverkehr,
- durchgängig barrierefreien Fußverkehr, mindestens 2,50 Meter breite Gehwege sowie konsequentes Ahnden von Gehwegparken und anderen Behinderungen,
- Radverkehrsanlagen grundsätzlich auf die Fahrbahn legen,
- jährlich 40 Kilometer neue breite und geschützte Radwege und über sichere Kreuzungen sowie Einrichtung von 30 Kilometern Fahrrad- und Schulstraßen,

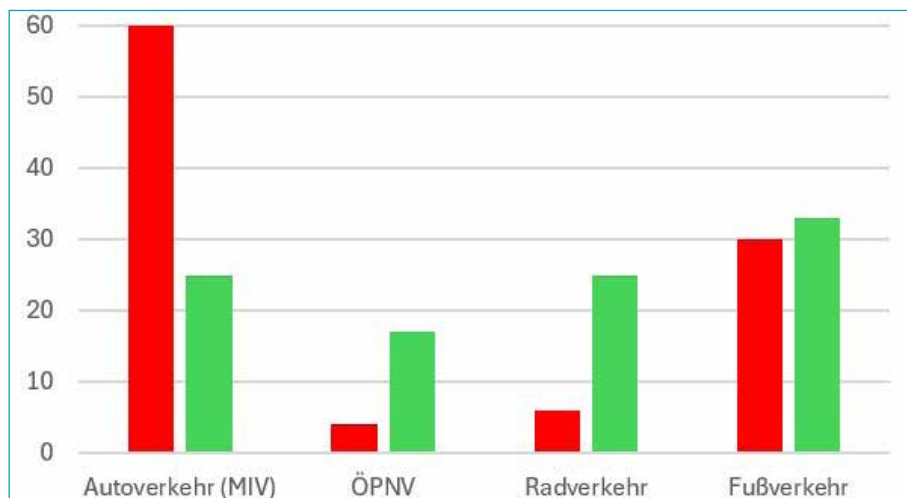
- Entsiegelung von Flächen für Bäume und Regenrückhalt.

Um Flächengerechtigkeit zu erreichen, müsste Köln konsequent und stetig Verkehrsflächen umverteilen. Erst so lässt sich die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich steigern. Mehr Flächengerechtigkeit ist also eine wichtige Stellschraube für die Verkehrswende.

Hans-Georg Kleinmann



Typische Beispiele für die bestehende Flächenungerechtigkeit in Köln. Xantener Straße und Mittelstreifen der Kempener Straße: viel Fläche fürs Auto; Merheimer Straße: wenig Fläche für Zufußgehende; Krefelder Straße: wenig Fläche für Rad- und Fußverkehr (von oben nach unten).



Anteilsmäßiger Flächenverbrauch in Berlin und Modal Split in Köln. Für den Flächenverbrauch wurde Berlin gewählt, da für Köln keine Daten dazu vorliegen.

Gastbeitrag: Ruhender Verkehr

Mehrfachnutzung von Parkraum

Auf unseren Wunsch stellt die Firma ampido ihr Konzept für eine effizientere Parkraumnutzung vor.

Das Thema Parken wird in deutschen Städten und Kommunen hitzig diskutiert – natürlich auch in Köln. In vielen Vierteln sorgt der Rückbau öffentlicher Stellplätze für Ärger bei Anwohnern und Pendlern. Eine Studie des Kölner Unternehmens ampido zeigt: Es gibt gar kein Parkplatzproblem, sondern nur ein Verteilungsproblem. Die effizientere Nutzung privater Stellflächen hätte das Potenzial, das Parkraumproblem auf einen Schlag und zu minimalen Kosten zu lösen.

Bereits Ende Juli hatte ampido eine viel beachtete Studie über das Kölner Agnesviertel veröffentlicht – mit beeindruckenden Ergebnissen: Demnach könnten rund 70 Prozent aller parkenden Autos sofort von der Straße in private Tiefgaragen und Hinterhöfe verlagert werden. Ohne Neubau teurer Quartiersgaragen, ohne zusätzlichen Flächenverbrauch, ohne Investitionskosten.

Aus aktuellem Anlass nahm der Mobilitätsdienstleister nun die Parkplatzsituation im Stadtgartenviertel unter die Lupe. Hier sollen 47 öffentliche Parkplätze am Christusplatz zeitnah wegfallen – ein Thema, das in der Bevölkerung polarisiert. Die nun veröffentlichten Zahlen liefern der Debatte einiges an Zündstoff, denn sie belegen ein mindestens genauso erhebliches Potenzial.

Im Rahmen der Erhebung wurden im Gebiet zwischen Venloer Straße, Kaiser-Wilhelm-Ring und Gladbacher Straße insgesamt 1.084 private Stellplätze identifiziert. Eine einwöchige Belegungsmessung an sechs Standorten ergab



Das Kölner Unternehmen ampido hat Anzahl und Auslastung privater Parkplätze im Kölner Stadtgartenviertel untersucht.

eine durchschnittliche Auslastung von lediglich 40 Prozent – auch zu Stoßzeiten wurde nie mehr als die Hälfte der Flächen genutzt. Das bedeutet: Rund 540 private Stellplätze stehen dauerhaft leer – und damit ein mehr als zehnfaches Kompensationspotenzial für die 47 öffentlich wegfallenden Stellplätze am Christusplatz.

Besonders deutlich wird das ungenutzte Potenzial anhand konkreter Beispiele: Im Stadtgarten Carrée, direkt vor dem Aldi-Markt, sind von 131 Stellplätzen regelmäßig mindestens 50 ungenutzt. Auf dem dazugehörigen Aldi-Parkplatz selbst wurden zu jeder Tageszeit durchgehend über 55 freie Stellplätze gezählt. Auch in der Tiefgarage der SCOR Rückversicherung an der Goebenstraße könnten rund 80 der 160 vorhandenen Stellplätze den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Verfügung gestellt werden.

Keine Notwendigkeit für Parkhaus-Neubau

„Die Ergebnisse im Stadtgartenviertel zeigen erneut, wie groß das Potenzial ungenutzter Flächen in unseren Innenstädten ist – und dass wir für viele Probleme keine neuen Parkplätze bauen müssen, sondern bestehende effizienter nutzen sollten“, erklärt Yasotharan Pakasathanan, Geschäftsführer von ampido. „Mit digitalen Zugangs- und Buchungslösungen lassen sich diese Flächen unkompliziert für Dritte öffnen. Das reduziert nicht nur den Parksuchverkehr, sondern schafft echte Alternativen zum Rückbau öffentlicher Stellflächen.“

Das Prinzip der Mehrfachnutzung bedeutet, dass Stellplätze nicht dauerhaft einer einzelnen Person zugewiesen werden, sondern flexibel nach Bedarf genutzt werden können. Statt wie bei der klassischen Einfachvermietung einen Stellplatz an nur einen Mieter zu vergeben – der diesen oft nur wenige Stunden am Tag nutzt – wird der Stellplatz zeitlich geteilt und mehrfach vergeben.

Dadurch steigt die Auslastung erheblich: Ein Stellplatz, der bei einer festen Vergabe vielleicht nur zu einem Drittel genutzt wird, kann bei Mehrfachnutzung bis zu dreimal so effizient ausgelastet



Viele Stellplätze – zum Beispiel in Tiefgaragen von Wohn- und Bürogebäuden – stehen dauerhaft leer.

werden. Für Eigentümer entsteht ein deutlich höherer Ertrag, für Nutzer mehr Verfügbarkeit, und für Städte weniger Parkdruck, weil vorhandene Flächen besser genutzt werden

Minimale Kosten und sofortige Umsetzbarkeit

Gerade im Vergleich mit den sogenannten Quartiersgaragen, die derzeit vielerorts im Gespräch sind, sieht Pakasathanan das Konzept Mehrfachnutzung klar im Vorteil: „Die Kosten für den Bau eines solchen Parkhauses werden zum Beispiel im Agnesviertel auf 17 Millionen Euro geschätzt – für nur 222 Stellplätze“, rechnet er vor. „Nutzen wir dagegen die vorhandenen Flächen effizienter, kostet das so gut wie gar nichts – und wir könnten sofort damit anfangen.“

Alle Ergebnisse und weitergehende Informationen zu der Studie sind auf der Plattform www.mehrfachnutzung.org öffentlich einsehbar.

Stefan Reiser, ampido GmbH



ampido-Gründer Yasotharan Pakasathanan: „Die Ergebnisse im Stadtgartenviertel zeigen erneut, wie groß das Potenzial ungenutzter Flächen in unseren Innenstädten ist.“

Gastbeitrag: Städtische Verkehrssicherheitskampagne I „Rücksicht mit Rückblick – Vorsicht beim Tür öffnen!“

Die Stadt Köln macht mit einer Kampagne auf das Thema „Dooring“ aufmerksam.

Durch unachtsam geöffnete Fahrzeugtüren kommt es immer wieder zu mitunter schweren Unfällen zwischen stehenden Fahrzeugen und Radfahrenden. Die Unfallzahlen sind seit Jahren auf hohem Niveau. Laut Unfallstatistik der Polizei haben sich in Köln im Jahr 2024 fast 120 Dooring-Unfälle ereignet. Daher hat die Stadt Köln in Kooperation mit der Polizei Köln die Kampagne „Rücksicht mit Rückblick – Vorsicht beim Tür öffnen!“ ins Leben gerufen.

Die Kampagne macht mit drei unterschiedlichen Motiven deutlich, dass nicht nur von der Fahrertür eine Gefahr ausgehen kann. Auch wer auf dem Beifahrersitz oder auf der Rückbank sitzt, beispielsweise im Taxi, kann beim unbedachten Öffnen der Tür Radfahrende gefährden.

Der Social-Media-Beitrag zur Kampagne hat ebenfalls großes Interesse geweckt. Ein spektakulärer Stunt zeigt eindrucksvoll, dass Radfahrende kaum eine Möglichkeit haben, einer sich plötzlich öffnenden Tür auszuweichen – außer sie können über die Tür springen. Aber wer kann das schon? Das Video ist auf der Seite www.dooring.koeln zu finden, die dauerhaft dazu einlädt, sich über das Thema umfassend zu informieren.

Im zweiten Teil des Videos wird der „Holländische Griff“ gezeigt. Dieser kleine Trick hilft Dooring-Unfälle zu vermeiden. Er ist einfach und effektiv: Personen auf der Fahrerseite des Autos öffnen die Autotür mit der rechten Hand, Personen auf der Beifahrerseite öffnen sie mit der linken Hand. Dadurch, dass jeweils die von der Tür abgewandte Hand eingesetzt wird,



Der „Holländische Griff“

© Stadt Köln

drehen sich die Personen im Auto automatisch in Richtung Spiegel beziehungsweise in Richtung Schulterblick.

Die Kampagne „Dooring“ ist ein wichtiger Baustein für die Verkehrssicherheitsarbeit, für die EU, Bund und Länder als politischen Rahmen das Schlagwort „Vision Null Verkehrstote“, gesetzt haben.

Stadt Köln



Gastbeitrag: Städtische Verkehrssicherheitskampagne II „Ampeln mit Herz“

Die Stadt Köln startet im November eine neue Kampagne für Verkehrssicherheit.

Mit dem Slogan „Jemand liebt dich. Bleib stehen bei Rot!“ ruft die Kampagne dazu auf, das rote Haltesignal an Ampeln zu beachten. Sie richtet sich an alle Verkehrsteilnehmer*innen. In einer lebhaften Großstadt sind besonders die Menschen auf E-Scootern, Fahrrädern und zu Fuß gefährdet. Zwar ist die Anzahl der Kfz-Fahrer*innen, die über Rot fahren, relativ gering, aber die Folgen dieser Rechtsverletzung können sehr schwerwiegend sein. Deshalb wird der Slogan auch auf den digitalen Verkehrsinformationstafeln, die sich an Kfz-Fahrende richten und der Steuerung des Verkehrsflusses dienen, gezeigt.

Die Kampagne setzt bewusst auf eine emotionale Ansprache. Sie erinnert die Menschen daran, dass das rote Haltesignal der Sicherheit und dem Schutz aller Verkehrsteilnehmer*innen dient. Das rote

Herz, das statt des roten Ampellichts auf dem Kampagnenmotiv leuchtet, unterstreicht diese Botschaft. Verkehrsregeln haben einen wichtigen Zweck: Sie verhindern Unfälle im Straßenverkehr und schützen Leben.

Für die Kampagnenmotive wurde viel Wert daraufgelegt, dass die Fotos eine empathische und motivierende Botschaft vermitteln. Auf beiden Motiven sind echte Menschen auf einer echten Kölner Straße abgebildet, um eine emotionale Verbindung herzustellen. Eine geeignete Location zu finden war nicht einfach, denn der Hintergrund sollte ruhig sein, um die Botschaft nicht zu stören. Große Verkehrsadern und Knotenpunkte kamen daher nicht in Frage. Die Wahl fiel auf den Kölner Stadtwaldgürtel. Im Herbst, als das Shooting stattfand, bot er in bunten Farben ein freundliches und einladendes Flair.

Die Kampagnenmotive werden zwei Wochen lang in der ganzen Stadt zu se-

hen sein und über die Social-Media-Kanäle der Stadt Köln verbreitet. Die Polizei Nordrhein-Westfalen unterstützt die Kampagne ebenfalls.

Stadt Köln



© Foto: Stadt Köln

Das Fotoshooting zur Kampagne fand im Herbst am Kölner Stadtwaldgürtel statt.

Mobilstation Ulrepforte

Das Raumbuch als Orientierung

Mit dem „Raumbuch Mobilstationen“ verfügt die Stadt seit 2024 über einen Standard für Mobilstationen. Nachfolgend ein Vorschlag, wie sich dieses Modell für eine Mobilstation an der Ulrepforte umsetzen lässt.

In Köln gibt es bereits einige Mobilstationen – Orte, an denen verschiedene Mobilitätsangebote zusammengeführt werden. Offiziell ausgewiesen sind jedoch nur wenige, und es fehlt bislang an Standardisierung und einer übergeordneten Strategie. Mit dem „Raumbuch Mobilstationen“, das 2020 von der Stadt beauftragt und im Herbst 2024 im Rat beschlossen wurde, soll sich das ändern.

Die Erfahrungen mit den ersten Stationen haben gezeigt: Für eine flächendeckende Umsetzung braucht es ein gemeinsames Konzept. Deshalb legt das Raumbuch großen Wert darauf, dass alle Beteiligten ein einheitliches Bild davon entwickeln, wie das Stationsnetz künftig aussehen soll.

Das Stadtgebiet ist in vier Bereiche gegliedert: „City“, „Innere Kernstadt“, „Äußere Kernstadt“ und „Außenbereich“.

In der City geht es vor allem darum, das bereits dichte Angebot zu ordnen. Im Außenbereich, wo das Auto dominiert, steht die Teilhabe ohne eigenes Fahrzeug und die Stärkung des Umweltverbunds im Vordergrund. Für alle Bereiche definiert das Raumbuch Zielzahlen – etwa für die Anzahl der Stationen und für Carsharing. Vorbild ist Karlsruhe: fünf Fahrzeuge je 1.000 Einwohner in urbanen Gebieten, drei in der äußeren Kernstadt.

Mobilstationen folgen einem Baukastenprinzip: Grundausrüstung sind Flächen für Bike- und E-Scooter-Sharing sowie Abstellplätze für Fahrräder und Lastenräder. Je nach Standort kommen Carsharing und weitere Angebote hinzu. Auch wird unterschieden, ob die Station an einer ÖPNV-Haltestelle oder im Quartier liegt. So bleibt das Modell flexibel und anpassbar.

Umsetzung – Vorbild Düsseldorf?

Mit den derzeitigen Personal- und Finanzmitteln sind die Ziele des Raumbuchs nicht erreichbar. Empfohlen wird daher ein Umsetzungskonzept und die Einrich-

tung einer eigenen Stelle für Betrieb, Finanzierung und Fördermittelakquise.

Die Politik blickt dabei nach Düsseldorf: Dort bündelt die 2019 gegründete „Connected Mobility Düsseldorf GmbH“ (CMD) alle Aufgaben rund um Mobilstationen sowie das Parkraummanagement. Als GmbH ist sie flexibler als die Verwaltung, kann Kompetenzen bündeln und Synergien nutzen. Die Stadt bleibt über ihre Gesellschaft dennoch Herrin des Verfahrens.

Das Modell ist erfolgreich: Bis Sommer 2025 wurden 23 Mobilstationen mit 91 Carsharing-Stellplätzen und 31 Fahrradstationen mit 347 gesicherten Abstellplätzen geschaffen.

Dennoch gibt es in Köln Vorbehalte, vor allem wegen der höheren Personalkosten und Vorstandsgehälter. Ob Köln dem Düsseldorfer Beispiel folgt oder einen eigenen Weg wählt, ist daher offen.

Beispiel aus der Praxis

Am Bachplätzchen in Unterbilk entstand die bislang größte Mobilstation der CMD: Auf 2.500 Quadratmetern gibt



Mobilstation Bachplätzchen in Düsseldorf (Luftbild): ein Vorbild auch für Köln?

© Connected Mobility Düsseldorf GmbH

es sechs Carsharing-Stellplätze, sechs Ladepunkte (drei für private E-Autos, drei fürs Carsharing), eine digital vernetzte Fahrradabstellanlage mit 24 Stellplätzen (15 Euro Monatsmiete je Platz), Flächen für Lastenräder, einen Automaten für drei E-Lastenräder sowie geordnete Sharing-Stationen für E-Scooter. Ergänzt wird das Ganze durch breitere Gehwege, mehr Grün und Radverkehrsanlagen. Mit diesem Konzept gewann die Station 2023 Platz 3 beim Deutschen Mobilitätspreis und 2024 den „German Innovation Award“ in der Kategorie „Public Space“.

Mobilstation Ulrepforte

Wie könnte eine Kölner Mobilstation aussehen, die sich am Raumbuch orientiert? Am nördlichen Ende der Kleingedankstraße böte sich eine Umsetzung an: In direkter Nähe zur Haltestelle Ulrepforte könnten Flächen des Autoverkehrs zu einer attraktiven Platzfläche mit Mobilstation umgestaltet werden.

Vorgesehen wäre die Teileinziehung der nördlichen Straßenfläche, die künftig Gehweg und barrierefrei gestalteter Aufenthaltsbereich wird. Der südliche Teil bliebe als Einbahnstraße zur Anbindung von sieben Carsharing-Stellplätzen erhalten. Eine geschützte Fahrradsammelgarage böte Platz für 32 Fahrräder und zwei Lastenräder, ergänzt durch Sharingflächen für KVB-Räder und E-Scooter sowie zusätzliche Fahrradbügel. Neue Grünflächen, Bäume und Sitzbänke würden die Aufenthaltsqualität steigern.

Fazit

Ob Köln den Düsseldorfer Weg einschlägt oder ein eigenes Modell entwickelt, ist noch unklar. Sicher ist: Ohne verbindliches Konzept und klare Zuständigkeiten wird ein stadtweites Netz an Mobilstationen nicht entstehen. Das Raumbuch liefert die Grundlage – jetzt kommt es auf die Umsetzung an.

Nicolas Blume



Titelseite des im Herbst 2024 beschlossenen Raumbuchs Mobilstationen

Quelle: Stadt Köln, Ratsinformationssystem



Vorschlag für eine Mobilstation an der Ulrepforte

Gastbeitrag: Projektbericht

„Besseres Klima in Kommunen geht gut“

Die Stadt Köln hat sich erfolgreich für das Projekt „Besseres Klima in Kommunen geht gut“ des Fachverbands FUSS e.V. beworben und ist eine von vier Modellkommunen.

Im Rahmen des Projekts werden innerhalb von zwei Jahren die Potenziale des Zusammenspiels von Maßnahmen der Klimaanpassung und der Fußverkehrsförderung beleuchtet. In 2026 sollen dabei auch Möglichkeiten experimentell in Form von temporären Maßnahmen auf die Straße gebracht werden. Das Untersuchungsgebiet umfasst das Winzerviertel sowie Teile des Pantaleonsviertels.

Ziele

Das integrierte Modellprojekt möchte Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs und des Stadtklimas gemeinsam mit den AnwohnerInnen in den Fokus stellen. Es verbindet die Ziele der Erhöhung der Lebensqualität und der Klimaresilienz als Stellschrauben nicht nur zum Anstoßen der Mobilitätswende. Ziel dabei ist es, Möglichkeiten zu testen und übertragbare Lösungen – auch für andere Stadtteile – aufzuzeigen, um die Aufent-

haltsqualität insbesondere bei Hitze für FußgängerInnen im hochversiegelten Stadtgebiet zu verbessern. Hierbei wird ein besonderer Fokus auf vulnerable Personengruppen gelegt. Im Rahmen des Projektes gibt es sogenannte QuartiersgeherInnen, eine Beteiligungsveranstaltung sowie eine Aktionswoche im Sommer 2026.

Mit kontinuierlicher Beteiligung will das Projekt herausarbeiten, wie ein Ort in Köln mit seinen BewohnerInnen gemeinsam lebenswerter gestaltet werden kann. Dies gelingt im hochverdichteten und als Hitzeinseln eingestuftten Bereich der südlichen Innenstadt Kölns mit den Stichworten „Sicherheit“, „Grün“, „Schatten“, „Trinken“ und „Sitzen“.

Fokus

„Besseres Klima in Kommunen geht gut“ hat in Köln im Winzerviertel den Fokus auf zwei überdimensionierte Kreuzungsbereiche, die durch Grünelemente und das Konzept der „Freien Ecke“ langfristig fußgängerfreundlicher gestaltet werden sollen. Daneben befinden sich im Bereich



Das Untersuchungsgebiet des Projekts (blaue Fläche)

des Pantaleonsviertels drei Straßenzüge, aus denen kürzlich der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn herausgenommen wurde, da die 3,05 Meter Fahrbahnmindestbreite für Rettungsfahrzeuge nicht gegeben waren. Hier besteht großes Potenzial modellhaft aufzuzeigen, wie ein solcher Straßenraum entsiegelt, begrünt und fußgängerfreundlicher gestaltet werden kann.

Weitere Themen des Projektes werden Fassadenbegrünungen, Pflanzkübel und Grünpatenschaften sowie Gehwegparken sein.

Mehr Infos unter: [www.stadt-koeln.de/Leben in Köln | Verkehr | Zu Fuß durch Köln](http://www.stadt-koeln.de/Leben-in-Köln/Verkehr/Zu-Fuß-durch-Köln)
Britta Buch,
Fußverkehrsbeauftragte der Stadt Köln □

Niehler Kirchweg/Gürtel

Fahrrad hat Vorrang gegenüber dem Auto

Ein echter Paradigmenwechsel bei der Radverkehrsplanung lässt sich seit Mai 2025 in Köln-Nippes bestaunen.

In Vorbereitung auf den geplanten Radschnellweg entlang der Gürteltrasse wurde nach mehrwöchigen Bauarbeiten die neugestaltete Überquerung des Niehler Kirchwegs freigegeben – siehe dazu auch den Absatz und das Foto auf Seite 26.

Dort hat jetzt der Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr Vorrang. Der Autoverkehr, dem ansonsten in Köln so gut wie immer Vorfahrt eingeräumt wird, muss hier dem querenden Radverkehr die Vorfahrt gewähren. Auch die Fußgänger, de-

ren Überweg sich gleich neben dem Radweg befindet, genießen diesen Vorrang.

Nachahmer gesucht!

Eine solche Planung beflügelt gleich die Fantasie so mancher Radfahrer, die es gewohnt sind, dass dem PS-stärkeren Autoverkehr die Vorfahrt eingeräumt wird:

Wie wäre es mit einer solchen fahrrad- und fußgängerfreundlichen Umgestaltung des geplanten Radschnellweg auf der Gürteltrasse bei den Kreuzungen mit der Merheimer Straße sowie der Niehler Straße, oder gar der Neusser Straße?

Yannik Neuwerth □



Vorrang für den Radverkehr an der Kreuzung Niehler Kirchweg/Gürtel

Hohenzollernring

Fahrrad überholt Auto

Erstmals waren am Montag, den 12. Mai 2025, auf dem Hohenzollernring mehr Fahrräder als Autos unterwegs, und zwar 11.256 Räder gegenüber 10.585 Kraftfahrzeugen.

Noch vor einigen Jahren wurden von der Stadt Köln auf dem Hohenzollernring 18.000 Kfz und 4.000 Fahrräder pro Tag gezählt. Somit hat sich die Anzahl der Radfahrenden beinahe verdreifacht, während sich die Anzahl der Autos nahezu halbiert hat. Die Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer hingegen hat sich nicht wesentlich verändert. Der Fußverkehr dürfte aufgrund der nun breiteren Gehwege ebenfalls zugenommen haben.

Dieser Erfolg kommt nicht von ungefähr, sondern stellt das Ergebnis gezielter Maßnahmen sowie gesellschaftlicher und technischer Entwicklungen dar.



RingFrei zeigt Wirkung: Durch die neuen Radspuren hat der Radverkehr auf den Kölner Ringen deutlich zugenommen.

Gute Infrastruktur erzeugt Radverkehr

Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten – diese Binsenweisheit gilt nicht nur für den Auto-, sondern auch für den Radverkehr. Die Ringe sind nun, nach vielen Jahren, vollständig mit einer separaten, durchgängigen und ausreichend breiten Radspur ausgestattet. Jetzt, wo diese keine Lücken mehr aufweist, trauen sich zunehmend auch eher ängstliche Menschen aufs Rad und fühlen sich nicht mehr ungeschützt.

Die gleichzeitige Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert die Gefährdung durch den Autoverkehr auf der Nachbarspur erheblich und führt zu einem entspannteren Nebeneinander von Rad und Auto. Dieses verbesserte Sicherheitsgefühl dürfte so manchen zum Radfahren ermuntern.

Zahlreiche Autofahrer steigen um

Die Kölner*innen sind grundsätzlich zu einem Umstieg auf das Fahrrad bereit. Auch viele Autofahrer steigen aufs Rad um – wenn die Fahrradinfrastruktur stimmt. Eine Verlagerung des Autoverkehrs auf Nebenstraßen konnte nicht festgestellt werden.

Immer mehr Elektro-Fahrräder

Auch die zunehmende Verbreitung von Fahrrädern mit Elektro-Antrieb stärkt den Radverkehr. Zum einen kann so mit weniger Aufwand und unerschwitzter das Ziel erreicht werden, zum anderen können auch Strecken zurückgelegt werden, die ohne elektrische Hilfe zu weit erscheinen. Die durchschnittlich gefahrene Strecke hat sich mit den Elektro-Fahrrädern gegenüber den muskelbetriebenen Rädern zum Teil verdoppelt oder verdreifacht. Siehe hierzu auch den Artikel auf Seite 28 dieser Ausgabe.

Erheblich höhere Kapazität

Nach gängigen verkehrsplanerischen Richtwerten lag die Kapazität vor dem Umbau der Ringe, also bei zwei Autofahrspuren und einer einen Meter breiten Radspur, bei 1.200 bis 1.800 Autos und 800 bis 1.200 Fahrrädern pro Stunde und Richtung – also bei insgesamt 2.000 bis 3.000 Fahrzeugen.

Nun, nach dem vollständigen Umbau, liegt die Kapazität bei einer Autofahrspur und einer 2,5 Meter breiten Radspur bei 600 bis 900 Autos und 2.000 bis 3.000 Fahrrädern pro Stunde und Richtung – also bei insgesamt 2.600 bis 3.900 Fahrzeugen.

Damit hat sich die Gesamtkapazität der Ringe erheblich erhöht – vor allem dank des größeren Durchsatzes von Rad- im Vergleich zu Autofahrenden. Die Kapazität für den Autoverkehr reicht also aus und der Radverkehr kann deutliche Zuwächse verkräften.

Es gibt gute Gründe für die Annahme, dass auf den Ringen und auch in Köln insgesamt das Radverkehrsaufkommen noch erheblich zulegen wird.

Steilvorlage für weitere Projekte

Für die Verkehrs- und Umweltverbände, die sich seit Langem für eine Mobilitätswende einsetzen, stellt dieser Erfolg ein wichtiges Etappenziel dar und zeigt eindrucksvoll das Potenzial des Verkehrsmittels Fahrrad.

Der jüngste Rekord und die gewonnenen Erkenntnisse sind eine Steilvorlage für aktuelle Verkehrsprojekte wie die Luxemburger Straße, den Gürtel und die Mülheimer Brücke, wo viele Umweltverbände pro Fahrtrichtung die Umwandlung einer Autospur in eine Radspur fordern.

Es gilt jetzt, die Kölner Hauptachsen so schnell wie möglich zu ertüchtigen – als Booster für den Radverkehr und die Mobilitätswende.

Hans-Georg Kleinmann



Mülheimer Brücke

Chancen der Sanierung nutzen

Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr auf dieser wichtigen Verbindung sind nötig – und möglich!

Die Mülheimer Brücke verbindet die Stadtteile Mülheim und Riehl und ist eine wichtige Verbindung zwischen dem links- und rechtsrheinischen Köln. Sie dient sowohl der Nah- wie auch der Fernerschließung. Seit nunmehr sieben Jahren ist die Nutzung der Brücke aufgrund von Bauarbeiten stark eingeschränkt.

Stand der Sanierung

Die Sanierungsarbeiten begannen im Jahr 2018. Ursprünglich wurde eine Bauzeit von rund vier Jahren mit Gesamtkosten von etwa 188 Millionen Euro veranschlagt. Das Entdecken weiterer Schäden, die erhöhte Schwierigkeit der Arbeiten und die immensen Steigerungen der Material- und Baustoffkosten ließen die Gesamtkosten deutlich anwachsen.

Die Brücke besteht aus vier Teilbauwerken: der linksrheinischen Deichbrücke, der Strombrücke, der Flutbrücke sowie der rechtsrheinischen Rampe. Die Deichbrücke und die Rampe stammen aus dem Jahr 1929, die Strom- und die Flutbrücke wurden nach Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg bis 1951 wiederaufgebaut.

Die Deichbrücke und die rechtsrheinische Rampe müssen vollständig abgebrochen und neu errichtet werden. Die Strom- und Flutbrücke werden saniert und ertüchtigt. Zusätzlich sind Arbeiten an der Stadtbahntrasse und den Nebenanlagen notwendig.

Die Sanierung erfolgt größtenteils unter laufendem, aber eingeschränktem Verkehr. So fahren seit Herbst 2025 nach langem Stillstand die KVB-Linien 13 und 18 wieder über die Brücke. Die Fertigstellung der Südseite wird für 2026 erwartet, anschließend folgt die Nordseite. Bis Ende März 2028 soll die Brücke vollständig saniert sein.

Fuß- und Radverkehr vor der Sanierung

Die ausgedehnte Bauzeit hat zur Folge, dass die Erinnerung an den Zustand vor



Die Mülheimer Brücke vor dem Beginn der Sanierung: Autos haben viel Platz, Fuß- und Radverkehr teilen sich die enge Nebenanlage.

der Sanierung verblasst und die damalige Verkehrslage bisweilen auch verklärt wird. Tatsächlich war es für den Rad- und Fußverkehr, der sich die schmalen Nebenanlagen am Brückenrand teilte, herausfordernd und gefährlich. An den Pylonen, den Brückenpfeilern, wurden die ohnehin schon engen Wege verschwenkt und damit noch gefährlicher. Die Pfeiler behinderten die Sicht und erschwerten das rechtzeitige Erkennen von Gegenverkehr.

Die schlechte Anbindung der beiden Brückenseiten, die zu beschwerlichen Umwegen nötigt, führte dazu, dass viele Radfahrende die Brücke verbotenerweise auch in Gegenrichtung nutzten und dadurch die Gefährdung erhöhten. Vor allem fehlt eine einfache Zuwegung von den Rheinufern aus, man musste über Treppen steigen oder einen deutlich längeren Weg fahren.

Das Wachstum des Radverkehrs in den letzten Jahren verschärfte die Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden auf der Brücke. Es gab sogar einen Todesfall zu beklagen.

Ein weiteres Problem war die hohe Stickoxidbelastung an der Messstelle Clevischer Ring. Hier wurden regelmäßig die gesetzlichen Grenzwerte um ein Vielfaches überschritten, ein klares Gesundheitsrisiko für die Anwohnenden. Diese klagten auch über den starken Lärm. Nach verschiedenen Gerichtsprozessen verordnete die Stadt Köln in diesem Bereich einige Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Entlastung.

Es zeigte sich, dass die Brücke nicht nur

an Baumängeln litt, sondern auch ihre Gestaltung nicht mehr zeitgemäß war.

Stand der Diskussion

Der Arbeiten an der Brücke sind und waren dennoch nur eine Sanierung und kein Neubau. Nur Maßnahmen zur Wiederherstellung der ursprünglichen Verkehrsleistung werden umgesetzt. Auf diese Vorgaben stützt sich unter anderem auch die Förderfähigkeit der Sanierung durch die Bezirksregierung.

In den letzten Jahren mehrten sich die Stimmen, die deutlich machten, dass ein Neuaufbau im alten Zustand nicht zeitgemäß sei und nach Alternativen gesucht werden müsse.

Zu nennen ist hier vor allem die Initiative „Neue Mülheimer Brücke“. In dieser versuchen Anwohner:innen, Verkehrsexpert:innen, Politiker:innen beider Rheinseiten und Verbände wie der VCD und der ADFC über die Möglichkeiten und Chancen einer zeitgemäßen Umgestaltung zu informieren. In Gesprächen mit Stadt und Politik wird ausgelotet, wie die Sanierung nicht nur die Bedürfnisse des Autoverkehrs bedienen kann, sondern auch eine klimafreundliche und sichere Nutzung der Brücke für Fuß- und Radverkehr gewährleistet werden kann.

Maßnahmen

Ein wesentlicher Vorschlag ist die **Umwidmung von Autospuren**, um eine größere Flächengerechtigkeit zwischen Rad-, Fuß- und Autoverkehr zu erreichen. Verschiedene Varianten wurden diskutiert:

1. eine Brückenseite dem Radverkehr vollständig widmen und die andere Seite ausschließlich dem Autoverkehr,
2. jeweils eine Spur auf jeder Seite dem Radverkehr widmen, die Gehwege ausschließlich dem Fußverkehr und
3. Gehwege mit der Ausschilderung „Radverkehr frei“.

Bereits im Jahr 2014 gab es Fachgespräche zwischen Politik, Verwaltung und Verkehrsexpert:innen, in denen die Vor- und Nachteile dieser Variante diskutiert wurden.

Die Trennung der Brückenseiten hat Vorteile, ist aber angesichts der vorhan-



Vom Wiener Platz führt mit dem Rad kein einfacher Weg auf die Mülheimer Brücke.

denen Brückenzufahrten schwierig. Die geringsten baulichen Anpassungen sind erforderlich, wenn beidseitig jeweils eine Spur dem Radverkehr gewidmet wird. Bei dieser Variante sollte zunächst auch auf dem Gehweg „Radverkehr frei“ ausgeschildert werden, um eine gute Anbindung an die entstehende Radpendlerroute auf dem künftigen Fahrradgürtel zu ermöglichen. Die Umwidmung jeweils einer Autospur lässt die gestiegene Anzahl an Radelnden komfortabler und sicherer fahren. Die Maßnahme stärkt auch den Fußverkehr, da er deutlich mehr Platz erhält und die Konflikte verringert werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt sind die **links- und rechtsrheinischen Anbindun-**



Wer derzeit linksrheinisch auf direktem Weg von der Mülheimer Brücke zum Rheinradweg gelangen will, muss Treppen steigen.

gen der Brücke, die bislang stark auf den Autoverkehr ausgerichtet sind. So ist es kaum möglich, regelkonform vom Pfälzer Ring auf die Brücke zu gelangen. Gleiches gilt für die linksrheinischen Auf- und Abfahrten.

Anbindungen sollten einfach und selbsterklärend sein, Umwege vermeiden, durch Schilder unterstützt werden und den Radverkehr sicher und komfortabel auf die Brücke führen. Sie müssen so gestaltet sein, dass möglichst wenig Radverkehr dazu verleitet wird, den Gehweg in Gegenrichtung zu befahren.

Handlungsbedarf besteht im Rechtsrheinischen am Wiener Platz, der als Barriere und nicht als Drehscheibe wirkt. Radfahren zwischen der Brücke und der Frankfurter Straße ist derzeit sehr umständlich. Gleiches gilt für die Abfahrt in Richtung Clevischer Ring.

Linksrheinisch muss die Anbindung an den Fahrradgürtel geplant werden. Schwerwiegend ist auch die fehlende direkte Anbindung an den Rheinradweg an beiden Rheinufern. Hier könnten linksrheinisch Rampen Radfahrende direkt von und zur Brücke bringen. Eine komfortable Abfahrt in Richtung Wiener Platz entlang der Grünanlage Bachstraße wäre ebenfalls eine große Erleichterung. Kreative Planung kann den Bestandsschutz des hier vorhandenen Bolzplatzes mit der notwendigen Rampe verbinden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt wird die **Verkehrslenkung** sein. Der Schwerlastverkehr (Lastkraftwagen mit mehr als 7,5 Tonnen) soll nicht über die Brücke geführt werden. Die linksrheinischen autobahnähnlichen Asphaltwüsten müssen aufgebrochen werden. Als dauerhafte Alternative bieten sich die Stadtautobahn über die Zoobrücke wie auch die beiden Autobahnbrücken im Norden und im Süden Kölns an.

Eine vom VCD vor langen Jahren vorgeschlagene Maßnahme war der **Bau einer kleinen Rampe** vom Parkplatz gegenüber dem Supermarkt, um einen komfortablen Zugang von der Buchheimer Straße zur Brücke zu schaffen und Umweg über den Clevischen Ring zu vermeiden.

Wie geht es weiter?

Die Stadt Köln plant zweigleisig: Einerseits werden Maßnahmen so vorbereitet, dass der alte Zustand der Verkehrsführung wiederhergestellt werden kann, andererseits sieht man tatsächlich die Chance, Rad- und Fußverkehr zu stärken



An diesem Parkplatz könnte eine Rampe für eine direkte Radverbindung zwischen Buchheimer Straße und Mülheimer Brücke sorgen.

und die Brücke dadurch an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse anzupassen. Ein Verkehrsgutachten, für dessen Anfertigung rund zwölf Monate angesetzt wurden, soll die Folgen verschiedener Führungen untersuchen und den zukünftigen Verkehr modellieren. Es ist Grundlage für die Entscheidungen von Politik und Bezirksregierung als Fördergeldgeber zur zukünftigen Verkehrsführung und Flächenverteilung auf der Brücke.

Aus der Politik ist derzeit nichts zu hören. Im Wahlkampf spielte das Thema nur eine untergeordnete Rolle. Viele Parteien deuteten ihre Präferenzen leider nur in verklausulierten Allgemeinplätzen über die Verkehrswende an.

Ausblick

Wie die endgültige Aufteilung der Verkehrsflächen aussehen wird, bleibt weiterhin offen und ungewiss. Ob die Forderungen der Initiativen nach einer Stärkung des Umweltverbunds umgesetzt werden, hängt von politischen Entscheidungen ab. Da sich die Mehrheitsverhältnisse nach der Kommunalwahl verändert haben, ist eine Prognose schwierig. Auch die Anfertigung des Verkehrsgutachtens hat noch nicht begonnen.

Klar ist: Die Mülheimer Brücke bleibt ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung einer nachhaltigen und gerechten Verkehrsinfrastruktur in Köln.

Michael Vehoff,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Gastbeitrag: Team für Nahmobilität

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Köln zeigt, dass durchdachte Radverkehrsplanung sowohl im Kleinen als auch im Großen Wirkung zeigt. Von der gezielten Entschärfung von Unfallstellen über neue Planungsstandards bis hin zu flächendeckenden Lückenschlüssen – die Stadt setzt auf ein breites Maßnahmenpaket.

Umgestaltung Kreuzung Universitätsstraße/Aachener Straße

Der freilaufende Rechtsabbieger von der Aachener Straße auf die Universitätsstraße wurde mit Pollern abgesperrt, um die Kreuzung für den Fuß- und Radverkehr sicherer zu gestalten. Gleichzeitig wurde die Fahrradstraße an der Nebenfahrbahn der Universitätsstraße bis zur Aachener Straße fortgeführt und bietet nun eine komfortable Alternative zum Radweg im Grünstreifen.

Da die Kreuzung eine Unfallhäufungsstelle war, stufte die Unfallkommission die Entfernung des freilaufenden Rechtsabbiegers als vorrangig ein. Der Autoverkehr kann weiterhin über die Ampelkreuzung rechts auf die Universitätsstraße abbiegen. Die wenig befahrene Nebenfahrbahn ist jedoch nicht mehr direkt von der Aachener Straße erreichbar. Sie wurde zur Sackgasse und ist nun nur noch über die Clarenbachstraße befahrbar.



Vorrang für den Rad- und Fußverkehr am Niehler Kirchweg

Wer mit dem Fahrrad parallel zur Hochbahn am Niehler Gürtel unterwegs ist, fährt nun noch komfortabler und sicherer. An der Kreuzung zum Niehler Kirchweg hat die Stadt Köln zum ersten Mal die Vorfahrt für den Radverkehr nicht nur mit Schildern, Markierungen und Piktogrammen kenntlich gemacht, sondern auch durch eine bauliche Erhöhung

des Radwegs. Der Fußverkehr profitiert ebenfalls: Durch die Erhöhung haben Fußgänger*innen einen besseren Überblick und werden schneller gesehen. Ein Zebrastreifen neben dem Radweg hilft beim Queren der Straße.

Dass Autofahrer*innen warten müssen, bevor sie über den erhöhten Radweg fahren, ist ebenfalls deutlich zu erkennen.

Die Autospur wurde auf 3,80 Meter verengt. Sowohl die Erhöhung des Radweges wie auch die verengte Fahrbahn führen gleichzeitig dazu, dass der Kfz-Verkehr die Querung langsamer passiert. Damit hat die Stadt Köln eine neue Musterlösung für den vorfahrtsberechtigten Radverkehr umgesetzt. Praxisorientiert, verkehrssicher und verständlich.



Mehr Sicherheit auf der Vorgebirgsstraße

Die Stadt Köln stellte im Juni den neugestalteten Abschnitt auf der Vorgebirgsstraße zwischen den Straßen „Am Vorgebirgstor“ und „Raderthalgürtel“ fertig. Dabei schließen die zwei Meter breiten, beidseitigen Fahrradschutzstreifen die Lücke in der Radachse von Zollstock zu Ulrichgasse und Tel-Aviv-Straße in der Innenstadt. Eine vier Kilometer lange durchgängige, gradlinige Verbindung führt nun vom Hönninger Platz bis zur Cäcilienstraße.

Die Stadt Köln schafft mit den Fahrradschutzstreifen mehr Verkehrssicherheit und ein weiteres relevantes Stück Fahr-



radinfrastruktur. Mit der Neuaufteilung der Fahrbahn verringert sich erfahrungsgemäß die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Dies führt zu weniger Lärm für die Anwohner*innen.

Ost-West-Achse und Nord-Süd-Fahrt werden fahrradfreundlicher

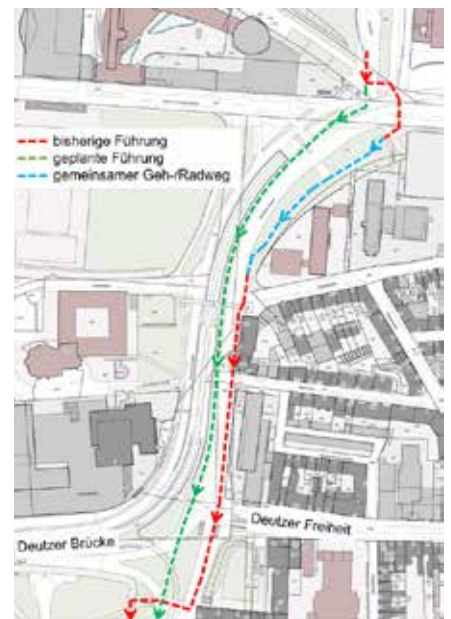
Beim Ausbau des Radverkehrsnetzes in Köln setzt die Verwaltung einen besonderen Fokus auf die zentralen Verkehrsachsen „Ost-West-Achse“ und „Nord-Süd-Fahrt“, die durch die Innenstadt verlaufen.

Auf der **Aachener Straße** wird im vierten Quartal eine Kfz-Rechtsabbiegespur zwischen dem Eisenbahnring und der Inneren Kanalstraße in einen Radfahrstreifen umgewandelt.

Im April 2022 wurde bereits eine Spur zwischen der Brabanter Straße und dem Eisenbahnring umgewandelt. Die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind seitdem deutlich zurückgegangen. Die Zuwege zum Grüngürtel bleiben auch vom neuen Radfahrstreifen aus gut erreichbar.

In Deutz ist die **Mindener Straße** instandgesetzt worden. Dabei wurde für den Radverkehr in Fahrtrichtung Ottoplatz ein Radfahrstreifen zwischen Deutzer Freiheit und Siegesstraße angelegt. Der bauliche Radweg wird für Radfahrer*innen in Fahrtrichtung Deutzer Freiheit beibehalten.

Mit dieser Maßnahme ist auch eine neue direkte Verbindung vom Bahnhof



Deutz in den Stadtteil Poll geschaffen worden.



Außerdem wurde in der Arminiusstraße eine Fahrradstraße eingerichtet.



Parallel zur Maßnahme auf der Mindener Straße wurden die Oberflächen auf der Südseite der Deutzer Brücke saniert, so dass der Radfahrkomfort auch hier verbessert wurde.

Mitte Oktober begann die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der **Turiner Straße** in nördlicher Richtung zwischen Machabäerstraße und Ebertplatz. Die Anzahl der durchgehenden Kfz-Spuren wurde dafür von drei auf zwei reduziert.

Der nebenstehende QR-Code führt zum Beschluss für durchgehende Radachsen in der Innenstadt.



Weitere Maßnahmen

Die **Agrippastrasse** wurde zwischen Krummer Büchel und Hohe Pforte gemäß Radverkehrskonzept Innenstadt in eine Fahrradstraße umgewandelt. Dabei wurden Ladezonen, Fahrradabstellplätze sowie „Freie Ecken“ geschaffen.



Die **Fahrradstraße Goethestraße** steht kurz vor der Fertigstellung. Im Austausch mit den Anwohner*innen wurden weitere Aspekte diskutiert, weshalb ein Moratorium beschlossen wurde. Eine Bürgerinformation fand am 28. Oktober 2025 statt.

Die **Erweiterung der P+R-Anlage an der Haltestelle Weiden West** um eine integrierte Bike+Ride-Anlage wurde beschlossen.

Die **Gummersbacher Straße** wurde zwischen Deutz-Kalker Straße und Walter-Pauli-Ring fahrradfreundlich umgestaltet. In Richtung Kalk wurde die rechte Kfz-Fahrspur in einen 2,50 Meter breiten Radfahrstreifen umgewandelt. In Richtung Deutz wurde eine Wechselnutzungsspur eingerichtet, die kurz vor Veranstaltungen der Kölnarena als Parkhauszufahrt und ansonsten als Radfahrstreifen dient. Auf Höhe der Bushaltestelle Gummersbacher Straße wurden Abstellmöglichkeiten für Leihräder und E-Scooter, Lastenräder und herkömmliche Fahrräder ergänzt.



Die **Düsseldorfer Straße** wird seit November zwischen Mülheimer Freiheit und Heinrich-Gilsbach-Straße zur gegenüber den einmündenden Straßen bevorrechtigten Fahrradstraße. Sie ist Teil der RadPendlerRoute 1, die Leverkusen und Köln verbindet. Daher wird neben dem Sicherheitstrennstreifen eine grüne Linie markiert. Außerdem entstehen zusätzliche Fahrradabstellanlagen. Zusätzlich werden zwei Mobilstationen für Lastenräder, E-Scooter und Leihräder eingerichtet. Der Kfz-Verkehr wird auf Anlieger begrenzt.

Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat in den vergangenen Monaten den begleitenden **Geh- und Radweg an der B 8** saniert. Dies stellt eine wichtige Verbesserung auf der RadPendlerRoute 1 (Köln – Leverkusen) dar.

Auf der **Gleueler Straße** entstand im Oktober 2025 zwischen Decksteiner Straße und Freiligrathstraße auf über 500 Metern ein 1,90 Meter breiter Schutzstreifen. Ein zusätzlicher 50 Zentimeter breiter Trennstreifen zu den Parkplätzen verringert das Risiko von Dooring-Unfällen. Die vorhandenen Parkplätze bleiben weitestgehend

erhalten, werden jedoch neu markiert, um die Parkordnung zu verdeutlichen. Der bestehende Radweg auf der Nebenanlage kann weiterhin genutzt werden.

Zehntes Kölner Stadtradeln endet mit Rekordergebnis

Die Zwei-Millionen-Marke ist geknackt: Mit der zehnten Auflage der Klima-Challenge haben die Kölner*innen gemeinsam mit Arbeitskolleg*innen, Kommiliton*innen, Schulkamerad*innen und Freund*innen einen neuen Rekord eingefahren. 2.221.615 Kilometer sind beim diesjährigen „Stadtradeln“ in Köln zurückgelegt worden. Das ist nicht nur ein neuer Rekord, sondern der geradelte Sprung über eine weitere Millionen-Hürde.

Die Zahl der Teilnehmer*innen ist auf 10.680 Aktive gestiegen. Organisiert in 492 Teams haben sie in vielen kleinen Wettkämpfen innerhalb der drei Aktionswochen vom 11. Juni bis 1. Juli 2025 zum Kölner Kilometerrekord beigetragen.

Spitzenwerte für den Kölner Radverkehr

Köln tritt kräftig in die Pedale – das zeigen auch die Dauerzählstellen der Stadt Köln. Nach einem schwächeren Jahr 2024, das dem schlechten Wetter geschuldet sein könnte, steigt die Zahl der Radfahrer*innen in diesem Jahr wieder deutlich an. Im ersten Halbjahr haben insgesamt 10,44 Millionen Radfahrer*innen die Zählstellen passiert. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2024 ergibt sich für 2025 eine Steigerung um zwölf Prozent. Die Daten seit 2017 bestätigen einen stabilen jährlichen Zuwachs von drei Prozent.

Ein besonders eindrucksvolles Beispiel liefert die Zählstelle am Hohenzollernring. Dort hat die Stadt Köln im ersten Halbjahr an insgesamt 42 Tagen mehr als 10.000 Radfahrer*innen registriert.

Am 12. Mai 2025 übertraf die Zahl der Radfahrer*innen erstmalig sogar die der Kraftfahrzeuge – 11.300 Fahrräder gegenüber 10.600 Autos an einem einzigen Tag.

Seitdem hat die Stadt Köln an 17 weiteren Tagen mehr Radfahrer*innen als Kraftfahrzeuge erfasst. Am 4. Juni 2025, dem Tag der Bombenentschärfung in Köln-Deutz, knackte die Zählstelle den Kölner Rekordwert von 13.457 Radfahrer*innen.

© Fotos: Stadt Köln

Stadt Köln



E-Bikes

Ein häufiger Ersatz für Autos

E-Bikes sind mehr als ein Verkehrsmittel für die Freizeit.

E-Bikes erleben einen regelrechten Boom. Dies belegen auch die Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbands. Mit 53 Prozent ist mehr als Hälfte aller neu zugelassenen Fahrräder elektrisch unterstützt. Studien zeigen zudem, dass E-Bikes immer häufiger Autofahrten ersetzen, auch in Köln.

Diese Entwicklung verändert nicht nur das Mobilitätsverhalten, sondern wirkt sich auch auf die Straße, das Stadtbild, die Umwelt und die individuelle Lebensqualität aus.

Vorteile von E-Bikes

- **Kostenersparnis:** E-Bikes verursachen im Alltag deutlich geringere Betriebskosten als Autos. Geringere Anschaffungs- und Unterhaltskosten sowie niedriger Stromverbrauch machen sie für viele attraktiver.
- **Schnelligkeit:** Im Stadtverkehr sind E-Bikes oft schneller als Autos. Vor allem auf kurzen Wegen, in engen Straßen, in geöffneten Einbahnstraßen und auf Schleichwegen sind sie aufgrund ihrer Wendigkeit und ihres schmalen Profils gegenüber dem Auto häufig im Vorteil.
- **Leichteres Abstellen:** Die Suche nach einer Abstellmöglichkeit in der Nähe des Ziels gestaltet sich in der Regel einfacher als beim Auto.
- **Gesundheitlicher Nutzen:** Trotz technischer Unterstützung bleibt das E-Bike eine sportliche Betätigung. Regelmäßiges Fahren fördert Ausdauer, Muskulatur und das allgemeine Wohlbefinden.
- **Umweltaspekte:** Auf Pendelstrecken verursachen E-Bikes im Schnitt nur zwei bis fünf Gramm CO₂ pro Kilometer, während Pkw etwa 140 Gramm ausstoßen. Auch die Feinstaubbelastung ist deutlich geringer; zudem finden auf einem Autostellplatz bis zu zehn Fahrräder Platz.

Typische Einsatzszenarien

- **Pendeln zur Arbeit:** Wer beruflich pendelt, legt häufig fünf bis 15 Kilometer pro Strecke zurück. E-Bikes machen diese Distanzen ohne größere An-



Das relativ preiswerte kleine Fahrzeug auf der rechten Seite kann häufig das relativ teure große Fahrzeug auf der linken Seite ersetzen.

strengung bewältigbar und ersetzen das Auto oder den öffentlichen Nahverkehr.

- **Erledigungen im Alltag:** Einkäufe, Besuche oder Freizeitaktivitäten lassen sich mit E-Bikes oder auch E-Lastenrädern häufig bequem kombinieren.
- **Tourismus und Freizeit:** Elektrounterstützte Räder erschließen auch hügelige Regionen und längere Strecken ohne große Anstrengung. Besonders beliebt sind autofreie Wege an Flüssen oder Seen.

Herausforderungen

- **Wetter:** Regen kann das Fahren erschweren. Gute Schutzkleidung ist entscheidend. Eis- und Schnee gibt es in Köln nur noch selten.
- **Diebstahlrisiko:** Hochwertige E-Bikes sind begehrt. Sichere Abstellmöglichkeiten und hochwertige Schlösser sind wichtig.

Handlungsempfehlungen

Die Stadt Köln könnte den E-Bike-Trend weiter fördern durch

- den Ausbau von sicheren, lückenlosen und ausreichend dimensionierten Radwegen und -spuren (in einer Qualität wie auf den Ringen) sowie
- die Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes und nicht nur für Autos an

Arbeitsplätzen, in Parkhäusern und an öffentlichen Plätzen.

Ferner sollten die städtische Lastenradförderung und die Lastenradausleihe durch die KVB wiederaufgenommen werden. Bislang hat die Stadt Köln nach eigenen Angaben die Anschaffung von 1.537 Lastenfahrrädern für die private und gewerbliche Nutzung mit rund 1.945.000 Euro gefördert. So konnten zahlreiche kleine Unternehmen, Vereine und Zusammenschlüsse von Privatpersonen beim emissionsfreien Warentransport unterstützt werden. Leider ist diese Förderung seit 2024 eingestellt.

Bedauerlicherweise wurde auch die Lastenrad-Ausleihe durch die KVB am 30. Juni 2025 eingestellt. Davon sind insbesondere alle betroffen, die nur gelegentlich einen größeren Transport zu bewältigen haben.

Fazit

E-Bikes sind weit mehr als ein Lifestyle-Trend. Sie ersetzen in vielen Fällen das Auto auf kurzen und mittleren Distanzen, entlasten die Umwelt und fördern die Gesundheit. Mit zielgerichteter Infrastruktur könnte die Stadt Köln das Potenzial der elektrischen Zweiräder optimal ausschöpfen und die Straßen noch stärker vom Autoverkehr entlasten.

Hans-Georg Kleinmann



BUS- UND BAHNFAHREN GANZ eezy!

Einfach einchecken,
auschecken – und immer das
richtige Ticket dabeihaben.

vrs.de/eezy

eezy.nrw
im VRS



...verbindet!



Radfahren auf dem Auenweg

Eine durchwachsene Angelegenheit

Auf dem Auenweg, einer wichtigen Verbindung zwischen Deutz und Mülheim, sollten Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr vermieden werden.

Die Radroute über den Auenweg ist eine wichtige und viel benutzte Verbindung von Mülheim nach Deutz. Die Aufnahme in das Radverkehrshauptnetz der Stadt Köln unterstreicht die Bedeutung.

Wer mit dem Fahrrad diese Route nutzt, trifft im nördlichen Auenweg auf eine gut ausgebaute Radinfrastruktur. Die ehemalige Trasse der Anschlussbahn zum Mülheimer Hafen wurde für einen neuen Radweg genutzt der auch für Zufußgehende freigegeben ist. Auf Höhe des Bootshauses, noch vor der Einmündung zur Claudius-Therme, ist damit jedoch Schluss und Radfahrende werden auf den gemeinsamen Geh- und Radweg verwiesen.

Dieser Weg ist, vor allem zwischen den Bushaltestellen „Im Rheinpark“ und „Bf Deutz/Messeplatz“, sehr schmal und durch zum Teil enge Kurven unübersichtlich. Die Vegetation auf der straßenabgewandten Seite ist üppig und stachelig; der nötige Rückschnitt selten. Da der Weg für benutzungspflichtig erklärt worden ist und zu allem Übel auch noch in beiden Richtungen befahren werden muss, haben Radfahrende keine Alternative.

Insbesondere zu Zeiten der Veranstaltungen in Staatenhaus und Bootshaus ist das Aufkommen an Menschen, die zu Fuß gehen, erheblich und sind daher Konflikte mit Radfahrenden vorprogrammiert. Ein sich näherndes Fahrrad im Rücken erzeugt verständlicherweise missmutige Kommentare. Wer hier mit dem Rad unterwegs ist, ist häufig peinlich berührt ob der berechtigten Kritik und der unausweichlichen Situation auf dieser Verkehrsanlage.

Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden sind das letzte, was in Zeiten einer feststeckenden Mobilitätswende eintreten sollte. Insgesamt also ein äußerst unbefriedigender Zustand.

Maßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung

Im Radverkehrshauptnetz der Stadt Köln stuft ist der gesamte Auenweg in das gelbe Netz eingestuft. In diesem Netzsegment soll der Radverkehr getrennt geführt werden. Im bestehenden Zustand ist das zwar der Fall, allerdings in der beschriebenen, völlig unbefriedigenden Form.



Die Praxis nimmt oft vorweg, was an tatsächlicher Regelung fehlt: Die Personen auf dem Gehweg dürfen froh sein, dass der Radfahrer regelwidrig auf der Straße fährt. Der häufig fehlende Grünschnitt engt den gemeinsamen Geh- und Radweg zusätzlich ein.

Wie nun weiter? Sicher ist es wünschenswert, den Zielzustand der Netzplanung schnell umzusetzen. Da hierfür umfangreiche Planungen zu erwarten sind, sollte eine stufenweise Umsetzung erfolgen. Erste Schritte sind die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im gesamten Auenweg und die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht. Durch die Entflechtung der Verkehrsarten wird die Sicherheit erhöht und kann die Verbindung noch mehr Radfahrende aufnehmen.

Stephan Weber,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Fahrplan der Linie 18

Wieder über den Rhein, aber reduziert

Die Wiederöffnung der Mülheimer Brücke für den Stadtbahnverkehr war leider mit einem Fahrplanwechsel und Angebotseinschränkungen verbunden.

Zum Oktober trat ein besonders für den Stadtbezirk Mülheim freudiges Ereignis ein: Die Mülheimer Brücke wurde für den Stadtbahnverkehr wieder eröffnet. Wenig Freude ruft hingegen der eingeführte Fahrplan der Linie 18 hervor. Nicht nur, dass der Linienweg auf die Verbindung Herler Straße – Bonn eingekürzt wurde. Reduziert ist auch der Fahrplantakt.

Der Fahrplan – auf der nächsten Seite beispielhaft an den Abfahrten der Station „Bf Mülheim“ in Richtung Bonn abgebildet – zeigt folgende Angebotseinschränkungen:

- Montags bis freitags besteht nur ein Zehn-Minutentakt. Allein in der morgendlichen Hauptverkehrszeit und nur für eine Stunde wird häufiger gefahren. Immerhin hat der linksrheinische Streckenteil vom Reichensbergplatz bis Klettenberg in beiden Hauptverkehrszeiten eine Taktverdichtung über mehrere Stunden hinweg erhalten.

- Montags bis freitags am Abend in der Zeit des Taktwechsels besteht eine Taktlücke von 18 Minuten, obwohl zu dieser Zeit wenigstens der 15-Minutentakt gelten sollte – Nr. 1 im Plan zeigt die Stelle.
- An Sonntagen wird gegen 9:00 Uhr die Taktlage verschoben. Es ergibt sich eine Taktlücke von 22 Minuten, in der die Strecke von der Haltestelle „Herler Str.“ bis „Zoo/Flora“ nicht bedient wird – an der Nr. 2 zu sehen.
- An Sonntagen ist ganztägig ein 15-Minutentakt vorgesehen. Für die Haltestellen

len in Buchheim und Mülheim ist das ein mageres Angebot. In Riehl werden das die Fahrgäste besonders an der gut frequentierten Station Zoo merken (Nr. 3). Auch an Sonntagen wird die Linie 18 im Tagesverkehr zwischen Reichensperplatz und Klettenberg verdichtet. Es ergibt sich die absurde Situation, dass auf diesen Abschnitt an Sonntagen ein dichter Takt gefahren wird als an Samstagen zur Geschäftsöffnungszeit.

Die Einschränkungen legen den Verdacht nahe, dass die Optimierung von Fahrpersonaleinsatz und Fahrzeugumläufen im Vordergrund standen und nicht die Bedürfnisse der Fahrgäste.

Die KVB nennt als Grund die fehlenden Stadtbahnfahrzeuge im Hochflurbereich. Der angekündigte Lieferbeginn von Neufahrzeugen 2029 kann nicht die Perspektive für Fahrplanverbesserung für die Linie 18 sein. Die KVB ist aufgefordert, nach kurzfristigen Lösungen zu suchen, um die Einsatzquote des Bestandswagenparks zu erhöhen und das Angebot wieder zu verdichten.

Stephan Weber,

VCD-Arbeitskreis ÖPNV

18

AbfahrtsHaltestelle: Bf Mülheim

Richtung **Bonn Hbf**

über Ebertplatz - Dom/Hbf - Neumarkt - Barbarossaplatz - Klettenberg - Hürth - Brühl - Bornheim

Gültig ab 15.09.2025

ohne Gewähr

	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	
0	07° 23° 37° 53°	07° 23° 37° 53°	07° 23° 37° 53°	0
1	--	07° 23° 37° 53°	07° 23° 37° 53°	1
2	--	07° 23° 37° 53°	07° 23° 37° 53°	2
3	--	07° 23° 37° 53°	07° 23° 37° 53°	3
4	03 23 43	07° 23° 44° 59°	07° 23° 37° 53°	4
5	03 23 42 52°	14° 29° 44° 59°	07° 23° 37° 53°	5
6	02 12° 22° 32° 42° 52° 56°	14° 29° 44° 59°	07° 23° 37° 53°	6
7	02 06° 12° 16° 22° 26° 32° 36° 42° 46° 52°	14° 29° 44° 59°	07° 23° 37° 53°	7
8	02 12° 22° 32° 42° 52°	14° 29° 44° 57°	07° 23° 37° 53° 2	8
9	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	15° 30° 45° 3	9
10	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	00 15° 30° 45°	10
11	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	00 15° 30° 45° 59°	11
12	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	14° 29° 44° 59°	12
13	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	14° 29° 44° 59°	13
14	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	14° 29° 44° 59°	14
15	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	14° 29° 44° 59°	15
16	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	14° 29° 44° 59°	16
17	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	14° 29° 44° 59°	17
18	02 12° 22° 32° 42° 52°	07 17° 27° 37° 47° 57°	14° 29° 44° 59°	18
19	02 12° 22° 32° 42° 1	07 17° 27° 37° 47°	14° 29° 44°	19
20	00 15° 30° 45°	00 15° 30° 45°	00 15° 30° 45°	20

Auszug aus dem Aushangfahrplan Bf Mülheim in Richtung Bonn der Linie 18

Quelle: KVB

Schienenersatzverkehr Ratlose Pendlerinnen und Pendler

Viel zu oft misslingt der Bahn die Organisation des Ersatzverkehrs bei Streckensperrungen. Nachfolgend ein Beispiel.

Im Mai dieses Jahres hatte die Bahn zwei für den Nahverkehr wichtige S-Bahnlinien und den Fernverkehr rund um den Hauptbahnhof sowie den linksrheinischen Ast nach Bonn, Koblenz und in die Eifel gesperrt. Auch die S-Bahn nach Horrem war betroffen.

Für den Nahverkehr wurde ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet, die alle vom Breslauer Platz abfuhr. Doch genauere Informationen, wann welcher Bus und an welchem Bahnsteig abfährt, unterblieben. Zwar gab es Bodenmarkierungen, die aber konkrete Hinweise vermissen ließen und zudem nicht barrierefrei waren. So war es sehr schwer, die richtige Ersatzlinie zu finden. Große Transparente in luftiger Höhe hätten die Menschen deutlich besser geleitet. Auch

war unklar, welcher Bus an einer Haltestelle bereitstand. War es der Schnellbus nach Koblenz oder der langsame lokale? Hier hätte ein Farbsystem geholfen.

Die vielen Busse mussten am Breslauer Platz abgefertigt werden. Doch die Ampelschaltung an Rheinuferstraße und Turiner Straße wurde nicht zur zügigeren Ein- und Ausfahrt verbessert. Auch sonst mussten die Busse im normalen Verkehr „mitschwimmen“ und an den zahlreichen Kölner Ampeln lange warten. Verspätungen waren die Regel.

Zusätzlich behinderten die Pkw, die Menschen zum Bahnhof brachten, die Fahrt der Busse. Hier wäre es hilfreich gewesen, in diesem Zeitraum die Zufahrt nur für Busse zu erlauben.

Als Alternative die KVB?

Es gab keine Verbindung mit der Stadtbahn vom Breslauer Platz zum Bahnhof

Mülheim wegen der Sperrung auf der Mülheimer Brücke. Zugleich wurde in Niehl an der Linie 16 gearbeitet. Deren Ersatzbusse mussten auch zum Breslauer Platz fahren, da nur hier ein barrierefreies Umsteigen möglich war. Alles auf einmal und nicht miteinander koordiniert!

Für die große Sperrung im November ist erst gar kein Busersatzverkehr vorgesehen. So kann es auch gemacht werden.

Leider werden die Fahrgastverbände zu den Koordinierungsgesprächen nicht eingeladen. Es soll ja die Baustelle koordiniert werden, die Belange der Fahrgäste sind dabei eher nachrangig.

In Berlin klappt die Koordinierung besser: Zu den siebenwöchigen Bauarbeiten an der U5 im Osten von Berlin wurde der Takt der S-Bahnlinie 5 in der Hauptverkehrszeit auf fünf Minuten verdichtet – ein solcher Service wäre in Köln undenkbar!

Roland Schüler

Verlängerung der Linie 4

Stadtbahnanschluss für Niederaußem

Mit einer neuen Stadtbahn von Köln nach Niederaußem – so wird es vom Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Köln angedacht. Diese Planung und ihre Entwicklungen sollen hier kurz vorgestellt werden.

Widdersdorf, seit der kommunalen Neugliederung vor gerade einmal 50 Jahren zu Köln gehörend, Brauweiler und Dansweiler, Ortschaften der Stadt Pulheim sowie die Bergheimer Ortsteile Glessen, Oberaßem und Niederaußem sollen an eine Strecke angeschlossen werden, die in Köln-Bocklemünd beginnt. Umgangssprachlich wird das Projekt „Verlängerung der Linie 4“ genannt.

Vorstudie als Grundlage

Das Projekt selber wird in einer Vorstudie beschrieben, die der Rhein-Erft-Kreis und die Stadt Köln gemeinsam beauftragt hat-

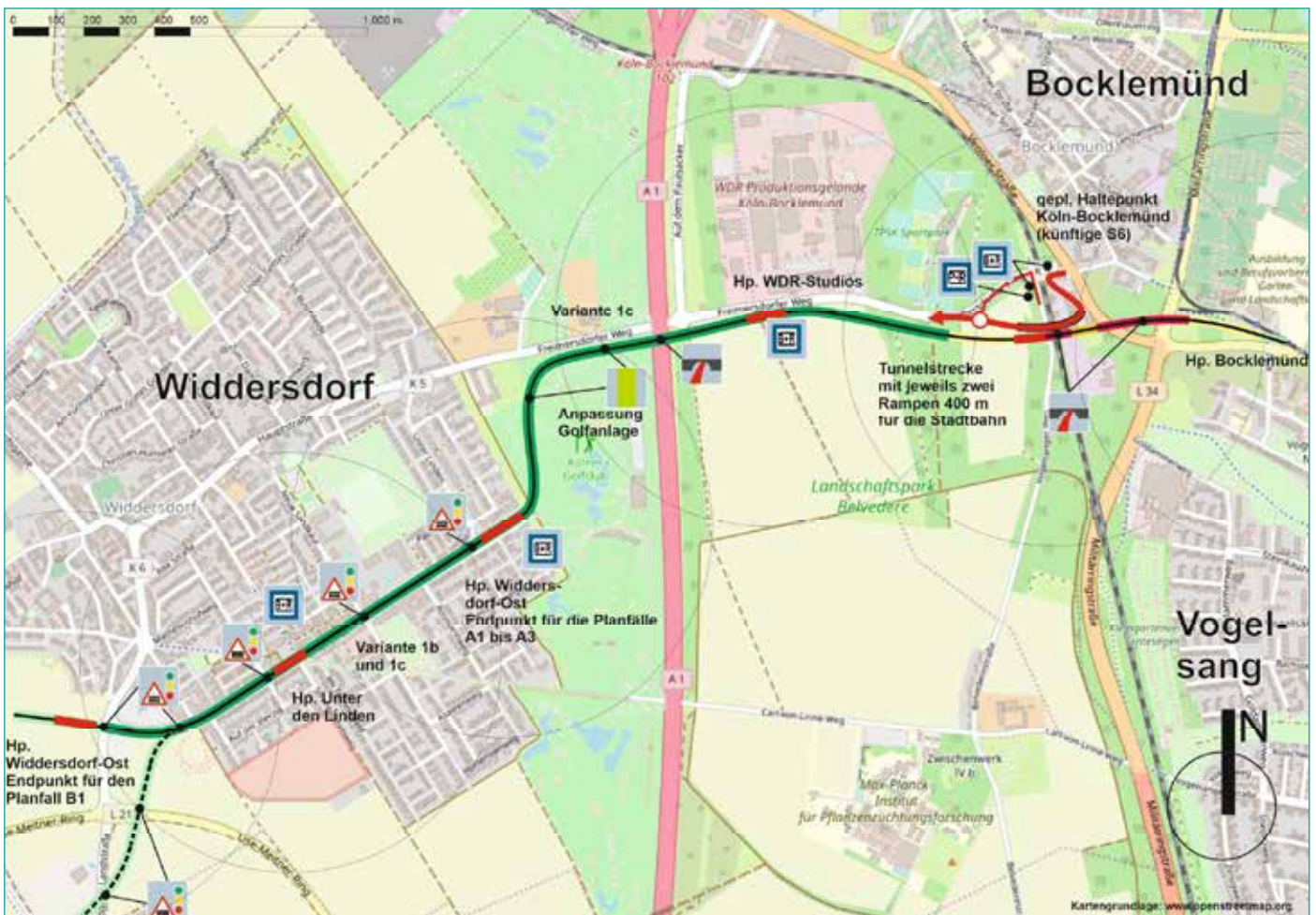
ten und die bereits 2021 der Politik und Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die Linie 4 – und nicht die Linie 1 von Weiden West, wie von Teilen der Kölner Politik immer wieder vorgebracht – soll verlängert werden. Dazu heißt es in der Vorstudie: „Die Planfälle B ... (über Weiden) weisen wegen (des) geringen volkswirtschaftlichen Nutzens (der sogenannte Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) liegt deutlich unter 1) geringe Chancen auf eine spätere öffentliche Förderung des Bauvorhabens auf.“ Damit liegt das nun weiter zu untersuchende Planungsband zwischen Köln-Bocklemünd und Bergheim-Niederaußem.

Die Vorstudie ist Grundlage für eine Machbarkeitsstudie, die anschließend beauftragt werden sollte. Jedoch blieb dieses zwischen dem Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Köln abgestimmte Vorgehen leider dreieinhalb Jahre bei der Stadt Köln unbearbeitet liegen.

Der Rhein-Erft-Kreis hat inzwischen die Federführung für das Projekt von der Stadt Köln an sich gezogen. Die erforderliche Kooperationsvereinbarung der beiden Projektpartner befindet sich in der Schlussabstimmung ihrer Verwaltungen, sodass ein Antrag auf Förderung der Machbarkeitsstudie beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle nach Unterzeichnung der Vereinbarung eingereicht werden kann.

Befunde aus einer Blitzbefragung

Im Frühsommer 2021 gab es – vor der Vorstellung der Vorstudie – eine „Blitzbefragung“ zur ersten Einbindung der Menschen, die im Planungsband leben oder von der Planung betroffen sein könnten. Durch die Vorstudie und die Anregungen und Einwendungen von Bürger*innen wurde bereits frühzeitig deutlich, in welchen



Vorzugsvariante der Stadtbahnführung in Widdersdorf mit vielen Fragezeichen – wie etwa der Durchquerung des Golfplatzes im Osten des Stadtteils.
Quelle: Vorstudie Stadtbahnstrecke Widdersdorf – Brauweiler – Niederaußem. Gesamtbericht, Seite 25

Streckenabschnitten eine Machbarkeitsstudie auf jeden Fall alternative Linienführungen untersuchen muss. Hier nur zwei „Blitzlichter“ der Befragung:

- In Brauweiler fanden die Planer eine Trasse in einem sowohl orts- wie schulnahen Grünstreifen, also nutznah, mit sehr guter Erschließungswirkung. Anwohnenden war dieser Vorschlag jedoch zu nah am eigenen Revier.
- Im Äußeren Grüngürtel in Köln läuft die Trasse, die eine „Freihaltetrasse“ aufgreift, auf den Randflächen eines Golfplatzes. „Untertunnelung des Grüngürtels“ können wir in einer Anregung der Befragung lesen. Welchen Nutzen haben Freihaltetrassen, wenn zwischenzeitlich anderen „Rechte“ zu deren Nutzung – hier als Golfplatz – eingeräumt werden, die jede Freihaltung konterkarieren?

Wirtschaftlichkeit der Strecke?

„Um einen positiven NKI über 1 zu erhalten, sind ergänzende siedlungsstrukturelle Maßnahmen erforderlich,“ fasste der Gutachter seine Studienergebnisse zusammen. Die drei genannten Städte müssen also auf ihrem Gebiet noch weitere Wohnbebauung ausweisen, um mit der neuen Stadtbahnlinie zusätzliches, den Nutzen erhöhendes, Potenzial zu erschließen.

Ebenfalls wurde deutlich, dass sich damit eine Stadtbahn nur für Köln-Widdersdorf alleine nicht rechnet. Die Baukosten für die Querung des Militärrings, der Eisenbahnstrecke nach Mönchengladbach, die später eine S-Bahn-Station „Bocklemünd“ am Kreuzungspunkt haben wird, und der Autobahn für den relativ kurzen Teilabschnitt nur bis Widdersdorf lassen dort alleine keinen ausreichend positiven NKI erwarten.

Damit zeichnet sich ab, welche Fragestellungen die Machbarkeitsstudie klären muss: für möglichst viele Menschen eine hohe Erschließungswirkung (aufkommensnah) mit umwegarmer und schneller Streckenführung (geringe Reisezeit mit ausgeprägten Reisezeitvorteilen gegenüber Bus und PKW) und an der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ausgerichtet bei der bewussten Schaffung von Nutzungspotenzialen eben am neuen Verkehrsband.

Unabhängig von der Wegführung der neuen Strecke sind Überlegungen für die Einbindung der zusätzlichen Linie von Niederaußem und Widdersdorf in das bestehende Kölner Stadtbahnnetz zu planen, insbesondere im Bereich der Innenstadt. Welche Streckenabschnitte kann diese Linie entsprechend der Fahrgastnachfrage und ohne nachteilige Auswirkungen auf andere Stadtbahnen befahren? Wo kann

sie angesichts der beschränkten baulichen Möglichkeiten enden und wenden?

Weitere Informationen

- Vorstudie: www.rhein-erft-kreis.de/infrastruktur/mobilitaet/oepnv/stadtbahnvorhaben.php
- Präsentation der Vorstudie: www.rhein-erft-kreis.de/infrastruktur/2021-09-15_praesentation_vorstudie.pdf
- Präsentation einer Blitzbefragung: www.rhein-erft-kreis.de/infrastruktur/2021-09-16_praesentation_blitzbefragung_langfassung.pdf
- Beschluss für den Förderantrag: [Beschlussvorlage_52-2022_1_Ergaenzung.pdf](http://www.rhein-erft-kreis.de/infrastruktur/2021-09-16_praesentation_blitzbefragung_langfassung.pdf) im Informationssystem des Rhein-Erft-Kreises (sdnet.rhein-erft-kreis.de)

Heiner Schwarz,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Projekt „Rechtsrheinische Nord-Süd-Straßenbahn“ Bilanz nach zehn Jahren

Einladung zu einer Informationsveranstaltung am 5. Dezember 2025



Im Jahr 2015 fand im Hotel New Yorker die erste öffentliche Veranstaltung der ARGE Umweltverbund statt (Foto). Die Stadtbahn zwischen Deutz und Mülheim über die Deutz-Mülheimer-Straße mitten durch das Entwicklungsgebiet Mülheim-Süd wurde vorgestellt. Politische Aufträge folgten und die Verwaltung und die KVB planen am Projekt.

Zehn Jahre später wollen wir in einer öffentlichen Veranstaltung den Sachstand der Projekts und der Stadtentwicklung von Mülheim-Süd vorstellen. Die Veranstaltung findet statt

**am Freitag, 5. Dezember 2025
um 18:00 Uhr**

im Sozialraum der Stegerwaldsiedlung,

An St. Urban 2, 51063 Köln.

Haltestelle: „Stegerwaldsiedlung“
(Stadtbahnlinien 3 und 4)

ARGE Umweltverbund



Kommentar Schleppender Planungsverlauf

Die Planungen für den Ausbau des Stadtbahnnetzes kommen kaum voran.

Es ist nicht nur für den VCD erschreckend, dass lange laufende Nahverkehrsplanungen zur Erweiterung des notwendigen Stadtbahnnetzes, mit denen bisher schienenferne Gebiete rund um Köln erschlossen werden – und für eine Verkehrswende erschlossen werden müssen –, nur sehr schleppend geplant werden können. Hier hilft es auch nicht, aktuelle Projekte gegeneinander auszuspielen.

Die jahrzehntelange Vernachlässigung der Infrastrukturplanungen für Bestandserneuerung und Neubauten mit dementsprechend reduzierter Ausstattung von Planenden und Ausführenden bei Städ-

ten und Kreisen, Verkehrsbetrieben, Infrastrukturbetreibern, Planungsbüros und genehmigenden und finanzierenden Stellen bleiben nicht folgenlos. So wird der Weg zu „Mehr Netz und mehr Leistungsfähigkeit im Netz“ ein mühsamer.

Ehrlich Priorisieren ist die eine Erwartung an die Politik, aber auch die Entlastung der Planenden von „Ich hätte da gerne noch ne Alternative untersucht und ausgearbeitet“ die andere. Eine ausreichende finanzielle und personelle Ausstattung der Verwaltung ist Voraussetzung für die Durchführung und fachliche Begleitung von Infrastrukturprojekten. Die Politik ist aufgefordert, diese zu schaffen.

Heiner Schwarz,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Eisenbahnbrücken

Industriedenkmäler gefährdet

Denkmalgeschützte Eisenbahnbrücken sollen abgerissen werden – Bahn, Rat und Verwaltung machen mit.

Der linksrheinische Eisenbahnring um die Innenstadt ist mit seinen Eisenbahnbrücken ein Industriedenkmal besonderer Qualität, das von hoher Ingenieurbaukunst zeugt. Als Entrée in die innere Stadt sind die Brücken Stadttore, die in ihrer Wertigkeit kaum zu übertreffen sind.

Ausführliche Informationen zur historischen Bedeutung dieser Objekte finden sich unter www.rheinische-industriekultur.de unter den Stichpunkten „Eisenbahnbrücken“ und „Köln“.

Die Vorgeschichte

Die Deutsche Bahn hat schon seit vielen Jahren vor, diese Brücken abzureißen und neu zu bauen, obwohl es eine Vereinbarung zwischen dem Stadtkonservator und der Bahn gegeben hat, die linksrheinischen Eisenbahnbrücken zu sanieren und zu erhalten. Dafür durften dann die Brücken über die Deutz-Mülheimer-Straße abgerissen werden.

2012: Schon in diesem Jahr wollte die Bahn die Bahnbrücken über die Zülpicher Straße und Luxemburger Straße abreißen. Mit der falschen Begründung, der Stahl wäre nicht sanierbar. Renommierete Industriepfleger stellten klar, dass der „Puddelstahl“ sehr wohl zu sanieren sei.

2017: In einem Gespräch mit dem damaligen Oberbürgermeister Jürgen Roters beklagte sich die Stadt, dass die Bahn weiterhin keine Nachweise erbringe, warum die Eisenbahnbrücken nicht saniert werden können.

Vor dem Hintergrund, dass in diesen Jahren Sanierungen ihrer Infrastruktur von der Bahn selber bezahlt werden mussten, während der Neubau vom Bund getragen wurde, war das Festhalten am Abriss aus Sicht der Bahn nachvollziehbar. Doch inzwischen wird auch die Sanierung vom Bund gefördert. Es gibt also insofern keinen Grund mehr, die Sanierung abzulehnen.

2024: Im Juli des vergangenen Jahres fand beim Eisenbahnbundesamt ein Planfeststellungs-

verfahren für die beiden Brücken über die Venloer und die Vogelsanger Straße statt. Wieder konnte die Bahn nicht den Nachweis für die Notwendigkeit eines Abrisses erbringen. Ein solcher Nachweis wäre aber eine wesentliche Voraussetzung für die Aberkennung des Denkmalwerts der Brücken gewesen. Im Gegenteil: Die Gutachter der Bahn sprachen von einer Sanierung.



Eisenbahnbrücke über die Venloer Straße

© Raimond Spekking / CC BY-SA 4.0 (via Wikimedia Commons)

Im Detail betrachtet

An Venloer und Vogelsanger Straße liegt das Gleis auf jeweils einer Brücke. Hier ist zu unterscheiden zwischen den Streckengleisen für den Fern- und Regionalverkehr. Betrachtet werden müssen drei Bauteile:

- Der **Unterbau**, der die Brückenkonstruktion mit dem Erdreich verbindet (Widerlager). Der von der Bahn beauftragte Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Widerlager sanierbar sind. Damit entfällt eine große Baumaßnahme, die zu langen Sperrzeiten führt. Denn die alten Widerlager auszubauen und bei allen Brücken neu einzubauen, ist aufwändig.
- **Überbauten.** Die fünf Streckengleise der Brücken sind nicht mehr nutzbar und müssen ersetzt werden. Zudem wird für die kommende S-Bahn der

Bahnsteig Köln-West neu gebaut werden. Doch die Hauptträger der Abstellgleise sind laut Gutachter weiter verwendbar, obwohl sie an der Vogelsanger Straße aus dem Jahre 1888 stammen. Die Abstellgleise an der Venloer Straße sind jüngeren Datums und weisen eine längere Haltbarkeit auf.

- Die **Verschieblichkeit** zwischen Brückenkonstruktion und Überbauten. Ein Punkt, der für die Bahn sehr wichtig ist. Diese kann bei Sanierung der Widerlager über eine Erneuerung der Auflagerbänke hergestellt werden. Ein Abriss ist dafür nicht erforderlich.

Teilerhalt wäre möglich

Da somit mehrere Brücken saniert werden können, stehen diese zur Verfügung, wenn die Brücken an der Venloer Straße wegen des Ausbaus der S-Bahnstrecke abgerissen werden. Mit Veränderungen im Gleisplan kann so der Zugverkehr über Venloer Straße und Vogelsanger Straße aufrechterhalten werden. Damit wären die 17 Monate Sperrzeit vom Tisch. Jedenfalls für diesen Abschnitt, denn für die Brücken über die Zülpicher und die Luxemburger Straße liegen noch keine Gutachten vor.

In der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren waren die städtischen Vertreter von der Möglichkeit der Sanierung der Brücken völ-



Eisenbahnbrücke über die Vogelsanger Straße

© Asperatus / CC BY-SA 4.0 (via Wikimedia Commons)

lig überrascht, da sie bislang unkritisch die Argumentation der Bahn übernommen hatten. An die Erfahrungen aus dem Jahr 2012 gab es offensichtlich keine Erinnerung mehr.

Statt diese Chance zu nutzen und sich für den Denkmalschutz einzusetzen, schrieb der zuständige Dezernent Markus Greitemann am 11. November 2024 an die Bahn, dass die Stadt dem Abriss zustimmt, für eine Mobilitätswende und nach Absprache mit der Oberbürgermeisterin. Doch ohne Absprache mit dem Rat der Stadt Köln. Der Stadtkonservator muss seitdem die Auffassung seines Vorgesetzten vertreten.

Für einen Teilerhalt sprechen nicht nur die geringeren Baukosten aufgrund des nicht mehr notwendigen Neubaus der Widerlager, sondern insbesondere auch die Vorteile während der Bauphase:

- Über die sanierten Brücken der Abstellgleise kann weiterhin Eisenbahnverkehr stattfinden, langandauernde Steckensperrungen sind daher nicht nötig.
- Für den Rad-, Fuß-, und Autoverkehr sind Venloer Straße und Vogelsanger Straße nur geringfügig durch die Bau-

arbeiten beeinträchtigt, auch für sie entfallen also monatelange Sperrungen und Umwege.

Es liegt weiterhin kein Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes vor. Angesichts der möglichen Sanierung der Denkmäler konnte eigentlich kein Abriss genehmigt werden. Doch die Bahnging in die Offensive und baute Zeitdruck auf.

Aktueller Stand

Kurz vor der letzten Ratssitzung brachte das Verkehrsdezernat eine Vorlage in die Beratung. Nicht einmal alle Ausschüsse wie Verkehr, Stadtentwicklung und Kultur wurden beteiligt. Die Beratungszeit betrug lediglich 14 Tage.

Diese Vorlage hatte es in sich. Ohne auf die Möglichkeit einer Sanierung hinzuweisen, wurden der Abriss der Brücken und eine Erweiterung der lichten Höhen der Brücken für die Straße vorgeschlagen. Und das kostet die Stadt Köln viel Geld: Aus dem knappen städtischen Haushalt sollen ab dem Jahr 2027 insgesamt rund 95 Millionen Euro bezahlt werden. Geld aus dem Verkehrsetat, das der Verkehrs-

wende fehlt. Zwar erhält die Stadt nach 2031 den größten Teil der Gesamtsumme zurück, der städtische Anteil von zehn Prozent ist aber mit gut zehn Millionen Euro für eine unnötige Maßnahme ohne vorliegenden Planfeststellungsbeschluss hoch.

Warum müssen die beiden Bogenbrücken an Venloer und Vogelsanger Straße von 3,80 auf 4,50 Meter erhöht und zusätzlich verbreitert werden? Um mehr Autoverkehr in die Innenstadt zu bringen? Um Lkw auf diesen Straßen fahren zu lassen? Bislang jedenfalls reichen beide Brücken für den Autoverkehr aus.

Die Politik im Rat folgte widerspruchlos der Vorlage, obwohl deutliche Kritik an der Geldverschwendung durch den vollständigen Abriss öffentlich wurde.

Nicht öffentlich sind die Eingriffe der Bahn für deren Baustellenlogistik in den Stadtgarten und den Inneren Grüngürtel. Hier sollen großzügig Flächen der Allgemeinheit entzogen werden und zahlreiche Bäume, darunter auch alte, gefällt werden.

Eine Bürgerinitiative „Rettet die Eisenbahnbrücken“ befindet sich in Gründung. Kontakt: RolandVerkehr@t-online.de.

Roland Schüler/Andreas Hupke



Sperrung des Kölner Westrings Die Fahrgäste bleiben auf der Strecke

Eine neue Ausgabe der **RHEINSCHIENE extra** enthält Informationen und VCD-Forderungen zu der im September 2028 startenden Sanierung der linksrheinischen Eisenbahnbrücken rund um die Kölner Innenstadt.

Vom 15. September 2028 bis Ende März 2030 werden für fast eineinhalb Jahre die „Kölner Brücken“ saniert. Die Strecke vom Kölner Hauptbahnhof über Köln West nach Köln Süd wird dafür komplett gesperrt. Es kann für lange Zeit kein Zug mehr zwischen dem Kölner und dem Bonner Hauptbahnhof und Euskirchen verkehren.

Die derzeitigen Planungen für die Ersatzverkehre sind unzureichend und in erster Linie auf die Belange des Bauherrn DB InfraGo und der Baufirmen zugeschnitten – welche Rolle spielen dabei die Fahrgäste?

Der VCD Köln, Arbeitskreis ÖPNV, will sich massiv für die Bedürfnisse der Fahrgäste einsetzen. Lesen Sie alle Informationen über den aktuellen Stand der Planungen und die Forderungen des VCD in einer Ausgabe der RHEINSCHIENE extra. Download über: nrw.vcd.org/der-vcd-in-nrw/koeln/rheinschiene-extra-20-erschienen oder folgenden QR-Code:



VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Titelseite der **RHEINSCHIENE extra 20** zur Sperrung des Kölner Westrings

Autofreie Siedlung in Köln-Nippes

Einladung zu einer Führung

Der VCD bietet am Samstag, den 24. Januar 2026, eine Führung durch die autofreie Siedlung an. Beginn: 11 Uhr an der Mobilstation (Kesselhausstraße 1).

Schwerpunkt der circa einstündigen Führung ist die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, darunter auch die mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichneten Fahrradtiefgaragen.

Alle, die einen tieferen Einblick in das Projekt gewinnen möchten, finden im neugestalteten elektronischen Archiv viele Presseberichte und wissenschaftliche Arbeiten über die autofreie Siedlung:

- www.nachbarn60.de/presseberichte
- www.nachbarn60.de/wissenschaft

Finalist beim Mobilitätspreis!

Ende Oktober erreichte eine Nachricht des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW den Bewohnerverein der Autofreien Siedlung:

„Sie haben sich mit Ihrem Projekt „Autofreie Siedlung Köln“ um den Mobilitätspreis.NRW 2025 beworben. Die Wahl erfolgt in einem dreistufigen Auswahlverfahren, die zweite Stufe haben Sie – nach dem Jury-Entscheid der Vorwoche – erfolgreich gemeistert. Sie gehören damit zu den TOP5-Finalisten. Vom 10.11. bis zum 8.12.2025 kann dann die Öffentlichkeit über die TOP5-Projekte voten.“

Mehr dazu: www.buendnis-fuer-mobilitaet.nrw.de/mobilitaetspreisnrw □



Fahrradtiefgarage – nicht ganz autofrei ...

Kurzbericht

Mitgliederversammlung 2025

Am 27. Juni fand in der Alten Feuerwache unsere diesjährige Mitgliederversammlung statt.

Wie in jedem Jahr blickten wir – erfreulicherweise auch diesmal wieder zufrieden – auf unsere Aktivitäten seit der letzten Versammlung zurück, wählten Vorstand, Kassenprüfer und Landesdelegierte neu und diskutierten die Ausrichtung der künftigen Arbeit.

Im neuen Vorstand gibt es eine Änderung: Sabine Müller verzichtete aus zeitlichen Gründen auf eine erneute Kandidatur. Ihren Platz im geschäftsführenden Vorstand übernimmt Frank Schober.

Wir danken Sabine für ihr Engagement in den letzten beiden Jahren und freuen uns, dass sie uns – zum Beispiel durch ihre Mitarbeit im Arbeitskreis ÖPNV – weiter verbunden bleibt.

Ein wesentliches Thema bei der Diskussion über die Perspektiven der künftigen Arbeit des Vereins waren die Auswirkungen der Kommunalwahlen auf die regionale Verkehrspolitik. Wir wollen uns weiter kräftig einmischen. Zur Fortführung und Vertiefung unserer Beziehungen mit den politischen Akteuren planen wir

daher Gespräche mit den neugewählten Mitgliedern der Fraktionen in Rat und Bezirksvertretungen.

Weitere Diskussionsthemen waren die thematischen Schwerpunkte in unseren Arbeitskreisen, die Behandlung arbeitskreisübergreifender Themen sowie die Stärkung unserer Medienarbeit.

Im Anschluss an die Versammlung trafen wir uns im Hof der Alten Feuerwache zu unserem Sommerfest. Zahlreiche Gäste nutzten die Gelegenheit, untereinander und mit Vertretern aus Politik, Verwaltung und verwandten Initiativen sowie anderen Interessierten (nicht nur) über Verkehrspolitik zu sprechen.

Reiner Kraft □



Stephan Weber, Melani Lauen, Frank Schober und Hans-Georg Kleinmann (von links nach rechts) bilden den neuen geschäftsführenden Vorstand des VCD Regionalverbands Köln.

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: 7.000 Exemplare

Satz/Druck: gruengedruckt.de

Schloemer Gruppe GmbH

Fritz-Erler-Straße 40

52349 Düren

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

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

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

E-Mails an die Redaktion:

rheinschiene@vcd-koeln.de

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



Regionalverband Köln

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



Ich werde jetzt VCD-Mitglied!



Online geht's am schnellsten!

Beitrittsdatum: Monat __ Jahr 20 __

- ☐ **Unterstützer*in der Verkehrswende**
(Einzelmithgliedschaft für 7,00 €/Monat)
- ☐ **Familien und Wohngemeinschaften für die Verkehrswende**
(Familien- und Haushaltsmithgliedschaft für 8,00 €/Monat)
- ☐ **Junge Verkehrsaktivist*innen**
(Einzelmithgliedschaft für alle unter 30 für 3,25 €/Monat)
- ☐ **Verkehrswende für den kleinen Geldbeutel**
(Einzelmithgliedschaft ermäßigt für 3,25 €/Monat)
- ☐ **Vereine, NGOs und kleine Läden für die Verkehrswende**
(Juristische Mithgliedschaft für 25,00 €/Monat)

Die Mithgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mithgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig. Um unsere Verwaltungsabläufe so schlank wie möglich zu halten, ist das Zahlen auf Rechnung nur bei einer jährlichen Zahlungsweise möglich.

Meinen Beitrag in Höhe von ____, __ Euro im Monat zahle ich:

- ☐ jährlich ☐ halbjährlich ☐ monatlich
- ☐ Ich benötige einen Personen-, Fahrrad- oder Fahrzeug-Schutzbrief. Bitte senden Sie mir Infomaterial der VCD Service GmbH zu.

Name, Vorname (Verein usw.)*

Straße und Hausnummer*

PLZ und Wohnort*

E-Mail-Adresse*

Geburtsdatum

Telefon

Ich ermächtige den Verkehrsclub Deutschland e.V., beginnend mit der aktuellen Rechnung, meinen Mithgliedsbeitrag von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. 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. Gläubiger-Identifikationsnummer des Verkehrsclub Deutschland e.V.: DE38 2220 0000 0305 19

IBAN

Datum und Unterschrift*

*Pflichtfelder bitte ausfüllen

BEITRA000002

VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

Pierre Beier, Ralph Herbertz, Michael Hepting, Hans-Günther Kersten,
Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Melani Lauven, Markus Meurer, Jürgen Möllers,
Christoph Reisig, Frank Schober, Michael Vehoff, Stephan Weber, Reinhard Zietz

Anschrift

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

Vorstandssitzungen und Arbeitskreistreffen

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

Kontakt

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

VCD-Büro: info@vcd-koeln.de
Arbeitskreis Radverkehr: fahrrad@vcd-koeln.de
Arbeitskreis ÖPNV: oePNV@vcd-koeln.de
Redaktion Rheinschiene: rheinschiene@vcd-koeln.de

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

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



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

Bei Bedarf 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



**Jemand liebt dich.
Bleib stehen bei Rot!**

www.bleib-stehen.koeln

In Kooperation mit



POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Köln

Jetzt das Deutschlandticket bei der KVB sichern!



**KVB-Rad
inklusive**



Das KVB-Deutschlandticket gilt bundesweit im Nahverkehr (2. Klasse).
KVB-Rad für alle mit KVB-Chipkarte 30 Min. je Ausleihe kostenlos.

www.kvb.koeln/d-ticket

