

RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 73, Sommer 2025



**Fortschritte
beim Radverkehr**



**Stagnation beim
öffentlichen Nahverkehr**



2020 bis 2025:

Verkehrswende in Köln?

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,

nach fünf Jahren können am 14. September die Bürgerinnen und Bürger der Kommunen in NRW erneut ihre Stimme abgeben. Eine Stimme zur Bewertung, was in den letzten fünf Jahren erreicht wurde, auch in der Verkehrspolitik, und eine weitere Stimme dafür, wer Politik zukünftig gestalten soll. Der VCD hat den Parteien in Köln zu Rückblick und Ausblick zehn Fragen gestellt (Seite 7) und wird die Ergebnisse in einer rechtzeitig vor den Wahlen erscheinenden RHEINSCHIENE extra im Internet veröffentlichen.

Unser Titelbild enthält eine kleine, aber prägnante Bilanz zur Verkehrspolitik in den zurückliegenden fünf Jahren bezogen auf die beiden Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Uns ist dabei klar, dass dies nur ein Ausschnitt des verkehrspolitisch relevanten Geschehens in unserer Region darstellt. Die Befunde sind dafür umso interessanter und sprechen für sich.

Seit der letzten Wahl in 2020 wurden in Köln zahlreiche Kilometer Fahrradstreifen neu geschaffen. Bei der Gestaltung der Stadträume und in der Stadtplanung sehen wir viel kreativen Fortschritt, auch infolge umstrittener Verkehrsversuche.

Der Kölner ÖPNV jedoch bietet nur Stagnation und Rückschritt. 2018 wurde zum Göringer Zentrum der letzte neue Stadtbahnmeter eröffnet. Die Pandemie brachte einige Expressbusse, die für lange Zeit wieder verschwanden. Als einsamer Erfolg fällt die Verlängerung der Linie 136 nach Lövenich in 2022 auf. Ansonsten nur große Planungen für die ferne Zukunft (Ost-West-Achse, „SUMP“ – Seite 18, „Metronetz“ – Seite 12) begleitet von Fahrplankürzungen in der Gegenwart.

Trotz großer Bedeutung und Chancen des ÖPNV in der Metropole gab es Ermutigendes nur außerhalb: neue Schnellbus-Linien im Rhein-Erft-Kreis seit 2020, Beschleunigung und seit 2023 Stundentakt auf der Bördebahn von Düren nach Euskirchen, Schnellbusse und Taktverdichtungen in Rhein-Berg.

Nur zusammen können wir in den nächsten Jahren die Erfolge für Rad und Stadträume fortsetzen und einen Aufbruch beim ÖPNV erreichen. Zum Austausch hierzu laden wir Euch recht herzlich nach unserer Mitgliederversammlung zu unserem Sommerfest am 27. Juni 2025 ab 19:00 Uhr im Hof der Alten Feuerwache ein – die Einladungen ist auf Seite 40 zu finden.

Wir wünschen eine anregende Lektüre dieser Ausgabe,

die Redaktion der RHEINSCHIENE



Inhalt

Titelthema

Rückblick auf die Wahlperiode 2020 – 2025:	
Verkehrsversuche: Teilerfolge und Herausforderungen	4
Kommunalwahl 2025: Unsere Fragen an die Parteien.....	7
Glosse: Duden Politikerdeutsch	7
Radverkehrsförderung in Köln:	
Highlights der letzten fünf Jahre in den Bezirken.....	8

Öffentlicher Nahverkehr

Barrierefreiheit:	
Nur ein Randthema für KVB und Verwaltung.....	9
On-Demand-Verkehre: Bestandsaufnahme und Potenzial	10
Stadtbahnausbau: Ein Metronetz für Köln	12
Umstellung auf digitale Stellwerke:	
Massive Einschränkungen im Bahnverkehr.....	13
Mobilität: Die Zukunft des ÖPNV ist automatisiert.....	14

Verkehr allgemein

Parkstadt Süd I: Mehr Licht als Schatten.....	15
Parkstadt Süd II: Vorschläge für die ÖPNV-Erschließung.....	16
Köln-Katalog: Sparsamer Umgang mit Fläche als Leitprinzip	17
Mobilitätsplanung: Besser durch Köln?	18
Kommentar I: OST-West-Achse und SUMP	19
Kommentar II: Versumpfter Sumpf(f)	19
Unfall mit E-Scooter: Der Verursacher ist nicht haftbar	21
Fragwürdiges Verkehrsrecht:	
Feuerwehr appelliert an Falschparker	21
Verkehrsplanung: Das Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr	22
Autoverkehr: Warum denn im Stau stehen?	24
Stadtraumgestaltung:	
„Klimaanpassung durch Ko-Kreation“	26

Fußverkehr

Fußverkehrsförderung: Freie Ecke – freie Sicht.....	29
Vorstellung: Britta Buch, die neue Fußverkehrsbeauftragte .	29
Gastbeitrag:	
Verkehrswende: Fußverkehr fördern! Ernsthaft?	30

Radverkehr

Radverkehrsinfrastruktur:	
Fahrradstraßen und ihre Umsetzung in Köln	32
Team für Nahmobilität:	
Aktuelles zum Radverkehr in Köln.....	36
Fahrradstellplätze zu Karneval: Wer parkt denn da?	37
Kölner Ringe:	
Die Plätze haben ihre Funktion verloren	38

VCD

Die neue VCD-Mobifibel 2025	39
Einladung zum VCD-Sommerfest	40
Einladung zur Mitgliederversammlung 2025.....	40
Impressum.....	40
Der VCD stellt sich vor	41
Beitrittsformular.....	41
Kontakte	42
Spendenaufruf.....	42

Rückblick auf die Wahlperiode 2020 – 2025

Verkehrsversuche: Teilerfolge und Herausforderungen

In den letzten fünf Jahren gab es viel Aufregung in Köln wegen der Verkehrspolitik: Neben dem Dauerthema Ost-West-Achse sorgte eine Reihe von Verkehrsversuchen für heftige Diskussionen, die auch den bevorstehenden Kommunalwahlkampf beeinflussen werden. Wie konnte es dazu kommen?

„Der Verkehrsversuch ...“, weiter wird man in den letzten Jahren auf keiner Party, auf keiner Diskussionsveranstaltung gekommen sein und Unruhe, wildes Gerufe und ungemütliche Stimmung machte sich breit. Verkehrsversuche und alles, was man dafür gehalten hat, waren der Aufreger der letzten Wahlperiode und, wenn nicht alles täuscht, möchten einige interessierte Menschen diesen Schwung auch in den kommenden Wahlkampf ziehen.

Angefangen hat alles harmonisch und entspannt. In der von den Grünen, der CDU und Volt vorgelegten Arbeitsvereinbarung wird folgendes lapidar formuliert:

„Wir werden den Verkehrsraum in der Innenstadt und den Quartierszentren zugunsten des Fuß- und Radverkehrs neu aufteilen. Als Sofortmaßnahme und Einstieg in weitere derartige Maßnahmen werden die Ehrenstraße, die Apostelnstraße, die Breite Straße, der Brüsseler Platz sowie die Severinstraße autofrei. Für die Anwohnerschaft, Handwerkerinnen und Handwerker, Mitarbeitende von Liefer-, Pflege- und Gesundheitsdiensten und andere Gruppen, die auf das Auto angewiesen sind, soll die Erreichbarkeit mit dem Fahrzeug weiterhin gewährleistet werden. (...) Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wollen wir prüfen, ob in Köln verkehrssame Zonen nach dem Vorbild Barcelona und Gent realisierbar sind.“

Worte und Diskussionen sind das eine, Fakten und Umsetzungen das andere. Die formulierten Ziele sind deutlich: Die Stadt soll den Fokus auf den unmotorisierten Verkehr legen. Um mit vorbildlichen Städten mitzuhalten, möchte man ausprobieren und aus Fehlern lernen, und benennt daher Verkehrsversuche als Methode, um Neues zu starten.

Verkehrsversuche hatten nach der damaligen Auffassung den Vorteil, dass die starre Straßenverkehrsordnung umgangen werden konnte. Schließlich galt in

dieser noch das Prinzip des Vorrangs für den fließenden Verkehr. Es gab hohe Hürden für die Umsetzung anderer Aspekte. Daher war die Annahme, man könne in Verkehrsversuchen experimenteller vorgehen.

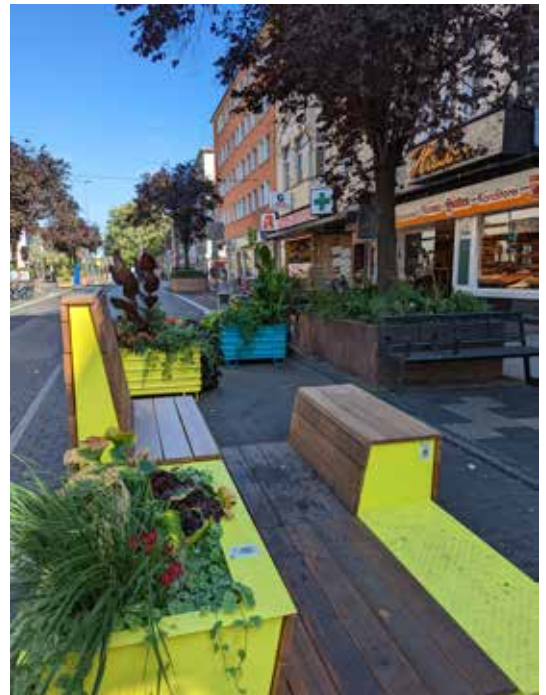
Dies sah, wie allgemein bekannt, die Rechtsprechung anders. Eingriffe in den Straßenverkehr waren nur zulässig, wenn sie vorrangig dem Verkehrsfluss oder der Verkehrssicherheit dienten. Ob die Diskussionen um Verkehrsversuche bei der vor Kurzem aktualisierten Straßenverkehrsordnung, die Aufenthaltsqualität, Klima- und Umweltschutz höher einschätzt, anders verlaufen wären, ist eine müßige Frage, da mit ihnen derzeit kein Blumentopf zu gewinnen ist.

Dennoch ist es hilfreich, einen Blick zurückzuwerfen und zu schauen, welche Erkenntnisse aus den jeweiligen Verkehrsversuchen gewonnen werden können.

Deutzer Freiheit

Heute präsentiert sich die Deutzer Freiheit als eine Einkaufsstraße, die weit unter ihren Möglichkeiten bleibt. Die Bedürfnisse der meisten Verkehrsteilnehmer:innen werden großflächig ignoriert. In Massen drängen sich Zufußgehende über die meist knapp bemessenen und teilweise mit Außengastronomie vollgestellten Gehwege. In der Mitte beweist ein dauerhafter Fluss an Radler:innen die Wichtigkeit dieser Achse als Verbindung zwischen Osten und Westen. Gastronomische Angebote haben vor allem in den unteren Abschnitten zu St. Heribert hin den Fahrbahnrand gefüllt. In den kleinsten noch verbliebenen Lücken stehen Autos, die trotz ihrer tatsächlich geringen Anzahl die Freiheit wieder dominieren.

Das Angebot an Läden ist im starken Wandel, in den letzten Monaten haben einige Geschäfte geschlossen, neue Angebote eröffnet. Die Stadt-Terrassen, die Sitzgelegenheiten, sind weggeräumt, unkommerzielle Möglichkeiten, sich zu setzen, gibt es wenige.



Mobile Sitzelemente („Stadt-Terrassen“) im Rahmen des Verkehrsversuchs Deutzer Freiheit

Rückblickend zeigt sich, dass wohl keine Maßnahme, keine Umsetzung so hitzig, intensiv und unerbittlich diskutiert wurde wie die Deutzer (Auto)Freiheit: unzählige Presseberichte, eskalierende Gruppen in den sozialen Medien, Bürgerversammlungen in der Kirche, Demonstrationen, aktuelle Stunden in Rat und Bezirksvertretung, schlussendlich eine richterliche Anordnung. Wie unter dem Brennglas konnten alle Schwierigkeiten, die Verkehrswendeprojekte in Deutschland haben, besichtigt werden. Einer großen, vielfältigen und kreativen Gruppe an aktiven Unterstützern, einer deutlichen Mehrheit in den politischen Gremien und der Verwaltung sowie der in Umfragen belegten Dreiviertelmehrheit an Sympathisanten standen eine laute, gut organisierte Minderheit, einflussreiche Akteure und eine an Krawall interessierte Presse gegenüber. Dies ergab schlussendlich eine Mischung, die großen Schaden auch in der politischen und ehrenamtlichen Kultur anrichtete.

Wie geht es weiter? Da an dieser Straße die Verkehrswende exemplarisch ausgefochten wurde und noch zu keinem eindeutigen Ergebnis gekommen ist, wird von Seiten der Stadt ein Mediationsver-

fahren eingesetzt, um die unterschiedlichen Interessengruppen ausgleichend an den Tisch zu bekommen. Angedacht ist es hier, mit verschiedensten Akteuren und Anwohnenden eine gemeinschaftliche Lösung zu finden. Ob dies tatsächlich erfolgreich sein wird, ist nicht absehbar. Es könnte ein guter Aufschlag sein, um alle Beteiligten nochmal zu einen. Dazu müsste aber die Bereitschaft vorhanden sein, wieder gemeinsam nach Lösungen zu suchen.

Venloer Straße

Der Verkehrsversuch Venloer Straße hat scheinbar eine Lösung gefunden. Seit die Straße in eine Einbahnstraße umgewandelt wurde, werden die Diskussionen, die auch hier stark und oftmals nicht sachgerecht verliefen, ruhiger. Der Verkehr hat Raum, Radfahrende und Autos kommen sich weniger in die Quere, der Fußverkehr hat ausreichend Platz auf den Bürgersteigen. Zwar stören haltende Autos den sicheren Fluss der Autos, aber insgesamt ist die gefährdende Enge vorbei.

Noch immer parken Autos in Halteverbotszonen, noch immer fehlen Elemente, die für mehr Aufenthaltsqualität sorgen. Insgesamt war der Prozess langwierig und gerade die Anfangsphase war anstrengend, da viele geplante Gestaltungsmerkmale, die für eine bessere Sichtbarkeit der neuen Verkehrsregeln gedacht waren, nicht umgesetzt werden konnten und so wertvolle Zeit verloren wurde. Zuletzt wurde über die Drehung der Einfahrt in die Piusstraße diskutiert, um weniger Durchgangsverkehr in dieser Straße zu haben. Von einem möglichen gerichtlichen Verfahren, ähnlich dem auf der Deutzer Freiheit, hat man zuletzt nichts mehr gehört. Die Venloer Straße zeigt, dass es zu guten Ergebnissen kommen kann im steten Austausch zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik.

Ehrenstraße

Die Fußgängerzone Ehrenstraße wurde zeitnah nach der Kommunalwahl eingerichtet. Ein Verkehrsversuch ist es nicht, da ein direkter Beschluss getroffen wurde mit dem Ziel der Entwidmung der Straße. Im Rückblick gab es zwei Hauptschwierigkeiten: Autofahrende hielten sich zunächst nicht an die Regeln und missachteten die aufgestellten Verkehrsschilder. Die Zufußgehenden fühlten sich von den Radfahrenden an den Rand ge-

drängt. Durch geschickte Abpolle- rungen wurde die Straße tatsächlich autofrei gestellt. Gleichzeitig wurde die Verlängerung, die Breite Straße zur Fußgängerzone, ohne dass es dort zu Schwierigkeiten kam.

Interessant an der Umwandlung der Ehrenstraße ist vor allem, dass das aufgestellte Stadtmobiliar viel Häme und Ärger verursachte. Es fiel vielen Menschen schwer, sich darauf einzulassen, dass man in Straßen auch sitzen und sich aufhalten kann. Das unterschiedliche Stadtmobiliar wurde fortan immer mit Verkehrsversuchen verbunden.

Die Ehrenstraße zeigt, dass Fußgängerzonen auch mit der Beschilderung „Fahrrad frei“ funktionieren, wenn der Fokus durch dessen Menge klar auf den Fußverkehr ausgerichtet ist. Besonders erstaunlich ist dies, da die Straße bislang keine Gestaltung aufweist, die einer Fußgängerzone würdig ist, sondern klar linear mit Trennstrukturen wie Bürgersteigen organisiert ist und es Passanten gefühlt erschwert, in der Mitte der Fahrbahn zu flanieren. Hervorzuheben ist in dem Zusammenhang die neu geschaffene attraktive alternative Verbindung für den Radverkehr über die Magnusstraße.

Das Geschäftsumfeld floriert durch die überregional bekannten Läden. Weiterhin ist die Ehrenstraße eingebunden in ein Geflecht von Straßen, die quasi danach drängen, autofrei umgestaltet zu werden. Hier ist ein Kern einer autoarmen Innenstadt zu finden. Sie sollte hier schnell umgesetzt werden.

Eigelstein

Der Eigelstein wurde vor vielen Jahren niveaugleich umgebaut und ist grundsätzlich ein positives Beispiel für eine gelungene Verkehrswende.

Die Gestaltung verleiht ihm die Anmutung einer Fußgängerzone. Auf Betreiben des Bürgerverss kam es zum Beschluss, eine Fahrradstraße ohne „Kfz frei“ einzurichten. Es gab die üblichen Stufen der Umgewöhnung: Schilder allein reichen



Nach der heftig umstrittenen ersten Phase wurde die Venloer Straße in der zweiten Phase des Verkehrsversuchs zur Einbahnstraße.

nicht aus, Autos fernzuhalten. Es ging nicht ohne Poller. Noch immer parken gerade im unteren, aber auch im oberen Abschnitt in der Nähe der Torburg zu viele Autos. Dies verengt den Raum und führt oft zu Schwierigkeiten zwischen dem hier bevorrechtigten Radverkehr und den Zufußgehenden. Immer wieder gibt es das Bestreben, hier eine Fußgängerzone zu etablieren, die jedoch ohne klar definierte leistungsfähige Umwegung für den Radverkehr nicht funktionieren wird. Aus eigenen Erfahrungen lässt sich sagen, dass sowohl Radfahren als auch Zufußgehen auf dem Eigelstein deutlich angenehmer geworden ist, seit dort weniger Autos unterwegs sind. Das Miteinander zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden ist besser als oft postuliert.

Der Eigelstein steht sinnbildlich für das stetige Aushandeln der Bedürfnisse zwischen Fuß- und Radverkehr. Radfahrende müssen immer mit Passanten auf der Straße rechnen. Es stellt sich die Frage, wie eine Umgestaltung aussehen kann, die das Miteinander weiter stärkt und beiden Gruppen Sicherheit und Struktur bietet.

Verkehrskonzept Altstadt

Das Verkehrskonzept Altstadt wurde nach der Kommunalwahl in einer abgespeckten Variante umgesetzt. Ziel war es, die Aufenthaltsqualität zu stärken, um auch jenseits der Fußgängerzonen attraktive Orte zu etablieren. Es wurden Parkplätze entfernt und große Pflanzkübel mit Bäumen aufgestellt. Die Zufahrten zu den Parkhäusern waren frei, ein eindeutiges Leitsystem zu ihnen existiert

Fortsetzung Seite 20

nicht. Tatsächlich dauert es bis die heute unattraktive Umgebung in der zweiten Reihe hinter der Fußgängerzone mehr ist als Durchfahrtsort und Lieferzone. Es dauert, bis der Stadtraum belebt ist. Insofern überrascht es nicht, dass das Regelverhalten vieler Menschen gering ausgeprägt ist. Verstärkt wird dies durch fehlende Ausschilderung und intensive Kontrollen. Schlechtestes Beispiel ist hier die Gürzenichstraße, die trotz ästhetisch hochwertiger Umgestaltung im Rahmen der Via Culturalis weiter illegal beparkt wird. Verschönerung allein beseitigt offensichtlich nicht automatisch störendes Verhalten.

Das Konzept zeigt, wie wichtig es ist, klare Strukturen zu schaffen und diese dann auch umzusetzen. Der Straßenraum muss durch Möblierung und Bäume konsequent attraktiver werden. Verstöße gegen Park- und Halteverbote müssen konsequent geahndet werden.

Trankgasse

Die Trankgasse wurde zur Fahrradstraße umgestaltet. Dies sollte zunächst in Verbindung mit den Baumaßnahmen an der Domplatte geschehen, wurde dann aber im Zuge deren Verschiebung als Verkehrsversuch umgesetzt. Rein verkehrstechnisch ist es eine gelungene Maßnahme: Breite klare Markierungen weisen den Weg, die Passanten nehmen den gewonnenen Platz an und scheuen sich auch nicht, quer über die Straße zu gehen, auch der Radverkehr nutzt die neu geschaffene Verbindung.

Obwohl das Weltkulturerbe Dom von dem überbordenden Verkehr befreit wurde, ist das Projekt umstritten. Gewohnheiten ändern sich nur langsam und so kommt es zu bestimmten Zeiten bei besonderen Konzerten der Philharmonie zu Staus. Kluges Verkehrsmanagement und die Zeit werden dies lösen und man wird sich fragen, wie man so lange diese Massen an Verkehr an dieser Stelle zulassen konnte. Wichtig ist im zweiten Schritt, den geschaffenen Platz zu nutzen und zu gestalten. Das Ziel „Mehr Aufenthaltsqualität am Weltkulturerbe“ muss zielgerichtet weiterverfolgt werden. Durchhaltevermögen und Kreativität sind wichtig.

Schlussfolgerungen

Flexibilität und Anpassung. In der Euphorie der Kommunalwahl wurden viele Themen angegangen. Es ging darum,

möglichst schnell die Verkehrswende umzusetzen. Man wählte für die Umsetzung von einigen Projekten das Format der Verkehrsversuche. Die Idee dahinter war, Dinge ausprobieren zu können, Funktionierendes zu behalten und Anderes flexibel zu ändern. Auch glaubte man, bestehende Regelungen einfacher außer Kraft setzen zu können.

Der Vorteil war gleichzeitig auch ein Nachteil, da scheinbar immer wieder neue Regeln etabliert wurden, eine Verlässlichkeit nicht herrschte und quasi über Nacht wieder andere Regeln galten. Die Bevölkerung war in vielen Punkten überfordert und konnte die Geschwindigkeit der Änderungen kaum mitgehen. Eine Gemeinsamkeit im Ausprobieren konnte selten gefunden werden.

Diskussionskultur. Der politische Diskurs lebt vom Austausch, von lebhaften und auch kontroversen Diskussionen, deren Ziel es ist, die beste Lösung zu finden. In einer hochemotionalen Zeit, in einer Zeit, in der sich viele Gerüchte und Fake News über soziale Medien schnell verbreiten, ist es schwierig, einen gemeinsamen Diskursraum zu finden und zu gestalten. Wer trifft wen wo und welche Meinung wird wie geachtet. In einer gespaltenen Gesellschaft wurde das gemeinsame Ausprobieren zum großen Zankapfel, ohne dass sich Menschen annähern konnten. Eine lautstarke Minderheit dominierte den Diskurs, die leiseren Unterstützer verloren den Anschluss und dann die Deutungshoheit. Dies wurde in den Echokammern der sozialen Medien nochmals verstärkt. Auch die Printpresse verließ immer wieder die sachliche Auseinandersetzung und schrieb genüsslich über den Streit, der immer neue Blüten trug. Viele Akteure haben den sachlichen Austausch zuungunsten populistischer Lauthuberei verlassen und letztendlich die Verkehrspolitik in den Kulturkampf gerissen. Es ging nicht mehr um Lösungen, nicht um Sicherheit von Menschen, sondern um Verächtlichmachung von Meinungen. Die Spaltung wurde gezielt vorangetrieben. Die Formate der Verständigung wurden ausgehebelt und zum Tribunal umgestaltet. Sachlichkeit, Argumente und gegenseitige Wertschät-



Fußgänger müssen am Überweg Marzellenstraße nicht mehr vor Ampeln warten – eine der positiven Auswirkungen des Verkehrsversuchs Trankgasse.

zung sind unerlässlich, um gemeinsam zu streiten und eine gute Lösung zu finden.

Gemeinsame Regeln. Verkehrsversuche können nur dann erfolgreich sein, wenn sich alle Akteure gemeinsam auf sie einlassen und miteinander ernsthaft gestalten wollen. Es wird auf Grundlage von vorher festgelegten Regeln eine gute Lösung für ein bestimmtes Gebiet gesucht. Die Regeln werden von allen geachtet. Die Ziele sind klar und bilden den Rahmen für den Austausch. Bei Verkehrsversuchen sind dies die Reduktion des Autoverkehrs und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Ein solcher Austausch gelingt leider zu selten. Zu attraktiv ist es, durch Missachtung von Regeln kurzfristige Erfolge zu ergattern. Oftmals ist es leider die gute Lösung, die so verhindert wird.

Fazit

Kurz und knapp: Die Verkehrsversuche waren besser als ihr Ruf. Es sind einige interessante Entwicklungen angestoßen worden. So ist auf der Deutzer Freiheit nichts mehr wie zuvor, aber leider auch noch nichts richtig gut. Auch in den anderen Bereichen wie Eigelstein sind gute Entwicklungen im Gange. Festzuhalten ist, dass Verkehrsversuche dadurch dass sie ein hohes Maß an Regeltreue und Anstrengungsbereitschaft benötigen nicht immer das Mittel der Wahl sein sollten. Aus den gewonnenen Erkenntnissen auch und gerade in der Diskussionskultur lässt sich lernen und hoffentlich in weiteren, dann anders benannten Formaten gewinnbringend einzusetzen.

Michael Vehoff



Kommunalwahl 2025

Unsere Fragen an die Parteien

Am 14. September finden die nächsten Kommunalwahlen statt. Mit den folgenden Fragen möchten erfahren, welche Schwerpunkte und Ziele die demokratischen Parteien für die Verkehrspolitik in Köln in den nächsten fünf Jahren haben. Die Antworten werden wir in einer RHEINSCHIENE extra, die rechtzeitig vor den Wahlen erscheint, veröffentlichen.

1. Wie bewerten Sie den aktuellen Stand der Mobilität in Köln bezogen auf die verschiedenen Verkehrsmittel?
2. Welche Ideen haben Sie, die Finanzmittel für den laufenden Betrieb der KVB AG zu erhöhen, beispielsweise um eine Taktverdichtung zu ermöglichen, sobald Fahrzeuge und Personal

hierfür zur Verfügung stehen?

3. Welches sind für Ihre Partei die drei wichtigsten Vorhaben zum Ausbau der Infrastruktur des Kölner Stadtbahnnetzes?
4. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie die Klimaziele im Mobilitätssektor erreichen?
5. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern?
6. Welche Maßnahmen planen Sie, um die Radverkehrsverbindungen zwischen links- und rechtsrheinischen Stadtteilen zu verbessern?
7. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie die Sicherheit der Fußgänger*innen und Radfahrenden erhöhen?

8. Köln muss sich an die Klimafolgen anpassen, zum Beispiel durch Entsiegelung und die Schaffung von Schattenflächen. Welche konkreten Maßnahmen im Verkehrsbereich wollen Sie in der kommenden Ratsperiode in diesem Zusammenhang umsetzen?
9. Wie wollen Sie sicherstellen, dass alle Stadtbezirke mit dem Rad komfortabel und schnell erreichbar sind? Welche Rolle spielen die Radpendler-netze?
10. Nennen Sie uns für die Verkehrsträger Fuß-, Fahrrad, ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr im Verhältnis zu heute Ihre Zielvorgaben bis zum Ende der Ratsperiode!

VCD Regionalverband Köln



Glosse

Duden Politikerdeutsch

Eine Übersetzungshilfe für typische Floskeln in politischen Stellungnahmen

Die Kommunalwahl naht und somit auch die Interviews mit Bürgermeisterkandidat*innen und Politiker*innen, die in den Rat gewählt werden möchten. Traditionell ist die Verkehrspolitik ein wesentliches Thema im Kommunalwahlkampf. Die Positionen der Parteien liegen hierzu weit auseinander und oft möchten die handelnden Personen nicht zeigen, was sie wirklich meinen. Hier eine kleine, nicht ganz ernst gemeinte Übersetzungshilfe für typische Politikersprüche.

Dieser Beitrag wurde mit Hilfe von ChatGPT erstellt. Der Auftrag an das Programm lautete: „Erstelle einen Dudeneintrag auf Grundlage des Textes ‚Phrasendreschmaschine‘ aus der Winterausgabe 2023 der RHEINSCHIENE. Formuliere pointiert und lustig.“ Hier das Ergebnis:

Poli-ti-ker-deutsch, das; -[s]

Substantiv, Neutrum

Bedeutung: Politikersprache, die durch bewusst vage oder irreführende Begriffe gekennzeichnet ist, um Entscheidungen

zu verzögern oder Widerstände zu verschleiern. Besonders verbreitet in der Verkehrspolitik.

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

Übersetzung: Wir würden ja gerne was tun, aber machen lieber nichts.

2. **Politikerdeutsch:** Wir müssen die Menschen mitnehmen.

Übersetzung: Wir suchen so lange nach Leuten, die dagegen sind, bis wir sagen können: „Seht her, die Gesellschaft ist noch nicht bereit!“

3. **Politikerdeutsch:** Ohne einen vollständigen Ausbau des ÖPNV kann das nicht geschehen.

Übersetzung: Wir bauen erstmal 50 Jahre an U-Bahnlinien, bevor wir überhaupt einen einzigen Parkplatz abbauen.

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

Übersetzung: Autofahren ist gottgegeben, Fahrradfahren ist Ideologie. Logisch, oder?

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

Übersetzung: Das Auto muss immer gewinnen. Fahrradwege? Nur, wenn sie keinem Parkplatz im Weg stehen.

6. **Politikerdeutsch:** Wir müssen auch an die denken, die nicht so gut mit dem Rad unterwegs sind. Die Senior:innen, die Behinderten ...

Übersetzung: Wir instrumentalisieren Menschen mit eingeschränkter Mobilität, damit alle anderen weiter ungestört mit 200 Sachen durch die Stadt brettern können.

7. **Politikerdeutsch:** Wir stehen für eine Politik der Vernunft/des gesunden Menschenverstands.

Übersetzung: Wissenschaft? Zahlen? Studien? Pffft. Mein Nachbar sagt, Autos sind super, also wird das schon stimmen.

Michael Vehoff



Radverkehrsförderung in Köln

Highlights der letzten fünf Jahre in den Bezirken

Vorbemerkung der Redaktion: In den letzten fünf Jahren sind deutliche Verbesserungen in der Kölner Radinfrastruktur nicht zu übersehen. Das jahrzehntelange Bohren von Verkehrsverbänden und -initiativen hat endlich Früchte getragen. Nachfolgend eine Zusammenstellung der wichtigsten Maßnahmen aus Sicht der Kölner Verwaltung.

Stadtbezirk 1: Innenstadt

Mit dem Lückenschluss am **Barbarossa-platz** steht dem Radverkehr auf etwa zehn Kilometern Länge (fünf in jeder Fahrtrichtung) jetzt zwischen Hansaring und Ubiering eine durchgängige Verkehrsführung nach Kölner Standard zur Verfügung, der die Markierung von 2,50 Meter breiten Radfahrstreifen anstelle eines Kfz-Fahrstreifens vorsieht. Nur an besonders engen Stellen wird der Radverkehr auf einem etwas schmaleren Schutzstreifen geführt.

Auf der **Tel-Aviv-Straße** wurde Ende 2023 auf Höhe der Abfahrt zur Severinsbrücke eine neue Ampelanlage eingerichtet. Diese sichert die Weiterfahrt des Radverkehrs in Richtung Ulrichgasse, indem sie den zur Brücke abfahrenden Autoverkehr anhält. Im Rahmen dieser Maßnahme wurden 1,4 Kilometer Radfahrstreifen nach dem Kölner Standard auf Neuköllner

Straße, Tel-Aviv-Straße, Blaubach und Turiner Straße geschaffen.

An der rechtsrheinischen Abfahrt der **Deutzer Brücke** wurde ein Radfahrstreifen hergestellt, der den Radverkehr über eine Rampe von der Deutzer Brücke auf den bestehenden Radfahrstreifen der Siegburger Straße führt. Radfahrende gelangen nun ohne Umweg über die KVB-Haltestelle in Richtung Deutzer Freiheit und Deutzer Bahnhof.

Stadtbezirk 2: Rodenkirchen

Auf der **Vorgebirgstraße** wird zwischen „Am Vorgebirgstor“ und Raderthalgürtel eine Fahrspur in einen Fahrradschutzstreifen umgewandelt. Dieser Lückenschluss der Radachse Ulrichgasse/Tel-Aviv-Straße schafft eine attraktive Verbindung von Zollstock in die Innenstadt. Ziele der Planung sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Wohnqualität auf der Vorgebirgstraße.

In Sürth wurde der Geh- und Radweg am **Sürther Leinpfad** saniert und im Abschnitt zwischen Rheinaustraße und Hochwasserschutzmauer verbreitert. Dadurch wurde die wichtige Verbindung für den Rad- und Fußverkehr entlang des Rheins zwischen Godorf, Weiß und Sürth verbessert.

Stadtbezirk 3: Lindenthal

Von der Bezirksvertretung Lindenthal wurde 2022 nach einem Beratungs- und Abstimmungsprozess ein **Radverkehrskonzept** für den gesamten Stadtbezirk beschlossen.

Im Jahr 2024 wurde zudem ein Verkehrsübungsplatz am **Auerbachplatz** eröffnet. Hinzu kommen zahlreiche neue Fahrradabstellanlagen oder Aufstellflächen für Radfahrende, die im Zuge von Ampelerneuerungen geschaffen wurden.

Stadtbezirk 4: Ehrenfeld

Nachdem ein Teilstück der **Venloer Straße** von einer Bundesstraße zur Gemeindestraße abgestuft wurde, konnten Optimierungen für den Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden. Zwischen Piusstraße und Ehrenfeldgürtel wurden die Kurzzeit-

parkplätze in Räume für Außengastronomie, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellanlagen, Abstellflächen für Sharing-Systeme oder Lastenradparken und zusätzliche Querungsmöglichkeiten umgewandelt. Im letzten Schritt wurde im Geschäftsbereich eine Einbahnstraße eingerichtet. Auswirkungen und Verlagerungseffekte der Maßnahmen werden genau beobachtet und alle Erkenntnisse dienen der Entwicklung einer langfristigen Umgestaltung der Straße.

Durch den kompletten Umbau der **Vogelsanger Straße** zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel konnte mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Die Neuordnung des Verkehrsraums ermöglichte Fahrradschutzstreifen und breitere Gehwege. Zusätzliche Querungshilfen mit Zebrastreifen sorgten für eine bessere Durchlässigkeit und neue Bäume erhöhten die Aufenthaltsqualität.

Stadtbezirk 5: Nippes

Um die Verbindung der Radverkehrsachse zu stärken, wurde die **Brücke über den Gürtel** in eine Fahrtrichtung für den Kfz Verkehr gesperrt, sodass der Radverkehr komfortabler und konfliktärmer den Anschluss an die Fahrradstraßenachse erreichen kann. Auf dem nahegelegenen Mauenheimer Gürtel wurde zudem eine Rechtsabbiegespur stark eingekürzt und durch bauliche Trennelemente dem Radverkehr in Gegenrichtung zugeschlagen.

In den letzten Jahren wurden über **30 Einbahnstraßen** für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet. Waren zuvor lediglich 30 Prozent der Einbahnstraßen geöffnet, so sind es damit mittlerweile 47 Prozent.

Stadtbezirk 6: Chorweiler

Im Rahmen seiner Umgestaltung konnten am **Weichselring** Fahrradschutzstreifen eingerichtet werden, sodass nun geradlinig ohne Mischverkehr auf der Fahrbahn und häufig vorhandenem Kfz-Parken am Fahrbahnrand komfortabel und sicher gefahren werden kann.

In Worringen werden wir einen Abschnitt der **Neusser Landstraße** auf einer

Dauerzählstellen in Köln

In den letzten fünf Jahren wurden in Köln acht neue Dauerzählstellen errichtet:

- an der Rodenkirchener Brücke (4. Quartal 2020),
- an der Severinsbrücke (4. Quartal 2020),
- an der Neusser Straße (3. Quartal 2021),
- an der Hohe Pforte (4. Quartal 2021),
- an der Gladbacher Straße inklusive Barometer (4. Quartal 2022),
- am Elisabeth-Schäfer Weg (4. Quartal 2023),
- am Auenweg (4. Quartal 2023) und
- am Hohenzollernring (2. Quartal 2024) – hier war der Spitzenwert **12.839 Radfahrende** am 11. März 2025.

Länge von circa 800 Metern sanieren und umgestalten. Der Gehweg auf der Ostseite wird in dem Zusammenhang auch verbreitert. Für Radfahrende und Zufußgehende wird zusätzlich im südlichen Bereich der Neusser Landstraße durch Versetzung und Neubau der Ampelanlage eine optimierte Quermöglichkeit geschaffen.

Stadtbezirk 7: Porz

Auf der **Houdainer Straße und der Hauptstraße** zwischen Schmittgasse und Burgwinkel wurden Schutz- und Radfahrstreifen markiert. Dieser Lückenschluss schafft eine attraktive Verbindung zwischen der Fahrradstraße Urbanusstraße und der Groov.

Auf der **Kölner Straße** zwischen Berliner Straße und Friedrich-Ebert-Ufer sollen durch Spurumwandlungen komfortable Radverkehrsanlagen entstehen. Hierdurch soll der Radverkehr innerhalb von Ensen und Westhoven gestärkt werden

und zudem eine Verbindung zwischen Porz und der Innenstadt sowie Deutz entstehen, die den Leinpfad entlastet.

Stadtbezirk 8: Kalk

Auf der **Kalk-Mülheimer Straße** zwischen Kalker Hauptstraße und Wipperfurther Straße konnten auf der wichtigen Nord-Süd Verbindung neue Radverkehrsanlagen geschaffen werden.

Die **Kalker Hauptstraße** soll zwischen Rolshover Straße und Kappellenstraße umgestaltet werden, um die Situation für Zufußgehende und Radfahrende zu verbessern.

Stadtbezirk 9: Mülheim

Auf dem **Clevischen Ring** zwischen Von-Sparr-Straße und Dünnwalder Straße wurde der Geh- und Radweg saniert und mit baulichen Trennelementen zur Fahrbahn ausgerüstet. Hierdurch konnten die Radverkehrsanlagen auf der wichtigen

2020 bis 2025

Die Wahlperiode in Zahlen*

- 100 Grünpfeile Rad
- 8.000 Abstellanlagen
- 25 km Spurumwandlung
- 20.000 Mails an das Postfach des Fahrradbeauftragten
- 300 Aufstellflächen an Ampeln
- 100 Runde Tische
- 100 Veranstaltungen, zum Beispiel „Fahrradbeauftragter on Tour“

*Jeweils ungefähre Werte

Nord-Süd Verbindung deutlich verbessert werden.

Auf der **Odenthaler Straße** zwischen Ortsausgang und Berliner Straße wurde eine Piktogrammreihe markiert. Sie soll verdeutlichen, dass Radfahrer*innen auf der Fahrbahn fahren dürfen, da die vorhandenen Radwege hinsichtlich der Lage und Beschaffenheit teilweise nicht mehr heutigen Standards entsprechen.

Stadt Köln



Barrierefreiheit

Nur ein Randthema für KVB und Verwaltung

Die skurrile Treppe am Bahnsteig der Linie 5 am Appellhofplatz ist ein Symbol für den Umgang von Verwaltung und KVB mit der Barrierefreiheit im ÖPNV.

Da wird die Haltestelle Appellhofplatz/Zeughaus seit Jahren für den Brandschutz umgebaut, doch die Barrierefreiheit wird nicht hergestellt. Dazu müssten die Bahnsteige erhöht werden. Und Aufzüge eingebaut werden. Wann das geschehen soll, ist unklar. Nach Aussagen der Stadt, Eigentümerin der Haltestelle, gibt es dazu nicht einmal eine Planung.

Anstatt beides miteinander zu verbinden, findet erst das eine statt und irgendwann später das andere. Zwischenzeitlich wird dann zur verkürzten Rolltreppe eine Treppe gebaut. Eine Rampe sei aus versicherungsrechtlichen Überlegungen nicht möglich. Daran zeigt sich wieder die Gedankenwelt der Verwaltung: Wir sichern uns lieber ab, bevor wir einen Schritt zur Barrierefreiheit gehen. Lieber eine Treppe einbauen, anstatt das Podest so zu verlängern, dass die „Gefahr des Unfallrisikos für Kinderwagen bzw. Rollstuhlfahrende“ beseitigt wird.

„Für die Planung steht momentan kein Personal zur Verfügung“ – dieser Satz gilt seit Jahren für die Umsetzung der Barrierefreiheit. Sei es am Barbarossaplatz oder an den zehn Haltestellen des Gürtels. In Ehrenfeld soll die inklusive Heliosschule direkt an der Haltestelle Venloer Straße/Gürtel errichtet werden. Doch die Haltestelle der Linie 13 am Gürtel ist nicht barrierefrei. Gleiches gilt immer noch für viele Bushaltestellen in Köln.

CDU, FDP und SPD beschäftigen die Verwaltung lieber mit einer neuen U-Bahn-Planung als mit der Aufgabe, das Kölner Netz barrierefrei zu gestalten. Dabei ist die Stadt seit der UN-Behindertenkonvention seit 2020 dazu verpflichtet. Sie macht einfach von einer Ausnahmeregelung Gebrauch, um ihr Nichtstun zu rechtfertigen. Das vorhandene Personal wird – politisch gewollt – nicht für die Umsetzung der Barrierefreiheit eingesetzt.

Zwischen dem Mensch und der Barrierefreiheit steht meist die von Ingenieuren



Neue Treppe an der Haltestelle Appellhofplatz/Zeughaus

ausgedachte Technik. Und diese funktioniert gerade in Köln schlecht, wird miserabel gewartet und fällt teilweise monatelang aus. Nach KVB-Aussage sind dafür Vandalismus, Fehler des Herstellers oder andere externe Faktoren verantwortlich.

Wenn dies bekannt ist, dann plane ich nicht für die Zukunft mit unzuverlässiger Technik, sondern überlege mir andere Lösungen. Zum Beispiel oberirdische Stadtbahnen statt unterirdische oder Rampen statt Aufzüge.

Roland Schüler



On-Demand-Verkehre

Bestandsaufnahme und Potenzial

On-Demand-Angebote könnten im Sinne der Verkehrswende eine nahtlose Mobilität von Tür zu Tür ermöglichen, die im Idealfall so flexibel ist wie das eigene Auto, das somit ersetzt werden kann.

On-Demand heißt „auf Abruf“ und macht deutlich, dass der Fahrgast selbst bestimmt, wann und wohin er im festgelegten Bedienegebiet fahren möchte. Beim On-Demand-Verkehr kommt der Fahrdienst nur auf Bestellung und wird in der Regel mit Pkw oder Kleinbussen betrieben.

Während der Fahrt können weitere Kunden mit ähnlichem Streckenwunsch nach gleichem Prozedere zusteigen. Wegen dieser Bündelung werden die Verkehre auch als „On-Demand-Ridepooling-Systeme“ bezeichnet. Der Service ersetzt den bestehenden AST-Verkehr (Anruf-Sammel-Taxi). Die meisten Projekte wurden oder werden aktuell durch Fördergelder von Land oder Bund unterstützt.

Mit der zunehmenden Digitalisierung und der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes wurden neue Möglichkeiten geschaffen, diese Verkehre flächendeckend als Ergänzung des ÖPNV einzusetzen. On-Demand-Angebote könnten laut einer Studie den Linienverkehr in Deutschland mit Bahnen und Bussen verstärken, einen wichtigen Beitrag zu flächendeckender Mobilität leisten und für Millionen Menschen die Abhängigkeit vom Auto verringern.

Angebote in Köln und Umgebung

In Köln wurde im Dezember 2020 der On-Demand-Service „Isi“ als vierjähriges Pilotprojekt von der KVB eingeführt. „Isi“

bediente ausgewählte Stadtrandbereiche in den Bezirken Porz und Nippes. Im Dezember 2024 wurde das Projekt allerdings beendet, da die Nutzerzahlen gering waren und die Wirtschaftlichkeit laut KVB nicht gegeben war. Die zwischenzeitlich eingestellten TaxiBus-Linien wurden wieder in Betrieb genommen.

Der Abschlussbericht der KVB zeigt folgende Ergebnisse:

- Die Zufriedenheit der Isi-Nutzenden ist hoch.
- Sie sind zu einem großen Teil vom klassischen ÖPNV auf das On-Demand-Angebot umgestiegen und waren keine Neukunden.
- Das Beispiel Porz zeigt, dass das Ziel, die ÖPNV-Erschließung in Randlagen insbesondere für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern, erreicht wurde. Das prognostizierte Nachfragevolumen konnte jedoch nicht erreicht werden.
- Im Vergleich zu schwach ausgelasteten Buslinien ist der Kostendeckungsgrad des On-Demand-Angebots sehr gering und somit deutlich unwirtschaftlicher als der liniengebundene Busverkehr.

Auch in Leverkusen und im Rheinisch-Bergischen Kreis wurde das von der wupsi GmbH initiierte Projekt „efi“ im Dezember 2024 nach zwei Jahren eingestellt.

Aktuell gibt es in der Umgebung von Köln ein weiteres Projekt: Das Projekt „Krafraum-Shuttle“ ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Bergheim, dem Verkehrsbetrieb REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH und des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS). Das Projekt beruht auf der Erkenntnis, dass zwar bei vielen Kommunen aktuell der Bedarf für einen On-Demand-Verkehr besteht, die Umsetzung jedoch gerade für kleinere Kommunen zu aufwändig und kostspielig ist. Die passende Lösung ist eine skalierbare Plattform für On-Demand-Verkehre, die in öffentlicher Hand bleibt und möglichst flexibel aufgebaut wird. So können ÖPNV-Aufgabenträger auch in kleineren Kommunen einen eigenen On-Demand-Verkehr über die Krafraum-Shuttle-Plattform realisieren, da deren Kosten geteilt



Der On-Demand-Service „Isi“ wurde im Dezember 2024 von der KVB eingestellt.

Foto: KVB

werden. Neben Bergheim kann seit April 2025 nun auch in Rommerskirchen das Angebot genutzt werden.

Insgesamt gewinnen On-Demand-Verkehre an Bedeutung. Bereits rund 30 solcher Angebote wurden in NRW gestartet. Diese Dienste werden oft in Kooperation mit lokalen Verkehrsunternehmen, aber auch Taxiunternehmen betrieben und sind in der Regel in die bestehenden Tarifsysteme integriert. Der weitere Ausbau – besonders am Stadtrand und in ländlichen Räumen – muss dabei umfassend geplant und finanziert werden. Eine dauerhafte Finanzierungsgrundlage für On-Demand-Verkehre fehlt noch. Erschwerend kommt die aktuelle Kostensituation bei Personal, Energie, Strom und Material hinzu.

Kosten

Bedarfsgesteuerte Angebote weisen im Vergleich zu Linienangeboten mit Stadt- oder Regionalbussen deutlich höhere Kosten pro Platz-Kilometer auf. Das liegt im Wesentlichen an den kleineren Fahrzeugen mit meist sechs Sitzplätzen. Die Stückkosten (Euro/Platz-km) betragen im Linienbedarfsverkehr etwa das sieben bis zehnfache gegenüber dem Stadt- und Regionalbusverkehr. Die Erlöse sind jedoch nur geringfügig höher als im Linienbusverkehr – so dass Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität von VDV und Roland Berger aus dem Jahr 2021.

Ein großer Vorteil gegenüber den herkömmlichen Bedienungsformen wie AST oder TaxiBus ist der hohe Grad der Digita-

Links

- krafraum-shuttle.de/projekt
- infoportal.mobil.nrw/projekte/on-demand-verkehr.html
- www.kcw-online.de/veroeffentlichungen/wirtschaftlichkeit-von-on-demand-verkehren
- kira-autonom.de
- bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mFUND/Aktuell/laendliche-mobilitaet.html

lisierung. Er ermöglicht kurze Dispositionszeiten und effektives Ride-Pooling (siehe Begriffserklärung). Durch die universelle Verfügbarkeit von Smartphones wird die Kommunikation mit dem On-Demand-Anbieter erleichtert. Auch junge Menschen („digital natives“) werden angesprochen.

Nachteilig sind die Implementierungskosten, die für Hintergrundsystem, Fahrgast-App und Fahrer*innen-App zunächst investiert werden müssen. Auch entstehen im Gegensatz zu AST- und TaxiBus-Verkehren, die in der Regel Fahrzeuge des Taxen- und Mietwagengewerbes nutzen, Kosten für die Anschaffung von eigenen Fahrzeugen. Durch den im Vergleich zum Taxitarif geringeren Fahrpreis, müssen die Einnahmen über das Ride-Pooling mit möglichst hoher Auslastung der Fahrzeuge erzielt werden. Wesentlich hierfür sind ein gutes Marketing und ein einfacher Zugang zum Angebot. Hierfür ist eine Integration in die bestehenden Auskunftssysteme nützlich, um das Angebot bekannt zu machen und die Notwendigkeit einer App-Installation und Registrierung in einer separaten App zu vermeiden.

Bewertung und Fazit

Aktuell sind nur große Verkehrsunternehmen in der Lage, digitale On-Demand-Verkehre anzubieten. Das beim VRR angesiedelte Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) hat auf seiner Web-Seite (siehe Link in der Liste auf der gegenüberliegenden Seite) einen „Konzeptvorschlag eines Umsetzungsmodells für ein einheitliches On-Demand Ridepooling System in NRW“ veröffentlicht. Zurzeit arbeitet das KCD die Rahmenbedingungen eines landesweiten On-Demand-Hintergrundsystems aus und bereitet die Beschaffung eines solchen vor. Ein solches System bietet maximale Synergien und minimiert für die Aufgabenträger den Aufwand für Beschaffung, Betreuung und Weiterentwicklung. Für den Fahrgast bietet es bei einmaliger Registrierung die Nutzung verschiedener Angebote. Ab Mitte 2025 ist eine Testphase für On-Demand-Pilotprojekte vorgesehen. Ab Mitte 2026 ist die Nutzung und Zugänglichkeit des landesweiten Hintergrundsystems für alle On-Demand-Projekte in NRW beabsichtigt.



On-Demand-Verkehr mit Smartphone-App (Symbolbild)

Foto: Guilhermegondim, CC BY-SA 4.0, commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=90149753

On-Demand-Angebote sollten sich auf eine ÖPNV-Daseinsvorsorge in Zeiten und Räumen schwacher und disperser Nachfrage beschränken, die sie dank deutlich geringerer Kostensätze wirtschaftlich sicherstellen. Durch Flexibilisierung und Digitalisierung des analogen Anrufsammeltaxis kann dies zu einem wirtschaftlich tragfähigen On-Demand-Angebot in Form eines digitalen AST 2.0 („ÖPNV-Taxi“) führen.

In dünner besiedelten Regionen, in den Abendstunden und am Wochenende oder als Querverbindung zwischen Stadtteilen mit schwacher ÖPNV-Nachfrage kann On-Demand-Verkehr eine Alternative zum individuellen Pkw-Verkehr darstellen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass diese neuen Angebote nicht den ÖPNV ersetzen, sondern sinnvoll ergänzen und Fahrplan- oder Netzlücken schließen sollen.

Der Gedanke, Verkehr vom Pkw auf klimaschonende Verkehrsträger zu verlagern, muss im Vordergrund stehen. Mehrverkehre und eine Kannibalisierung des klassischen ÖPNV müssen verhindert werden. Deshalb sollten On-Demand-Angebote aus kommunalen Verkehrsbetrieben heraus entstehen und eng mit dem übrigen ÖPNV-Angebot verzahnt werden.

Im Sinne eines nachhaltigen Verkehrs sind kommerzielle On-Demand-Angebote nur dann sinnvoll, wenn sich ihre Nachfrage überwiegend aus dem Kreis Autofahrender rekrutiert. Wie realistisch dies ist, scheint gegenwärtig zumindest umstritten zu sein.

Mit Fahrpersonal sind On-Demand-Shuttles bereits unterwegs, wenn auch nicht annähernd kostendeckend. Autonom und damit ohne Personal an Bord können On-Demand-Angebote perspektivisch auch flächendeckend deutlich kostengünstiger eingesetzt werden.

Sabine Müller

Hintergrundinformation und Begriffserklärung

Per App vermittelte Mietwagenverkehre sind taxiähnliche Tür-zu-Tür-Dienste wie Uber oder Free Now. Im Gegensatz zum Taxigewerbe unterliegen sie weniger Pflichten. So müssen sie keinen 24-Stunden-Betrieb anbieten und können auch Fahrtenwünsche ablehnen. Dafür dürfen sie allerdings Beförderungen nur für jede Buchung separat durchführen. Die Buchungen müssen sie online oder telefonisch entgegennehmen und sie dürfen auch keine Fahrgäste befördern, von denen sie „herangewunken“ werden. Nach der Beförderung müssen sie zum Betriebsitz zurückkehren. Wegen Verstößen gegen diese Rückkehrpflicht stehen sie in diversen gerichtlichen Auseinandersetzungen mit der Taxibranche. Die Fahrpreise liegen über denen des gewerblichen Poolings, aber unter klassischen Taxitarifen.

Linienbedarfsverkehre sind zum Beispiel Anruf-Sammel-Taxen oder Rufbusse. Sie werden ebenfalls vorbestellt und verkehren von Haltestelle zu Haltestelle, haben aber in der Regel festgelegte Abfahrtszeiten. Im Gegensatz zu gewerblichen Poolingdiensten sind sie meist in den ÖPNV integriert. Das bedeutet, dass sie mit ÖPNV-Zeitkarten genutzt werden können; gegebenenfalls ist pro Fahrt ein kleiner Komfortzuschlag zu zahlen. Häufig werden Anruf-Sammel-Taxen und Rufbusse im ländlichen Raum oder am Stadtrand eingesetzt, wo sie abends oder am Wochenende Lücken im ÖPNV-Angebot füllen.

Ridepooling bezeichnet die Zusammenfassung verschiedener Fahrtwünsche in einem Verkehrsmittel durch gewerbliche Anbieter (privat oder öffentlich, mit oder ÖPNV-(Teil-)Integration) innerhalb eines Geschäftsgebietes. Beispiele sind die Angebote der Volkswagen-Tochter MOIA in Hamburg und Hannover, SSB Flex der Stuttgarter Straßenbahnen und der Berl-König der BVG. Ridepooling hat eine inhaltliche Nähe zu den flexiblen Angeboten im ÖPNV.

Die Entwicklung eines gemeinsamen Ziels der Stadtgesellschaft für ein Metro-

1. Metrolinien auf durchgängig unabhängigen und signalisierten Gleiskörpern,
2. Stadtbahnlinien auf durchgängig mindestens besonderen Gleiskörpern und
3. Straßenbahnlinien, die teilweise mit dem MIV verkehren.

M2 (jetzige Linien 4 und 17): Bocklemünd
(Niederaußem) – Nord-Süd-Stadtbahn
– Sürth (Bonn-Beuel)

Linie M3: Die Linie enthält trotz ihrer großen Länge zahlreiche Feinerschließungsfunktionen, so in Kalk, Merheim und Lindenthal. Diese stehen dem Metro-



liniengedanken entgegen. Denkbar wäre hier bei ausreichenden Trassenkapazitäten die Kombination schneller Metrolinien mit parallelen Stadt- und Straßenbahnlinien, letztere etwa zur Erschließung des Zentrums von Frechen. Die Verlängerung von Bensberg nach Moitzfeld wird vom Rheinisch-Bergischen Kreis nicht mehr angestrebt.

Linie M4: Ein „durchgängig unabhängiger Gleiskörper“ ist zwischen Barbarossaplatz und Klettenbergpark nicht vorstellbar. Hier müsste die Definition von „Metrolinie“ angepasst werden, um enttäuschte Erwartungen zu vermeiden. Eine Untertunnelung des Barbarossaplatzes wäre in diesem Kontext eine realistischere, ausreichende und zugleich große Qualitätsverbesserung.

Perspektiven

Im Kontext der geplanten Stadtbahnlinien sind die Ideen für eine neue, mit 90-Meter-Zügen befahrbare Linie 10 sehr erfreulich. Diese soll am Aachener Weiher von der Ost-West-Achse in Richtung Universität auf die Universitätsstraße abbiegen und an der Bachemer Straße eine Haltestelle Universität-Nord, an der Kerpener Straße eine Haltestelle Universität-Süd sowie eine vorläufige Endhaltestelle an der Lu-

xemburger Straße in Höhe der Haltestelle Weißhausstraße erhalten. Eine Verlängerung bis zum Rhein wird angestrebt. Der Anschluss an die Zülpicher Straße kann im Falle veranstaltungsbedingter Sperren genutzt werden, um die Sülzer Linie in den U-Bahn-Tunnel umzuleiten.

Von dieser neuen Trasse sollte in Nachfolge des VCD-Erfolgs „Unibuslinie 142“ zugleich eine weitere Linie 11 profitieren, die nördlich des Aachener Weihers Verbindungen nach Ehrenfeld und Nippes bietet.

Bei der überfälligen und in der Vorlage genannten Stadtbahn-Erschließung von Neubrück fehlt die naheliegende Verlängerung bis Merheim (Betriebshof) und Ostmerheim.

Ebenso gut vorstellbar sind die Ideen der Ausschussvorlage für ein rechtrheinisches Straßenbahn-Netz, in dem 60-Meter-Züge fahren sollen:

- Linie 6: Keupstraße – Deutzer Freiheit – Porz, Markt
- Linie 7: Sülz – Deutzer Brücke – Zündorf
- Linie 8: Universität – Deutzer Brücke – Flittard

Allerdings fehlt hier die Verlängerung der Linie 7 über Zündorf hinaus bis Zündorf Süd mit Anschluss zur Metrolinie von Köln über Niederkassel nach Bonn (M2).

Sehr zu begrüßen ist der auf Seite 5 der Vorlage geforderte Wegfall der Durchfahrtsmöglichkeit für den MIV auf dem Neumarkt (Ost-West-Achse).

In der Ausschussvorlage fehlen noch zu vielen Linien Antworten zu folgenden Aspekten, die von zentraler Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des ÖPNV sind:

1. Auf welchen Strecken können Langzüge mit drei Stadtbahnwagen verkehren? Hier bietet sich die bisherige Linie 16 an. Können solche Langzüge auch auf der für die M1 geplanten nördlichen Verlängerung bis Thielenbruch möglich gemacht werden?
2. Wo können die auf 75 Meter verlängerten Stadtbahnen fahren?
3. Auf welchen Linien sollen, insbesondere zur Entlastung des rechtsrheinischen Netzes, die neu bestellten 90-Meter-Langzüge fahren?

Die Vision des Metronetzes ist gut nachvollziehbar, auch ohne Tunnel auf der Ost-West-Achse. Bei der weiteren Planung sollten jedoch die berechneten (empirischen) Ergebnisse des vor kurzem vorgestellten, aufwändig erarbeiteten nachhaltigen Mobilitätsplans für Köln („SUMP“ – siehe Seiten 18 bis 20 dieser RHEINSCHIENE) berücksichtigt werden.

*Roland Schüler und
VCD-Arbeitskreis ÖPNV*



Umstellung auf digitale Stellwerke

Massive Einschränkungen im Bahnverkehr

Bahnreisende in und um Köln haben es in diesem Jahr nicht leicht.

Für die Einführung von digitalen Stellwerken werden über Wochen wichtige Bahnstrecken gesperrt.

Zwischen dem 2. und dem 19. Mai gibt es Totalsperrungen. Über die Ausfälle auf sämtlichen Linien im Süden (Rheinstrecke bis Remagen und die Strecke in die Eifel bis Euskirchen) wurde medial sehr breit und früh berichtet. Gleichzeitig werden aber auch die Strecken in den Westen gesperrt: von Köln nach Horrem und Düren sowie von Köln nach Pulheim.

Die Bahn legt fast alle linksrheinischen Eisenbahnstrecken einfach still – nur Köln – Neuss wird betrieben. Die Meldung auf *Zuginfo.NRW* ist seit dem 5. März online. Als Reisealternativen werden bei der

Baustellenübersicht von go.Rheinland genannt „S-Bahn, KVB und vereinzelt Ersatzverkehr“.

Die KVB ist mit ihrem ausgedünnten Fahrplan und den ausfallenden Fahrten keine Alternative. Was bleibt dem Fahrgast: „vereinzelt Ersatzverkehr mit Bussen“. So kann man auch Fahrgäste vertreiben. Besonders, wenn sie ein Abo haben und monatlich bezahlen, selbst wenn kein Zug fährt.

Haben go.Rheinland oder die DB für die treuen Stammkunden eine Geste der Aufmerksamkeit gegeben? Die S-Bahn Berlin hat beispielsweise zu Zeiten massiver Bauarbeiten den Fahrgästen einen kostenfreien Monat spendiert.

Mit Vorfreude können sich alle Kölner auf den November einstellen. Hier soll der Hauptbahnhof über Wochen voll gesperrt

werden. Dies hat bislang nur noch keiner vom Verkehrsverbund oder der DB laut gesagt.

Noch so eine Besonderheit: der Ausfall des RE 8 nach Mönchengladbach. Durch die unvermeidbaren Sperrungen auf der Strecke Oberhausen – Emmerich müssen zahlreiche internationale Güter- und Fernverkehrszüge auch über die Strecke Mönchengladbach – Viersen – Venlo (NL) umgeleitet werden. Da diese Strecke größtenteils nur über ein Gleis für den Zugverkehr verfügt und dadurch nicht genügend Kapazitäten zur Aufnahme der umgeleiteten Züge bietet, kommt es auch hier zeitweise zu Teil- und Haltausfällen der Linie RE 8, die dann nur bis Rommerskirchen fährt, und RE 13, die in diesen Tagen in Mönchengladbach endet.

Roland Schüler



Mobilität

Die Zukunft des ÖPNV ist automatisiert

Trotz ihrer zunächst hoher Einführungs- und Anschaffungskosten haben automatisierte, mehr oder weniger autonome Fahrzeuge wegen ihrer geringeren Betriebskosten ein erhebliches Potenzial im öffentlichen Nahverkehr.

Im Zusammenhang mit dem aktuell bei der KVB herrschenden Personalmangel und den damit in Verbindung stehenden Angebotsausfällen war in einer Mitteilung des Mobilitätsdezernats zu lesen, dass „Chancen der Automatisierung und autonomer Systeme nach Ansicht des ÖPNV-Aufgabenträgers (Anmerkung der Redaktion: also der Stadt Köln) aktuell noch nicht in einem zufriedenstellenden Umfang bei der KVB im Fokus sind.“ Im Kontext der Ankündigung von Frau Haaks, als Vorstandsvorsitzende der KVB zurückzutreten, wurde diese Aussage von einem Kommentator des Kölner Stadtanzeigers als wenig ernsthafter Vorschlag für eine Problemlösung abgetan.

Selbstverständlich kann die Automatisierung von ÖPNV-Angeboten die KVB-Personalprobleme kurzfristig nicht beseitigen. Aber wie steht es aktuell um diese technische Entwicklung, welche Möglichkeiten und welche Risiken bietet sie?

Stagnation beim autonomen Kfz

Gab es um die Automatisierung des Kfz-Verkehrs allgemein vor ein paar Jahren – nicht zuletzt befeuert durch futuristisch wirkende Fahrerassistenzsysteme der Automarke Tesla – noch einen Hype, der glauben machen wollte, in wenigen Jahren würden alle Autos wie von Geisterhand durch die Straßen brausen, ist mittlerweile eine seltsame Ruhe zum Thema eingetreten. Trotz – oder gerade wegen – groß aufgelegter Forschungs- und Entwicklungsprogramme der großen Automobilhersteller blickt die Fachwelt heute viel nüchterner auf die Entwicklung. Niemand erwartet einen kurzfristigen und flächendeckenden Durchbruch der Technik. Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs sieht die Sache allerdings anders aus, was nicht zuletzt daran liegt, dass Linienverkehre aufgrund ihrer Systemeigenschaften leichter zu automatisieren sind. Zudem ist der wirtschaftliche Druck, hier



In Hamburg im Rahmen des Projekts HEAT eingesetztes teilautomatisiertes Fahrzeug
Foto: Hamburger Hochbahn

Kosten zu senken, enorm oder andersherum: Die Automatisierung eines einzelnen Fahrzeugs lohnt sich im ÖPNV viel eher als bei von einzelnen oder wenigen Personen genutzten (und finanzierten) Fahrzeugen, spricht: von Pkw.

Pilotprojekte im ÖPNV

Vor diesem Hintergrund ist zu erklären, dass aktuell auch in Hamburg ein ehrgeiziges Projekt zur ÖPNV-Automatisierung mit dem Namen ALIKE durchgeführt wird. In den letzten Jahren gab es schon einige Vorhaben, in denen zumeist teilautomatisierte Fahrzeuge im Linienverkehr im Straßenland unterwegs waren, etwa seit 2020 in Monheim am Rhein, wo autonome Busse mit einer Aufsichtsperson verkehren. Nun sollen jedoch bis zu zwanzig Fahrzeuge gleichzeitig verkehren.

Zwar wird auch hier noch ein Sicherheitsfahrer mit an Bord sein, aber der ehemalige Chef der Hamburger Hochbahn

und heutige Vorstandsvorsitzender der Berliner Verkehrsbetriebe Hendrik Falk ist überzeugt, dass dies die Vorstufe zur Vollautomatisierung des ÖPNV sein wird.

Neben den Pilotprojekten, bei denen kleinere Fahrzeuge bedarfsorientiert, also nach den jeweiligen Wünschen der Fahrgäste unterwegs sind, gibt es zum Beispiel in München und Berlin Forschungsprojekte, bei denen große Linienbusse automatisiert über die Straßen rollen.

Blick in die Zukunft

Auch wenn es noch einige Jahre dauern wird, bis diese Technologien wirklich ausgereift sind, dürfte es mit der flächendeckenden Ausbreitung dieser Systeme zu nichts weniger als einer Revolution des ÖPNV kommen. Zwar werden die Anschaffungskosten automatischer Fahrzeuge sehr hoch sein, aber die Betriebskosten sind im Vergleich zu mit FahrerInnen besetzten Gefährten niedrig. Dabei kann und wird ein solches System nicht „menschenlos“ betrieben. Die Überwachung aus einer Leitstelle heraus erfordert ebenso Personal wie die Anwesenheit von Servicekräften in den Fahrzeugen, wobei eine solche Präsenz auch nicht immer und überall gegeben sein muss.

Vor dem Hintergrund der weiterhin ansteigenden Betriebskosten im ÖPNV bei gleichzeitig stagnierendem oder gar schrumpfendem Finanzrahmen der Öffentlichen Hand, bildet die Automatisierung mittel- bis langfristig sogar eine der wenigen Perspektiven, das ÖPNV-Angebot auszubauen und zu einer echten Alternative für das eigene Kraftfahrzeug zu machen. Deshalb ist die Forderung, sich mit der Thematik der ÖPNV-Automatisierung aktiv auseinanderzusetzen, alles andere als weltfremd.

Friedrich Schuster



Zum Weiterlesen

- Prof. Dr. Andreas Knie: „Die Anzahl der Autos könnte auf die Hälfte reduziert werden“, vcoe.at/index.php/news/details/nachgefragt-andreas-knie
- Internetseite des Hamburger Projekts ALIKE: www.hochbahn.de/de/projekte/autonome-on-demand-shuttles
- Positionspapier des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) www.vdv.de/vdv-positionspapier-autonomes-fahren-im-oepnv.pdf

Parkstadt Süd I

Mehr Licht als Schatten

Eine Bewertung des VCD zu den Planungen für Mobilität und Aufenthaltsqualität im neuen Quartier „Parkstadt Süd“

Am 6. März lud der Bürgermeister des Stadtbezirks Rodenkirchen zur Öffentlichkeitsbeteiligung zu den aktuellen Planungen der Parkstadt Süd ein. Die Stadtverwaltung entwickelt das Quartier und lobt es als „autoarmes Quartier mit zwei Mobility Hubs für insgesamt 1.450 Pkw-Stellplätze, Sharing-Angebote und attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten sowie einer engen Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV-Netz“. Grundsätzlich begrüßen wir diese Planungsziele, können jedoch bei den vorgelegten Plänen einige frag- und auch kritikwürdige Punkte erkennen.

Abruptes Ende der Stadtbahn

Die Planungen zeigen eine Stadtbahn, die mittig durch das neue Quartier verläuft, dann jedoch abrupt endet, und zwar mehrere hundert Meter von der bestehenden Haltestelle „Marktstraße“ an der Bonner Straße entfernt. Das ist das Gegenteil der ausgelobten „engen Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV-Netz“.

Aus Sicht der Planer lassen die zu engen Kurvenradien keine Verknüpfung mit



Abrupt endende Stadtbahn (gestrichelte rote Linie) im Konzept für die neue Parkstadt Süd
Quelle: Stadt Köln

der neuen Stadtbahnhaltestelle „Bonner Straße/Marktstraße“ zu. Sinnvoll wäre stattdessen eine Trasse entlang des südlichen Quartiersrandes über den Bischofsweg, die zur Zeit von der Stadtverwaltung noch geprüft wird. Diese Trasse hätte den Vorteil, dass sie Verknüpfungspunkte mit den bestehenden Stadtbahnen böte, bis hin zur Stadtbahnlinie am Rheinufer, und – auch wenn das noch Zukunftsmusik ist – sogar über eine noch zu errichtende Brücke über den Rhein hinweg. Diese Vorteile wiegen den Nachteil auf, dass der Weg zur Stadtbahn für die Bewohner*innen im Norden des Quartiers circa hundert Meter länger wäre.

Mobility Hubs zukunftsresilienter als Tiefgaragen

Wir begrüßen die geplanten Mobility Hubs. Wir lehnen jedoch die ebenfalls geplanten Tiefgaragen ab, da wir davon ausgehen, dass sich die Mobilität in den nächsten zwei Jahrzehnten stark verändern wird und somit das Risiko besteht, dass die teuren Tiefgaragen nicht mehr ausgelastet sein werden. Dieses Risiko ist bei den geplanten Quartiersgaragen wesentlich geringer, da diese auch baulich auf eine geänderte Nachfrage reagieren und sogar wieder vollständig zurückgebaut werden können.

Bei den geplanten Straßenquerschnitten der Ringstraße und der Sechtemer Straße schlagen wir eine Reduktion der Autospuren vor, zum Beispiel durch eine

Widmung zur Einbahnstraße oder zur verkehrsberuhigten Zone. Ausgesprochen positiv ist der Verzicht auf Pkw-Stellplätze im Straßenraum.

Radpendlerroute südlich des Bahndamms erforderlich

Eine Radpendlerroute südlich der Eisenbahntrasse ist zwingend erforderlich. Davon profitiert die ganze Stadt. Optimal wäre eine Radwegführung, die eine komfortable Nutzung der Südbrücke ermöglicht. Auch ein Durchstich zum Bonner Wall wäre sehr sinnvoll und könnte nicht zuletzt den Austausch mit den nördlich des Bahndamms gelegenen Quartieren unterstützen. Bei allen geplanten Gebäuden der Parkstadt Süd sollte ein Teil des Kellergeschosses als Fahrradtiefgarage geplant werden, so dass die Bewohnenden eine sichere und komfortable Abstellmöglichkeit für ihre Fahrräder haben.

S-Bahn-Ausbau mit ausreichend Möglichkeiten für die Zukunft

Bei dem geplanten S-Bahn-Ausbau raten wir zu einer Erweiterung, die perspektivisch mehr als einer S-Bahn-Linie die Querung des Rheins gestattet.

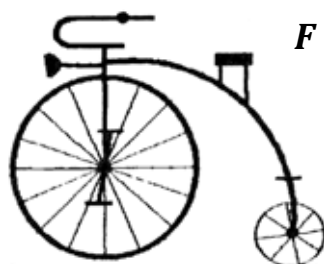
Wir haben unsere Stellungnahme bei der Stadtverwaltung eingereicht und wollen die weiteren Planungen aufmerksam und kritisch begleiten.

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

Parkstadt Süd II

Vorschläge für die ÖPNV-Erschließung

Ideen zur Verbesserung des Mobilitätskonzepts der im südlichen inneren Grüngürtel geplanten neuen Siedlung

Bisher war für die Parkstadt Süd eine „Mobilitätsstrasse“ in der Mitte des Quartiers geplant. Zunächst würden hier Busse fahren, langfristig könnte die Trasse zur Stadtbahntrasse umgebaut werden. Hier wurde schon seit vielen Jahren von verschiedenen Seiten kritisiert, dass die Trasse an der Haltestelle vor der Großmarkthalle enden würde. Dadurch gäbe es keinen direkten Umstieg zur Haltestelle der Linie 5 an der Bonner/Schönhauser Straße, was langfristig für das Gesamtnetz ein großer Nachteil wäre.

Es wäre zwar möglich, durch einen Lückenschluss bis zur Bonner Straße das Potenzial der Trasse zu erhöhen, aber einige Nachteile blieben bestehen: Der nachträgliche Bau von Schienen und Oberleitung mitten durch das Viertel würde auf Widerstand stoßen, und die engen Radien würden die Bahnen stark ausbremsen und Lärm verursachen. Außerdem würde Raderberg durch diese Trassenführung gar nicht erschlossen.

Deshalb ist es begrüßenswert, dass die Fraktionen der Bezirksvertretung Ro-

denkirchen dies erkannt haben und in einem Änderungsantrag fordern, dass die Stadtbahntrasse stattdessen entlang des Bischofswegs und der Marktstraße verlaufen soll, mit der Option einer Verlängerung über die Schönhauser Straße bis zum Rheinufer.

Stadtbahn

Es sollte unbedingt auch eine Stadtbahntrasse auf der Südseite des Bischofswegs geprüft werden, als Alternative zur Nordseite. Damit die Wildfläche „Raderberger Brache“ nicht überplant wird und die Radfahrstreifen auf jeweils 2,5 Meter verbreitert werden können, müssten dafür Bischofsweg und Marktstraße um neun Meter, beziehungsweise 14 Meter in Haltestellenbereichen, nach Norden verschoben werden.

Dies hätte den Vorteil, dass die Konflikte zwischen Stadtbahn und motorisiertem Individualverkehr an der Kreuzung Bischofsweg/Vorgebirgstrasse stark reduziert würden. Die Südlage verringert außerdem die Anzahl der zu kreuzenden Fußwege deutlich von zehn auf vier.

Sie wäre darüber hinaus besser geeignet, da der Niederflurbahnsteig für

die Stadtbahn im Bereich der Kreuzung Marktstraße/Bonner Straße wahrscheinlich ebenfalls auf der Südseite errichtet werden müsste, unter Nutzung eines Teils der ehemaligen Fahrbahn, die vor kurzem auf die Nordseite verlegt wurde. Die hier geplanten neuen Bäume könnten in einen Mittelbahnsteig integriert werden. Die genaue Lage des Bahnsteigs sollte auch vor dem Hintergrund einer späteren Fortführung in die Schönhauser Straße untersucht werden.

Als Ersatz für die zwei bisher in der Mitte der Parkstadt Süd vorgesehenen Stadtbahnhaltestellen wären folgende Standorte sinnvoll:

- Haltestelle 1: Westlich der Kreuzung Marktstraße/Bischofsweg
- Haltestelle 2: Zwischen der bisher vorgesehenen nördlichen Einmündung der Mobilitätsstrasse in den Bischofsweg und der nördlichen Einmündung der Ringstraße in den Bischofsweg

Bus

Der Betrieb mit autonomen Kleinbussen wäre nicht sinnvoll, da die Kapazität zu klein und ihre Integration in das stadtweite Busnetz nicht möglich wäre.



Die Karte veranschaulicht die Vorschläge zur ÖPNV-Erschließung der geplanten Parkstadt Süd.

Grafik: Nicolas Blume

Stattdessen sollte die Ringstraße so geplant werden, dass dort Gelenkbusse fahren können. Dabei sollten die Flächen für zwei Haltestellen auf der nordöstlichen Seite der Ringstraße vorgehalten werden. Der bisher geplante „Boulevard“ kann durch den Entfall der Mobilitätsstrasse deutlich verkleinert werden auf maximal 20 Meter Breite, wenn möglich noch weniger.

Zusätzlich sollten zwei weitere Bushaltestellen geplant werden und zwar an den Kreuzungen der Marktstraße mit dem Bischofsweg und der Bonner Straße.

Städtebau

Zur Verschiebung des Bischofswegs und der Marktstraße um neun, beziehungsweise an Haltestellen um 14 Meter nach Norden müssen die Lage und Größe eines Teils der Häuserblöcke angepasst werden: Acht Blöcke müssten um rund neun Meter nach Nordosten/Norden verschoben werden, davon müsste einer zu-

sätzlich um etwa fünf Meter verkleinert werden. Drei Blöcke müssten um neun bis 14 Meter verkleinert werden.

Die Verschiebungen würden durch den Entfall der Mobilitätsstrasse in der Mitte des Quartiers ermöglicht, wodurch mindestens zehn Meter Breite eingespart würden. Der durch die Verkleinerung eines Teils der Blöcke hervorgehende Verlust an Nutzfläche kann durch teilweise Erhöhung der geplanten Gebäude ausgeglichen werden. Hier sollte auch geprüft werden, ob die Nutzfläche durch weitere Erhöhungen von Gebäuden sogar insgesamt vergrößert werden kann. Angesichts der knappen Flächen und des großen Mangels an Wohnraum wäre dies dringend zu empfehlen.

Wegenetz im Grüngürtel

Die sehr „eckig“ geplanten Parkwege wirken sehr stark, als wäre der Fokus gewesen, dass sie auf einer Karte schön aussehen sollen, es wird wenig Wert auf einen

tatsächlich sinnvollen Verlauf gelegt.

Generell sollten alle „Knicke“ der Wege deutlich stärker ausgerundet werden, weil diese Stellen ansonsten insbesondere für den Radverkehr gefährlich und unpraktisch wären.

Problematisch ist auch, dass die Wege größtenteils kaum einen Bezug zum bestehenden und geplanten Straßen- und Wegenetz der Umgebung nehmen. An vielen Stellen würden so unnötige Umwege entstehen. Gerade beim Fußverkehr ist aber Direktheit das wichtigste Kriterium für die Attraktivität.

Hier ist es dringend nötig, ein Fußverkehrskonzept zu erstellen, in dem die Parkstadt Süd, der Grüngürtel und die umgebenden Stadtteile integral betrachtet werden. Beispielsweise sollten die Wege des Grüngürtels immer auf bestehende oder geplante Straßen und Wege zulau-
fen, um Umwege zu vermeiden. Dadurch würde auch die Bildung von Trampelpfaden vermieden.

Nicolas Blume



Köln-Katalog

Sparsamer Umgang mit Fläche als Leitprinzip

Der VCD begrüßt den Köln-Katalog und hofft auf dessen Beachtung bei der Entwicklung von Neubauquartieren.

Am 14. Oktober letzten Jahres hatte der Bund Deutscher Architektinnen und Architekten (BDA) zum Montagsgespräch ins Domforum eingeladen. „Wie müssen wir die äußere Stadt weiterbauen?“ lautete das Thema der Veranstaltung. Es ging um den sparsamen Umgang mit der knappen Ressource Fläche.



Download unter www.stadt-koeln.de,
Suchbegriff „Köln-Katalog“

In Köln gibt es hierfür bereits seit zwei Jahren einen entsprechenden Rahmen. Im März 2023 hatte der Rat der Stadt Köln beschlossen, den sogenannten Köln-Katalog als Grundlage für alle bebauungsplanrelevanten Vorhaben in der Stadt zu beachten sowie als Handlungsinstrument für die Entwicklung von kompakten, nachhaltigen und lebenswerten Quartieren anzuwenden. Dieses Dokument zeigt, wie kompakte und somit flächensparende Quartiere zukünftig aussehen können.

„Ein zentrales Anliegen des Köln-Kataloges ist, insbesondere der hohen Nachfrage nach Wohnraum mit flächensparenden Lösungen zu begegnen. Es geht jedoch nicht um Dichte um jeden Preis, sondern darum, die Ansprüche an Dichte und Lebensqualität harmonisch miteinander zu verbinden“, unterstrich Andree Haack, der städtische Beigeordnete für Stadtentwicklung.

Wie der Bebauungsplanentwurf für Rondorf Nord-West mit seinen üppig dimensionierten Straßen und den durch Pkw-Stellplätze versiegelten Flächen zwischen den Wohnblocks zeigt, wird es sicherlich noch eine Weile dauern, bis der Köln-

Katalog bei allen Planern angekommen ist. Die Planer von „De Zwarte Hond“, des Büros, das die Stadtverwaltung bei der Erstellung des Köln-Katalogs unterstützte, haben den erforderlichen Paradigmenwechsel jedenfalls schon vollzogen und fordern eine Gestaltung des öffentlichen Raums, bei der Aufenthaltsqualität über Erreichbarkeit geht. Als Prüfstein für eine angenehme Nachbarschaft oder einen schönen Arbeitsort stellen sie die Frage: „Ist es (noch) angenehm, sich länger als fünf Minuten vor der Tür aufzuhalten? Lieber Platz für eine Bank und ein paar Blumentöpfe vor der Tür als zwei Autos oder ein Fahrradständer voller Fahrräder. Am liebsten würde man ja die eigenen Kinder mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule gehen lassen. Heute ist das in manchen Fällen zu gefährlich, und zwar wegen zu vieler Autos – von Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren. Es ist ein Teufelskreis. Doch zum Glück vollzieht sich ein Wandel. In vielen Städten gilt nicht mehr das Recht des Schnellsten.“

Hans-Georg Kleinmann



Mobilitätsplanung

Besser durch Köln?

Der Rat verabschiedet ein Zielszenario für nachhaltige Mobilitätsentwicklung.

Im Schatten der „Entscheidung“ um die Ost-West-Achse verabschiedete der Rat am 3. April 2025 den Abschlussbericht des ersten Teils des Mobilitätsplans „Besser durch Köln“.

Breite Beteiligung

Den Kern des Berichts bildet ein Zielszenario für die Mobilität im Jahr 2035, das mit einem aufwendigen Prozess und unter Beteiligung verschiedener Akteursgruppen erarbeitet wurde. Neben einem begleitenden „Mobilitätsrat“, in dem Politik, Verkehrs- und Umweltverbände, darunter auch der VCD, sowie Mobilitätsakteure wie KVB und IHK mitarbeiteten, gab es Beteiligungsveranstaltungen für weitere gesellschaftliche Gruppen und für alle interessierten Kölnerinnen und Kölner.

Trotz dieses umfangreichen Beteiligungsangebots dürften die Wenigsten von dem Plan und seinen Zielen bislang gehört haben. Die Arbeitsergebnisse in der Gesamtbevölkerung bekanntzumachen und für die Verkehrswende, der zentralen Zielstellung des Plans, zu werben, bleibt eine aktuelle Aufgabe für Politik und Verwaltung.

Fünf Zielbilder

Bei der Entwicklung des Plans wurde zunächst eine Grundlagenanalyse durchgeführt, in der unter anderem wichtige Kölner Beschlüsse und gute Umsetzungsbeispiele für Verkehrswendemaßnahmen aus anderen Städten zusammengetragen wurden. In einem Leitbildprozess wurden fünf Zielbilder definiert:

1. „Ich komme gut durch Stadt und Umland: Mobilität ist schnell, zuverlässig und gut vernetzt.“
2. „Ich erledige vieles direkt im Veedel: Veedel ermöglichen kurze Wege, laden zum Verweilen ein und stellen Erreichbarkeit sicher.“
3. „Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben: Mobilität ist barrierefrei, bezahlbar und eröffnet Chancen.“
4. „Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin: Mobilität ist sicher, sauber



Die fünf Zielbilder im Überblick

und Menschen nehmen Rücksicht aufeinander.“

5. „Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima: Mobilität trägt zu einem gesünderen Stadtleben bei und fördert Klimaneutralität sowie die Anpassung an Klimafolgen.“

Anhand dieser Ziele wurde die vergangene Kölner Mobilität bewertet und Möglichkeiten zu ihrer nachhaltigen zukünftigen Ausrichtung ausgelotet.

Anschließend wurden für sieben Handlungsfelder, darunter Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sowie ÖPNV, sogenannte Stellschrauben ermittelt etwa „Barriere-

freiheit“, „Parkraum“ oder „Alternative Antriebe“. Es erfolgte eine Zuordnung, welche Stellschrauben für welche Zielbilder und Handlungsfelder von Bedeutung sind. Ferner wurden drei Szenarien erstellt, die Wege und Maßnahmen beschreiben, um das übergeordnete Leitbild bis zum Jahr 2035 erreichen zu können. Diese Szenarien wurden in einem weiteren Schritt zu einem Szenario „eingedampft“, um die bestmögliche Erreichung der Zielbilder zu erhalten.

Gegliedert wird das Zielszenario in die Bereiche „Gesamtstadt“, „Innenstadt“, „Innere Stadt“, „Äußere Stadt“ sowie „Kölns

Zielindikator	„Status quo“-Wert	Zielwert
Verkehrstote und Schwerverletzte	668 Schwerverletzte, 13 Verkehrstote	Keine Verkehrstoten und Schwerverletzten (Vision Zero)
Anzahl der Unfallhäufungsstellen, die mehr als einmal in den letzten 5 Jahren gemeldet wurden	29	0
Wahrgenommene Sicherheit (Skala von 1–5)	3,31 im Fahrzeug 3,12 an den Haltestellen	Mindestens Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)
Anteil der Kinder, die zu Fuß/mit dem Fahrrad zur Schule kommen	69 %	80 %
Wahrgenommene Sauberkeit (Skala von 1–5)	3,23 im Fahrzeug	Mindestens Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)
Wahrgenommene Rücksichtnahme	Wird zukünftig erhoben	Mindestens Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)

Beispiel: Zielwerte für 2035 für das Zielbild „Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin“
Quelle: Stadt Köln, Internetseite zum nachhaltigen Mobilitätsplan „Besser durch Köln“

Verflechtung mit der Region“. Für die einzelnen Handlungsfelder werden für diese Bereiche die notwendigen Maßnahmen durchdekliniert. Zudem wurden für wichtige Indikatoren, wie die Erschließungsqualität oder den Anteil der kurzen Wege, Zielwerte für das Jahr 2035 festgelegt.

Wie geht es weiter?

Die entscheidenden Fragen, mit welchen konkreten Maßnahmen diese Ziele erreicht werden sowie wie viel das ganze kosten soll und wie die Umsetzung organisiert wird, sollen im zweiten und damit entscheidenden Teil des Projekts erarbeitet werden. Es bleibt also spannend. Der VCD wird den Prozess weiter (kritisch) begleiten.

Ecki Kahn



Anmerkung der Redaktion: Der Stellenwert des nachhaltigen Mobilitätsplans kann auch kritisch gesehen werden. Dazu nebenstehend und unten zwei unterschiedlich akzentuierte Kommentare.

Kommentar I OST-West-Achse und SUMP

Nachhaltige Mobilität muss nicht nur in Konzepten gefordert, sondern in der kommunalen Praxis auch gelebt werden.

Ein wesentliches Merkmal eines „Sustainable Urban Mobility Plans“ ist, dass die darin vorgesehenen Verkehrsmaßnahmen an vielen Stellen greifen und die Mobilität in der Stadt kontinuierlich in Richtung „Verkehrswende“ ändern. Verkehrliche Großprojekte, wie sie in den sechziger und siebziger Jahren des vorherigen Jahrhunderts normal waren, passen nicht in die Philosophie eines solchen Planwerks.

Beispielhaft sei in diesem Zusammenhang die in den letzten Jahren stadtweit umgesetzte Veränderungen von Straßenräumen zugunsten des Radverkehrs genannt: Hierdurch wurde das Radfahren in Köln ohne infrastrukturelle „Leuchttürme“

immer attraktiver, was sich auch in den Nutzungszahlen widerspiegelt.

Demgegenüber startete das Großprojekt des Radschnellwegs Köln – Frechen vor vielen Jahren als Tiger, um in vielen weiteren Jahren bestenfalls als Bettvorleger zu enden. Die Planungen hierzu kommen bis heute nicht von der Stelle und wurden vom zuständigen Dezernat im April wegen der nicht mehr gesicherten Finanzierung vorerst auf Eis gelegt.

Vor diesem Hintergrund hinterlässt die Verabschiedung eines wohlklingenden Zielkonzepts für die Mobilität bei gleichzeitiger Verabschiedung eines infrastrukturellen Steinzeitvorhabens einen faden Beigeschmack. Bis die Ziele des Mobilitätsplans in allen Teilen der Politik wirklich verstanden sind und entsprechend gelebt werden, ist es noch ein weiter Weg!

Ecki Kahn



Kommentar II Versumpfter Sump(f)

Drei Personalstellen, 700.000 Euro für externe Dienstleister, viel ehrenamtliche Zeit im Beileitgremium hat es gekostet. Was hat die Entwicklung des nachhaltigen Mobilitätsplans (Sustainable Mobility Plan, SUMP) der Verkehrswende in Köln jedoch gebracht?

Für folgende Aufgaben hatten in den letzten Jahren Personal und Geld gefehlt:

- die Projektgruppe „Barrierefreie Haltestellen“ der Linie 13,
- der Fortgang der Planung für die Linie 13 nach Zollstock und zum Rheinufer,
- die Machbarkeitsstudien zur rechtsrheinischen Straßenbahn nach Stammheim und Flittard sowie der Verlängerung der Linie 4 nach Widdersdorf und Bergheim,
- die Umweltverträglichkeitsprüfung für die rechtsrheinische Stadtbahnlinie 17 über den Rhein bei Wesseling nach Niederkassel und Bonn.

Nichts von Alledem wurde gemacht, aber mit erheblichem Aufwand wurde ein nachhaltiger Mobilitätsplan entwickelt.

Seit 2022 arbeiten Verwaltung und Bürgerschaft an einem Plan, der nun 2025 verkündet wurde. In einem nächsten Schritt sollen aus diesem Plan bis 2027 konkrete Maßnahmen, deren Finanzierung und Umsetzungsplanung erarbeitet werden. Somit sieben Jahre Stillstand bei den oben genannten Projekten. Und wer glaubt, 2027 würde gebaut, der wird enttäuscht werden. Denn die Umsetzungsplanung muss politisch beschlossen und dann auch finanziert werden. Woher soll das Geld ab 2027 angesichts der Haushaltslage jedoch kommen?

Zudem gibt es zahlreiche politische Beschlüsse, die bisher aus Personalmangel und wegen fehlender Finanzen nicht einmal angeplant wurden.

Fünf Jahre vertane Zeit

Zwar sagt die Europäische Union, dass städtische Knotenpunkte im trans-europäischen Verkehrsnetz solche Mobilitätspläne vorzuweisen haben, um Fördergelder zu erhalten. Für welche

Maßnahmen im Bereich Verkehr hat die Stadt Köln jedoch in den letzten Jahren europäische Fördergelder erhalten? Auch ist nicht alles, was von Europa gefördert wird, tatsächlich auch sinnvoll. So wurde mit der Begründung, „Stuttgart 21“ sei für die europäische Magistrale zwischen Paris und Bratislava wichtig, für Milliarden ein zuvor bereits gut funktionierender Bahnhof nach unten verlegt.

Reichen nicht die bisherigen Konzepte und Pläne? Etwa die viel zitierten „Köln 2030+“ oder der Nahverkehrsplan, der eigentlich alle fünf Jahre überarbeitet werden muss. Die letzte Fassung ist aus dem Jahr 2018. Auch für diese Aufgabe fehlten der Stadt Köln das nötige Personal und Geld.

„Der nachhaltige Mobilitätsplan – Status quo & Chancen- und Mängel-Analyse“ – so die Überschrift für die Mobilität in 2035. Doch was ist herausgekommen? Die fünf Zielbilder werden nachfolgend kommentiert – leider können nicht alle Unterkriterien betrachtet werden.

Fortsetzung Seite 20

Zielbild 1: „Ich komme gut durch Stadt und Umland“

Alle, die heute Busse und Bahnen nutzen, wissen es ganz genau: „Gut“ geht gar nichts. Das ist aber nicht erst seit dem ersten Nahverkehrsplan bekannt, sogar im Generalverkehrsplan von 1956 sind die Mängel schon benannt. Es gibt schlechte ÖPNV-Verbindungen zwischen den Stadtvierteln, da alles über die Innenstadt führt. Die endlos aufgeschobenen Projekte „Rechtsrheinische Straßenbahn“ über die Frankfurter Straße, die Verlängerung der Straßenbahn von Klettenberg zum Rhein oder die „Klüttenbahn“ sind Beispiele für jahrelanges Nichtstun bei KVB und Verwaltung.

Beim Reisezeitenvergleich gibt es Erkenntnisse, die letztlich aber ignoriert werden. Zwei Beispiele: Die wichtige Taktverdichtung der Linie 1 nach Weiden-West wird seit Jahren von der KVB missachtet und es wird für die Ost-West-Achse mit dem Tunnel eine Lösung beschlossen, die aufgrund der langen Wege zu den tiefer gelegten Haltestellen die Reisezeit der Fahrgäste spürbar verlängert.

Was nützen all die von der Verwaltung zusammengetragenen Kriterien, die auch im Nahverkehrsplan von 2018 stehen, wenn diese von Politik oder KVB nicht beachtet, geschweige denn umgesetzt werden?

Zielbild 2: „Ich erledige vieles direkt im Veedel“

Dies wäre ein Fall für die Nahmobilität, sprich Zufußgehen und Radfahren. Doch der Kölner Fußgängerbeauftragte Herr Rathmann hat Köln fluchtartig verlassen, da die Kolleginnen und Kollegen in der Verwaltung den Fußverkehr und seine Arbeit geringschätzten.

Zur Aufenthaltsqualität gehört auch der Schutz vor Autoverkehrslärm und Autoabgasen. Doch die zuständige Straßenverkehrsbehörde in Köln reagiert nur, wenn sie per Gerichtsurteil verklagt wird. Selbst der Vergleich mit der deutschen Umwelthilfe zur Verbesserung der Luftqualität wird von der Verwaltung nicht beachtet. Schönes Ziel, doch bisher wurde es unterlaufen.

Störende Ampeln auf meinem Fußweg: Das Programm zum Abbau der Ampeln wurde einfach eingestellt. Ob es durch das eingangs genannte Zielbild wieder belebt wird?



Skizze einer künftigen Mobilität in Köln gemäß SUMP

© Jan Buckard/Tippingpoints

Zielbild 3: „Am gesellschaftlichen Leben teilhaben“

Obwohl es seit dem 1. Januar 2022 eine UN-Konvention zur Barrierefreiheit im öffentlichen und schienengebundenen Verkehr gibt, kümmern sich in Köln weder KVB noch Verwaltung oder Politik um diesen Missstand. Da soll das unverbindliche Zielbild Veränderung bringen? Mit einer barriereerzeugenden U-Bahn?

2026 sind auch die Ausnahmen durch einen Nahverkehrsplan nicht mehr möglich. Doch erst 2027 folgen die nächsten Schritte.

Entlarvend ist die Aussage: „Es liegen aktuell keine Daten zur Barrierefreiheit der Bushaltestellen vor, daher kann diese nicht bewertet werden.“ Dabei gab es in den 90er Jahren eine Excel-Liste zum Umbau von Bushaltestellen zu barrierefreien Buskaps. Wo ist die Ausbauliste bloß geblieben? Die Antwort findet sich im Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2018. Es findet sich auf Seite 210 der folgende Satz: „Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde die Prioritätenliste für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen aktualisiert. Entsprechend der bisherigen Vorgehensweise legt die Prioritätenliste den linienweisen Ausbau der Haltestellen fest.“ Auf der nächsten Seite folgt dann die Liste.

Weiterhin sind viele Bordsteine an den Kreuzungen nicht abgeflacht. Das dafür notwendige Programm wurde in den neunziger Jahren aus finanziellen Gründen eingestellt. Das macht der Bauhof als laufendes Geschäft der Verwaltung – besser gesagt, er macht es nicht.

Zielbild 4: „Ich fühl mich wohl, wenn ich unterwegs bin“

Wohlfühlen wird hier mit Sicherheit gleichgesetzt. Wer erlebt hat, wie selten die Verkehrssicherheitskommission die

Unfallschwerpunkte bearbeitet hat, weiß, dass sich nichts mit diesem Plan verändern wird – so an den Kreuzungen Gottesweg/Rhöndorfer Straße oder Maarweg/Scheidweiler Straße trotz zweier Verkehrstoter.

Das Programm zum Abbau von freilaufenden Rechtsabbiegern stockt seit Jahren. Erst jetzt wird der seit 2004 problematische Rechtsabbieger an der Kreuzung Aachener Straße/Universitätsstraße abgepollert.

Für die Schulwegsicherheit hat sich in Köln eher die Kidical Mass eingesetzt und Verbesserungen erreicht, zum Beispiel durch Einrichtung von Schulstraßen, als Verwaltung und Politik.

Zielbild 5: „Ich bewege mich aktiv und tue etwas für die Umwelt“

Einige Maßnahmen dazu wurden nicht vom Zielbild der Verwaltung erreicht, sondern durch Klagen von Umweltorganisationen oder Privatbürgern. Bisher hat die Verwaltung die Probleme von Luft und Lärm ausgesessen.

Zudem wurden in „Köln mobil 2025“ viele Aussagen schon 2014 getroffen, die für eine Veränderung des Modal Split sorgen sollten. Hat sich in Verwaltung und Politik irgend jemand außer einigen wenigen Menschen an den Ratsbeschluss gehalten?

Fazit

Für alle fünf Zielbilder gilt: Es hat schon alles gegeben, wurde von der Politik beschlossen und dann vergessen, nicht beachtet oder von KVB und Teilen der Verwaltung missachtet.

In dem nachhaltigen Mobilitätsplan wurde mit drei Planstellen, 700.000 Euro für externe Beratung und viel Ehrenamt das erarbeitet, was eh schon bekannt ist. Das entscheidende Zielbild wäre: „Jede und jeder in Verwaltung, KVB und Politik nimmt den nachhaltigen Mobilitätsplan ernst und setzt ihn auch um.“ Dieses klare und einfache Zielbild wird jedoch nicht einmal ansatzweise formuliert.

Vielleicht gibt es bis 2027 in der Umsetzungsplanung Antworten. Die Hoffnung, dass eine Planung in Köln auch tatsächlich zu Veränderungen führt, also umgesetzt wird, stirbt zuletzt.

Roland Schüler



Unfall mit E-Scooter

Der Verursacher ist nicht haftbar

Rücksichtslos abgestellte E-Scooter bleiben ein Ärgernis: Die Verleiher können bei Schäden nicht haftbar gemacht werden, die Verwaltung drückt sich um Maßnahmen gegen den Missstand.

Ein E-Scooter beschädigt beim Umfallen ein Auto. Der gesunde Menschenverstand sagt, dass es der Verleiher des Fahrgeräts sein sollte, der den Schaden bezahlt. Denn er verdient schließlich am Verleih.

Doch er ist nicht haftbar, denn eine Verleihfirma kann nichts dafür, was während der Ausleihe mit dem E-Scooter passiert. So das eindeutige, aktuelle Urteil des Kölner Landgerichts (AZ 6S79/24).

Somit haben alle einen Freibrief: Der Verleiher kann ja nichts dafür, wo seine Gefährte abgestellt werden. Und der Ausleiher kann den E-Scooter wild, falsch, behindernd abstellen, ist egal.

Den Schaden haben Besitzer beschädigter Autos, Fußgänger, die über E-Scooter stolpern oder Radfahrer, die durch die Roller zu Fall gebracht werden.

Der E-Scooter gehört der Firma, sie ist Eigentümer. Doch sie kann sich aus der Verantwortung für die Folgen ziehen. Gerichtlich bestätigt.

Die Stadt Köln – an der Spitze die Stadtdirektorin – ist es ebenfalls egal, wo die E-Scooter abgestellt werden. Die Möglichkeit der Einrichtung von Verbotszonen wird nicht konsequent angewendet, Beschlüsse der Bezirksvertretungen werden ignoriert. Das Prinzip der festen Stationen wird abgelehnt. Wo die E-Scooter abgestellt werden, wird vom Ordnungsamt nicht kontrolliert. Sie finden sich in Grünanlagen (Verbotszone), an Fahrradabstellanlagen, auf dem Bürgersteig quer stehend oder liegend). So gibt auch



Durch E-Scooter unterschiedlicher Verleiher zugestellter Straßenraum

die Stadtverwaltung Köln den Anbietern von E-Scootern einen Freibrief.

Sonja Klug



Fragwürdiges Verkehrsrecht

Feuerwehr appelliert an Falschparker

Alltag in Köln: Es brennt und die Feuerwehr kann mit ihren Fahrzeugen nicht zum Brandherd kommen, weil Autos falsch parken.

Im April starb ein Mann zwei Wochen nach einem Wohnungsbrand in Humboldt-Gremberg. Er konnte nicht rechtzeitig gerettet werden, weil ein falsch parkendes Fahrzeug die Feuerwehr bei ihrem Einsatz behinderte. Gegen den Halter des Autos laufen Ermittlungen der Staatsanwaltschaft, zunächst wegen fahrlässiger Körperverletzung, jetzt wegen fahrlässiger Tötung.

Dieser tragische Vorfall ist bei Weitem kein Einzelfall. Überall stellen Autobesitzer ihre Fahrzeuge ab, ohne auf Rettungswege zu achten. Gleichgültig reagieren sie selbst auf eine Ansprache. Appelle der Feuerwehr verpuffen. Das Ordnungsamt kontrolliert sehr selten in den Wohngebieten und auch die Strafge­lder tragen kaum zur Erziehung bei: Rettungswege werden nach wie vor rücksichtslos zugestapelt.

Der Fachanwalt für Verkehrsrecht Christian Janeczek rechtfertigt den milden Umgang mit FalschparkerInnen: Es sei das größere Leiden des Brandopfers nicht nachzuweisen. Da warten Menschen auf Rettung, sie kann nicht kommen wegen des falsch geparkten Autos. Da vergrößert sich nicht das Leiden der Brandopfer, die auf Rettung warten? Schade, es reicht doch, wenn es brennt. Da ist ein behinderndes Auto nicht so wesentlich. Diese Interpretation ist eindeutig gegen das Opfer gerichtet und entlastet den Täter.

Zudem, so sagt der Anwalt, liegt kein Vorsatz vor. Der Autofahrer kann ja nicht ahnen, dass sein Auto behindernd steht. Jedes falsch geparkte Auto wurde jedoch in vollem Bewusstsein vom Autofahrer abgestellt. Es steht falsch und behindert grundsätzlich. Damit ist der Vorsatz eigentlich erfüllt. Doch auch dies sieht das Gesetz wohl anders. Für den Autofahrer, die Autofahrerin, die nie erkennen, welche Behinderung ihr falsch abgestelltes Auto bedeutet, ist dies ein weiterer Freibrief.



Es gilt wohl das Grundsatzprinzip „Mein Auto ist nie behindernd.“ Sie sollen nur aufpassen, dass sie nicht direkt vor einem Brandherd falsch parken. Dann erst gilt der Strafbestand des Vorsatzes. Wenn ein Autofahrer aber nicht den Brand erkennen kann, weil er eine Sonnenbrille trägt, dann hat er wieder einen Freibrief.

Wie so häufig wird im Verkehrs- und Strafrecht der Täter geschützt.

Wolfgang Besser



Verkehrsplanung

Das Vorrangnetz für den Kfz-Verkehr

Im Februar 2025 beschloss der Rat der Stadt Köln mit den Stimmen von Grünen, SPD und Volt ein Vorrangnetz für den motorisierten Individualverkehr, das MIV-Grundnetz. Es legt Straßen fest, auf denen der Autoverkehr Priorität haben soll und deren Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr optimiert ist.

Bereits am 24. Juni 2021 beauftragte der Rat – damals noch mit den Stimmen von Grünen, CDU und Volt – die Verwaltung, ein Grundnetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu definieren. Ziel war es, „den vorhandenen Straßenraum für den MIV deutlich zu reduzieren, um den so gewonnen Straßenraum neuen Funktionen zuzuordnen. Der MIV soll nur noch auf diesem reduzierten Grundnetz leistungsfähig mit Priorität in die übergeordneten Ziele wie Veedel oder Zentren fahren können.“

Anforderungen

Festgelegt wurde, dass die Verkehrsbelastung sich auf die in „Köln mobil 2025“ festgelegten Ziele beziehen muss, folglich so ausgelegt ist, dass der Umweltverbund im Jahre 2035 stadtweit auf 75 und in der Innenstadt sogar auf 90 Prozent gesteigert werden kann, also nur zehn Prozent aller Wege mit dem Pkw

zurückgelegt werden. Besondere Berücksichtigung und Rücksichtnahme sollte der Wirtschafts- und Lieferverkehr erfahren, auch für Anwohnende und Gruppen mit eingeschränkter Mobilität sollte die Erreichbarkeit ihrer Ziele sichergestellt werden.

Konflikte wegen möglicher Spurumwandlungen für den Radverkehr sollten durch einen Abgleich der Radnetze mit dem MIV-Grundnetz verhindert werden. In beiden Netzen sollte die Leistungsfähigkeit des ÖPNV gewährleistet bleiben.

Ausgangspunkt für die Entwicklung des Netzes war die Betrachtung der wesentlichen Korridore für den Verkehrsfluss in der Stadt. Pro Korridor sollte nur eine Straßenachse Bestandteil des Grundnetzes sein. Auf den Straßen außerhalb des MIV-Grundnetzes sollte der Autoverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielen, dies habe insbesondere für den Durchgangsverkehr zu gelten. Die Entwicklung von Stadträumen, in denen Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz eine starke Rolle spielen, wird als wichtiges Ziel benannt.

Die antragstellenden Parteien verlangten ein Vorgehen, das großen Wert auf Transparenz legt: regelmäßige Rückmeldungen über Zwischenergebnisse, Gründung eines Facharbeitskreises auch mit externen Expert:innen, Beratungen mit Stakeholdern wie VCD, ADFC und ADAC sowie Wirtschaftsverbänden wie Industrie- und Handelskammer, Kreishandwerkerschaft und Einzelhandelsverband.

Entwicklungsprozess

In den folgenden Jahren wurde in dem Expertengremium zunächst ein Punktesystem (Verkehrsbelastung, Erschließungsfunktion, Wohnbebauung, Quellverkehre, andere Nutzungen) entwickelt, um Straßen zu kategorisieren. Es gab stetige Rückmeldungen in Form von Mitteilungen an den Rat der Stadt Köln.

Vier Jahre später wurde dann das Ergebnis vorgelegt – siehe den Plan auf der gegenüberliegenden Seite. Die Innenstadt enthält, gemäß den Zielen von „Köln mobil 2025“ bis auf Severinsbrücke, Bäche, Luxemburger Straße und die Rheinuferstraße keine Straßen im Grundnetz. Die Inne-

re Kanalstraße umrahmt die Innenstadt. Rechtsrheinisch ist die Frankfurter Straße die Konstante zusammen mit der Stadtautobahn. Grundsätzlich sind die klassischen Ausfallstraßen im MIV-Grundnetz, jedoch bis auf Riehler und Luxemburger Straße, erst in den suburbanen Bereichen. So sind die Venloer Straße in Ehrenfeld und die Neusser Straße in Nippes nicht Bestandteil des Netzes, die Siegburger Straße nur auf Abruf.

Dem initialen Antrag war das Bemühen anzusehen, große Kompromisslinien zu schmieden, unterschiedliche Vorstellungen zu einen. Gemäß einem Vexierbild konnte man den Antrag als autofreundlich, aber auch als verkehrswendefreundlich interpretieren. In den Äußerungen der Oberbürgermeisterin und des Verkehrsdezernenten im Zuge der Verabschiedung des Vorrangnetzes blieb dies klar ersichtlich:

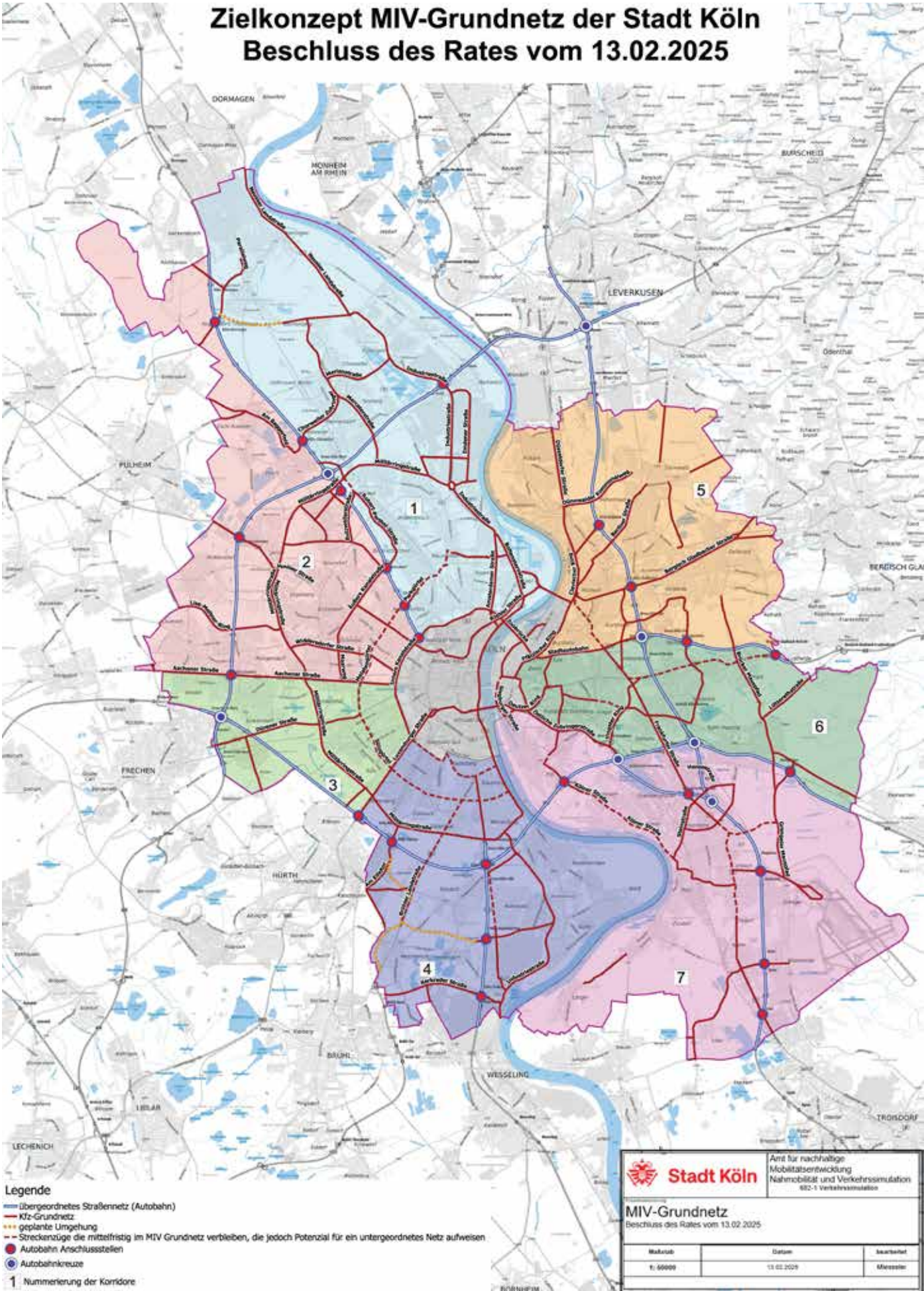
■ „Mit dem MIV-Grundnetz gelingt uns ein Ausgleich zwischen unterschiedlichen Interessen. Für den motorisierten Individualverkehr und den Wirtschaftsverkehr wird langfristig ein leistungsfähiges Straßennetz definiert und gestärkt, auf dem diese Priorität haben. Abseits dieses MIV-Grundnetzes wird es natürlich auch erweiterte Möglichkeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und für die Steigerung der Aufenthaltsqualität geben. So wollen wir die erforderliche breite Akzeptanz für die Mobilitätswende schaffen“, so Oberbürgermeisterin Henriette Reker.

■ „Mit dem MIV-Grundnetz stellen wir gemeinsam dem bereits beschlossenen Radverkehrshauptnetz und den Planungen für die ÖPNV-Netzentwicklung die Weichen für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung. Die definierten Netze können Planungs- und Entscheidungsprozesse verkürzen. Die jeweiligen Prioritäten und die Anforderungen an die Infrastruktur, auch in den Überlagerungsbereichen, sind – stets abhängig von der Belastungssituation – dann klar. Es fügt sich nahtlos ein in die Ziele der Stadtstrategie ‚Kölner Perspektiven 2030+‘, des Leitbilds zu unserem nachhaltigen Mobilitätsplan ‚Besser durch

Fortsetzung Seite 24



Kreuzung von Ost-West-Achse und Nord-Südfahrt in der Kölner Innenstadt: Beide Straßenachsen sind nicht Teil des MIV-Grundnetzes.





Die Luxemburger Straße ist Teil des MIV-Grundnetzes. Trotzdem sind Verbesserungen für den Radverkehr, wie sie etwa bei einer Aktion im Sommer 2021 gefordert wurden, möglich.

Köln' und der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035", so Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln.

Konflikte

Kurz vor der Verabschiedung des Grundnetzes verstärkten sich die Konflikte deutlich. Während eine Seite immer stärker die Aufnahme weiterer Straßen in das Netz forderte und die Umwandlung von Straßen ablehnte, die möglicherweise im Grundnetz liegen könnten, forderte die andere Seite, Straßen herauszunehmen. Beispielhaft zeigte sich dies bei der Luxemburger Straße: Wieviel Lärmbelastung müssen Anwohnende von Straßen im MIV-Grundnetz ertragen? Dürfen zugunsten der Leistungsfähigkeit Grenzwerte

überschritten werden? Wieviel Gefahr müssen Rad- und Fußverkehr auf diesen Straßen ertragen?

Im finalen Beschluss wurde letztlich formuliert, dass Maßnahmen, die dem Schutz der Anwohnenden dienen, vorrangig umgesetzt werden sollen. Hierzu zählt der Lärmschutz. Auch wurde beschlossen, dass auch auf Grundnetzstraßen Infrastruktur für den Radverkehr weiterentwickelt werden kann.

Chancen

Insgesamt zeigt sich, dass das MIV-Grundnetz ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Verkehrswende in Köln ist. Der ÖPNV erhält wichtige Entwicklungsoptionen, denn auch auf Straßen mit Pkw-Vorrang bleiben Maßnahmen zur Beschleunigung von Bussen und Bahnen zulässig. Diese Möglichkeit sollte konsequent verfolgt werden.

Besonders bedeutsam sind die Möglichkeiten für Straßen, die nicht im Grundnetz liegen. Ihre Umgestaltung zugunsten von Klimaresilienz, Aufenthaltsqualität und Umweltverbund fällt leichter.

Beispiel Nord-Süd-Fahrt: Es bietet sich die Chance, das Herz der Stadt zu heilen und die deutlich überdimensionierte Straße so zurückzubauen, dass sie sowohl Aufenthalts- wie auch Radfahrqualität bietet. Der Offenbachplatz könnte end-

lich seine Qualität zeigen, die ihm derzeit wegen der autobahnähnlichen Struktur verwehrt wird.

Ähnliches gilt für die Ost-West-Achse, deren Radinfrastruktur immer noch nicht angemessen ist. Auch hier sollte die Chance für mehr Lebensqualität genutzt werden. Mit Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr darf nicht gewartet werden, bis der in welcher Form auch immer umgesetzte Stadtbahnausbau beginnt.

Insgesamt sollte man sich bei den Umplanungen und Attraktivierungen nicht auf einzelne Straßen beschränken, sondern ganze Viertel betrachten. Natürlich bleibt die grundlegende Erreichbarkeit für den Autoverkehr wichtig, etwa für Anwohnende, Lieferanten oder das Handwerk. Im Fokus sollten aber die Verkehrsberuhigung, mehr Attraktivität für den Rad- und Fußverkehr sowie Begrünung liegen, also lebensfreundliche Stadträume.

Flankierend zu dem nun erfolgten Beschluss ist es unerlässlich, auch auf Strecken des MIV-Grundnetzes mit dichter Wohnbebauung, wie der Luxemburger, der Subbelrather und der Riehler Straße, Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Dazu gehört die eine streckenbezogene Anordnung von Tempo 30.

Die Chancen für eine evolutionäre Weiterentwicklung der Stadt hin zu mehr Lebensqualität und Klimaresilienz sollten genutzt werden.

Michael Vehoff



Autoverkehr

Warum denn im Stau stehen?

Gemeinsam fahren hilft gegen Stau.

Im vergangenen Jahr haben die Pendler in Deutschland durchschnittlich 43 Stunden im Stau gestanden. Dies ergab die Anfang Januar veröffentlichte Auswertung eines Dienstleisters für Verkehrsdaten. Düsseldorf führt mit 60 Stunden die Stauliste an, dicht gefolgt von Berlin und Stuttgart sowie Köln mit 56 Stunden auf dem vierten Platz.

Die Ursache der Staus ist klar: Es sind einfach zu viele Autos unterwegs und die sind dann auch meist nur mit einer Person unterwegs. Würden sich mehr Personen dafür entscheiden, ihr Auto stehen zu lassen, und sich dafür in einen Bus oder

eine Bahn setzen, könnte das unsere Straßen spürbar entlasten. Auch wenn es gelänge, von den freien Auto-Sitzplätzen auch nur einen einzigen zusätzlich zu nutzen, würden sich viele Staus in Wohlgefallen auflösen.

Bei der Vermittlung von Fahrgemeinschaften helfen Programme wie die von dem Kölner Softwarehersteller goFLUX angebotene Mitfahrplattform, die schon in Bonn, Aachen und anderen deutschen Städten zum Einsatz kommt. Auch die hiesigen Kommunen und ansässigen Unternehmen können durch aktive Unterstützung solcher Mitfahrlösungen einen Beitrag zur Stauvermeidung leisten.

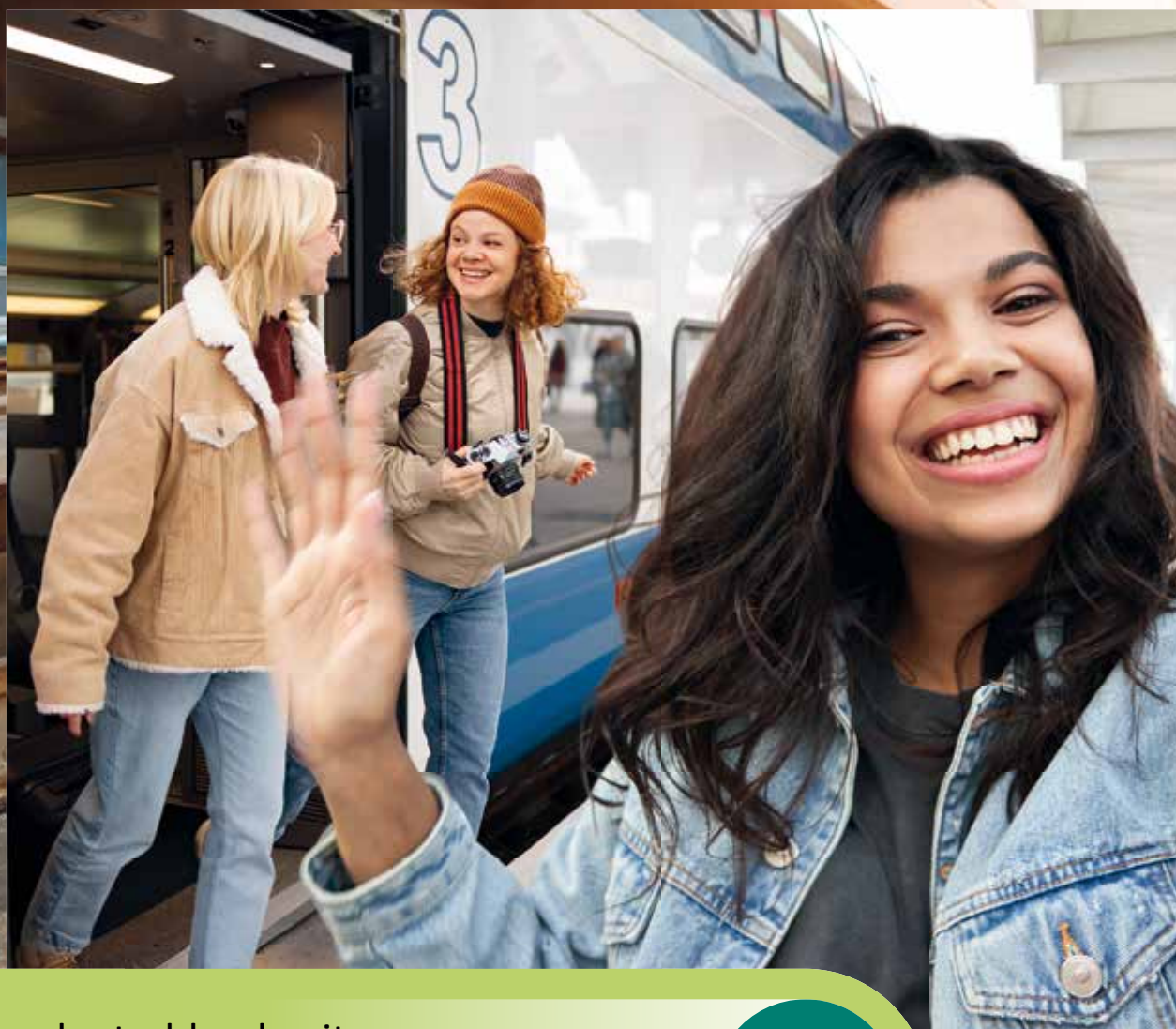
Hans-Georg Kleinmann



Botschaft auf der Rückseite eines Busses der Kölner Verkehrsbetriebe

BLEIBT DABEI.

DAS DEUTSCHLANDTICKET.



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



VRS

vrs.de/Deutschlandticket

...verbindet!

Stadtraumgestaltung

„Klimaanpassung durch Ko-Kreation“

Ein Interview mit Katharina Reusteck, die sich in ihrer Masterarbeit mit Maßnahmen zur Anpassung der städtischen Umwelt an den Klimawandel auseinandergesetzt hat.

Katharina, Du hast Deine Masterarbeit zum Thema „Klimaanpassung durch Ko-Kreation?!“ geschrieben. Was hat dich bewogen, dich mit dem Thema Klimaanpassung auseinanderzusetzen?

Durch einen hohen Versiegelungsgrad besonders in Innenstädten sind diese stark von den Folgen des Klimawandels betroffen. Im Sommer wird es dort beispielsweise besonders heiß, was die Aufenthaltsqualität einschränkt und auch gesundheitliche Gefahren für Stadtbewohner:innen haben kann. Um trotzdem lebenswerte Stadträume zu sichern und zu schaffen, spielt Klimaanpassung eine wichtige Rolle.

Bis ich im Rahmen meines Bachelorstudiums der Geographie von Klimaanpassung gehört habe, kannte ich diesen Begriff und alles, was damit einher geht, gar nicht. Im Masterstudium der Raumplanung konnte ich mich dann – vor allem im Kontext städtebaulicher Entwürfe – mit der praktischen Umsetzung von Maßnahmen zur Klimaanpassung im urbanen Raum beschäftigen. In Gesprächen in meinem Umfeld ist mir aufgefallen, dass vielen dieser Begriff nicht direkt etwas sagt. Ich würde behaupten, jeder hat mal etwas von Klimaschutz gehört, aber Klimaanpassung? Mit diesem Hintergedanken habe ich angefangen zu recherchieren und bin schnell auf das Bundes-Klimaanpassungsgesetz gestoßen, das am 1. Juli 2024 in Kraft getreten ist.

Die Erstellung von Klimaanpassungskonzepten und daraus abgeleiteten Maßnahmen ist durch das Gesetz für die Bundesländer verpflichtend. Dabei sind die Kommunen die zentralen Akteure in der Umsetzung vor Ort. Teilweise sind dort die personellen wie auch finanziellen Ressourcen jedoch begrenzt. Daher habe ich mich gefragt, wie es aussehen kann und teilweise auch schon aussieht, wenn Klimaanpassung von der Zivilgesellschaft umgesetzt wird.

Ein Interesse für Klimaanpassung begleitet mich also schon lange, auch vor



Von der Nachbarschaftsinitiative „Klettenplätzchen“ in Köln-Sülz betreute Wanderbäume

meiner Masterarbeit. Ich denke, es ist insgesamt wichtig, Klimaanpassung als Gemeinschaftsaufgabe umzusetzen, um eine hohe Lebensqualität in der Stadt trotz Klimawandel zu schaffen und zu erhalten.

Welche Rolle hat denn das Thema in deinem Studium der Stadtplanung gespielt? Ist das eher (noch) ein Randthema oder wurde da von Seiten der Lehrenden viel Wert draufgelegt?

Ich würde sagen, es geht beides. Man kann das Studium abschließen und Klimaanpassung als Randthema erleben oder man kann einen Fokus darauflegen, beispielsweise durch die Wahl der Seminare oder den Entwurfsfokus. Aus meiner Sicht legen die Lehrenden viel Wert darauf, dass wir im Studium die Bedeutung von Klimaanpassung und ihren Zusammenhang mit anderen planerischen Themen verstehen.

In deiner Arbeit geht es um „Ko-Kreation“ als Möglichkeit, Klimaanpassungsmaßnahmen in Städten umzusetzen. Kannst du kurz erläutern, was es damit auf sich hat?

Da ich mich gefragt habe, auf welche Art Klimaanpassung gemeinschaftlich im städtischen öffentlichen Raum umgesetzt werden kann, habe ich mich auch mit Partizipation in dem Kontext auseinandergesetzt. Darüber bin ich auf das Konzept der Ko-Kreation gekommen, das

ursprünglich aus dem Marketingbereich stammt, aber inzwischen auch in vielen anderen Disziplinen Anwendung findet. Ko-Kreation bezieht sich auf die gemeinsame Entwicklung von Lösungen durch eine Zusammenarbeit verschiedener Akteur:innen und in dem Kontext auch einer möglichen Rollenveränderung dieser Akteur:innen.

In der Stadtentwicklung gilt Ko-Kreation als eine Weiterentwicklung klassischer Top-down-Partizipation, da hier mehr die zivilgesellschaftliche Eigeninitiative im Vordergrund steht: Das Initiieren von Projekten durch Stadtbewohner:innen, das Erproben sowie Voneinander- und Miteinanderlernen sind zentrale Aspekte der Ko-Kreation. Mit diesem Ansatz können komplexe urbane Probleme gemeinschaftlich und auf einen konkreten Ort oder ein konkretes Problem bezogen angegangen werden. Dabei sind die zivilgesellschaftlichen Akteur:innen vor Ort, also die Stadtbewohner:innen auch die Expert:innen der Räume. Ko-Kreation ermöglicht so das Gestalten von Raum geprägt durch einen offenen, flexiblen und iterativen Ansatz. Dieser gemeinschaftliche Ansatz ist gleichzeitig auch ein Lernprozess und führt zu maßgeschneiderten, lokal angepassten Lösungen, die im Idealfall die Bedürfnisse aller Beteiligten und somit auch die Akzeptanz und Effektivität der Maßnahmen steigern und ein Verant-

wortungsgefühl gegenüber dem städtischen Raum fördern können.

In meiner Masterarbeit habe ich mich vor allem auf die Zusammenarbeit der Verwaltung als hoheitlichem Akteur und Stadtbewohnenden als zivilgesellschaftlichen Akteuren konzentriert und mir Projekte angeschaut, bei denen der Impuls zur Klimaanpassung von den Anwohnenden selbst kam. So wie es auch bei der Wanderbaumallee der Fall ist.

Das hört sich spannend an. Du hast dich vor allem mit zivilgesellschaftlichen Initiativen in Köln beschäftigt. Wie funktioniert das Zusammenspiel von Initiativen und der Stadt denn so? Passen die jeweiligen Erwartungen zusammen?

Das ist tatsächlich insgesamt unterschiedlich, bei manchen der Initiativen, mit denen ich gesprochen habe, funktioniert das Zusammenspiel sehr gut, bei anderen ist es etwas schwieriger. In meiner Arbeit hat sich gezeigt, dass ein Verwaltungsverständnis und vielleicht sogar Kontakte in die Verwaltung von Vorteil sind bei der Umsetzung von Projekten.

Die Akteur:innen der Wanderbaumallee zum Beispiel haben mir erzählt, dass sie über den VCD schon Kontakte in die Verwaltung hatten. Hier weiß die Stadt also: Auf die Akteur:innen ist Verlass, da können Sonderregelungen vereinbart werden und ihnen wird ein größeres Vertrauen und Spielraum gegeben.

Von anderen Initiativen habe ich dagegen erfahren, dass der Weg bis zur Umsetzung in der Zusammenarbeit mit der Stadt teilweise frustrierend sein kann.

Anderen Projekten und Initiativen tritt die Stadt erstmal skeptischer gegenüber.

Aus der Perspektive der Initiativen ergibt sich eine Schwierigkeit auch aus der Größe der Stadtverwaltung. Sie ist von außen undurchsichtig und da stellen sich viele die Fragen: „Wer ist denn jetzt für unser Anliegen zuständig?“ oder „Wie erreiche ich die richtigen Personen?“ Die Initiativen erwarten da eine klarere Kommunikation und größere Transparenz von der Stadt sowie eine Experimentierbereitschaft und Offenheit gerade neuen Ideen gegenüber.

Es hat sich auch gezeigt, dass die Stadt sich über engagierte Bürger:innen und Initiativen freut. Allerdings habe ich da auch gespiegelt bekommen, dass die Koordination, die Zusammenarbeit und die Umsetzung mit Mehrarbeit verbunden wird, die die Mitarbeiter:innen der Stadt teilweise nicht leisten können.

Genau hier entsteht, denke ich, eine zentrale Schwierigkeit. Sicher entsteht durch die Initiativen kurzfristig ein Mehraufwand für Einzelne, aber meine Arbeit hat auch gezeigt, dass sich durch das Engagement der Initiativen langfristig ein positiver Effekt einstellen kann, der wiederum auch der Stadt Arbeit abnehmen kann. Die lokalen Initiativen sind Expert:innen ihrer städtischen Umgebung und sehr motiviert. Sie können auf andere Weise Wandel anstoßen, teilweise flexibler und kurzfristiger als die Stadt. Ich denke, dass die Stadt den lokalen Initiativen noch mehr zutrauen muss und städtische Projekte über schon bestehende Initiati-

ven anstoßen sollte. Ein gutes Beispiel dafür ist auch das Winzerveedel in Köln.

Der Kölsche Klüngel funktioniert also auch hier. Du hast das „Winzerveedel“ angesprochen. Diese Initiative wurde in der RHEINSCHIENE 72 schon vorgestellt. Welche anderen Initiativen gibt es in Köln, die du in Deiner Masterarbeit unter die Lupe genommen hast?

Ja total, da hilft eben der Kontakt. Neben der Wanderbaumallee und dem Winzerveedel habe ich mir noch die Nachbarschaftsinitiative „Klettenplätzchen“ in Köln-Sülz angeschaut. Hier haben Nachbar:innen gemeinsam einen Raum, der ursprünglich von Parkplätzen geprägt war, zu einem Aufenthaltsraum umgestaltet. Sie haben ein Parklet gebaut und mit weiteren Projekten wie einem Bücherschrank und Begrünungen die Aufenthaltsqualität am Platz verbessert. Aktuell setzen sie sich für eine langfristige Umgestaltung ein und stehen dazu im Austausch mit der Stadt.

Außerdem habe ich mir die Initiative „Stadt Jemös“ angeschaut, die sich an zwei öffentlichen Orten in Köln über das Konzept der Essbaren Stadt für Stadtbegrünung und die Schaffung von Begegnungsräumen einsetzt. Eine weitere Initiative, die ich betrachtet habe, ist die Nachbarschaftsinitiative „Bock auf Garten“, die schon seit zehn Jahren gemeinsam einen Platz in Deutz begrünt und pflegt.

Da sind ja viele unterschiedliche Gruppen dabei. Welchen Beitrag leisten diese Gruppen für die Gesamtzielsetzung, die

Fortsetzung Seite 28



Bei ihrer Masterarbeit stellte Katharina Reustek für die von ihr betrachteten zivilgesellschaftlichen Projekte zur Klimaanpassung Steckbriefe zusammen. Piktogramme kennzeichnen die positiven Wirkungen eines Vorhabens (oben als Beispiel die Wanderbaumallee).

Stadt klimaresilienter zu machen?

Das stimmt, das sind sehr unterschiedliche Initiativen und Gruppen. Gemein ist allen, dass sie aus zivilgesellschaftlichem Engagement heraus entstanden sind, mit dem Ziel, Aspekte der Klimaanpassung und sozialer Teilhabe im innerstädtischen öffentlichen Raum zu vereinen. Bei manchen liegt der Fokus primär auf der Nutzung sowie Nutzbarmachung und Aufwertung öffentlicher Räume zum Beispiel durch gemeinsames Gärtnern, andere initiieren eine Umgestaltung ganzer Straßenzüge und schaffen so mehr Raum für entsiegelte Flächen. Alle Gruppen schaffen Visionen und (neue) Nutzungs- sowie Aneignungsmöglichkeiten für öffentliche Räume und stoßen über teils temporäre Interventionen Transformation an.

Das Klettenplätzchen und auch die Wanderbaumallee zum Beispiel zeigen neue Möglichkeiten für Parkplätze auf. Klimaanpassung ist dabei teilweise etwas Abstraktes, aber spielt bei allen Gruppen eine wichtige Rolle und geht über die physische bauliche Anpassung hinaus. Außerdem haben die Mitglieder der Initiativen und Gruppen meistens viel Wissen über die jeweiligen Orte, an denen sie die Projekte umsetzen und können dadurch in der Zusammenarbeit mit der Stadt klar benennen, wo zum Beispiel eine verschattete Sitzgelegenheit am sinnvollsten wäre und am meisten genutzt würde und so die Resilienz eines Raumes stärken könnte. Das wiederum kann auch die Arbeit der Stadt erleichtern.

Die Resilienz einer Stadt hängt neben konkreten baulichen Maßnahmen, wie der Planung von Retentionsflächen, auch mit vielfältigen und resilienten Akteursstrukturen zusammen und dazu leisten die Gruppen einen Beitrag. Sie sind teilweise untereinander vernetzt oder setzen gemeinsame Projekte um. Außerdem tragen sie auch dazu bei, dass Klimaanpassung und die Relevanz für Stadtbewohner:innen verständlicher und sichtbarer wird.

Du hast schon angesprochen, dass die Vernetzung der Initiativen – zum einen mit der Stadt und zum anderen untereinander – wichtig ist, damit die Gruppen ihre Ziele auch erreichen. Du hast dich in deiner Arbeit mit den „Gelingensbedingungen“ für die Arbeit zivilgesellschaftlicher Initiativen beschäftigt. Was ist neben der Vernetzung noch wichtig?

Genau, Vernetzung ist auf jeden Fall ein wichtiger Aspekt, so können alle von Erfahrungen anderer lernen. Daneben hat sich gezeigt, dass die Übernahme von

Verantwortung und frühe Selbstwirksamkeitserfahrungen eine Rolle spielen, das heißt in Aktion treten. Das kann unterschiedlich aussehen: ein Beet bepflanzen, ein Platzfest organisieren oder ein (nachbarschaftliches) Zusammenkommen in anderer Form. Wenn erste Veränderungen sichtbar sind und spürbar wird, dass man einen Einfluss haben kann, steigt die Motivation dranzubleiben.

Um langfristig einen öffentlichen Raum aus zivilgesellschaftlichem Engagement heraus zu verändern, bedarf es auch einer Kontinuität, daher ist eine stabile Gruppenstruktur entscheidend. Hier hat sich gezeigt, dass eine heterogene Zusammensetzung sowie unterschiedliche Skills innerhalb der zivilgesellschaftlichen Gruppen hilfreich sein können: Die einen können vielleicht gut mit sozialen Medien umgehen und schaffen eine Sichtbarkeit, andere kennen sich mit Begrünung aus, wieder andere bringen Organisationstalent mit. So ergänzen sich die Mitglieder und lernen auch innerhalb der Gruppe voneinander.

Um ein übergeordnetes Ziel wie die langfristige bauliche Umgestaltung eines Platzes zu erreichen, hat sich auch gezeigt, dass es hilfreich sein kann, parallel kleinere Projekte im Rahmen des übergeordneten Projekts umzusetzen. So bleibt die Initiative auch in Zeiten aktiv, in denen beispielsweise auf Rückmeldungen von städtischer Seite gewartet wird, und die Selbstwirksamkeitserfahrungen bleiben erhalten.

Wie sich das anhört, scheint die Wanderbaumallee ja vieles richtig gemacht zu haben. Wo können sich Interessierte hinwenden, wenn sie in Köln für mehr Klimaanpassung aktiv werden wollen?

Ja total, aber im Grunde gibt es ja

kein „richtig“ oder „falsch“. Ich glaube, das Wichtigste ist, überhaupt ins Tun zu kommen, was natürlich leichter gesagt als getan ist. Wenn man sich engagieren möchte, ist es sinnvoll, zunächst im eigenen Veedel zu schauen, ob es bereits aktive Initiativen gibt. Hat man eine eigene Idee, hilft es, sich mit anderen zusammenzuschließen, die ebenfalls aktiv werden wollen.

Klimaanpassung muss dabei nicht immer das primäre Ziel eines Projekts sein, sondern ist teilweise auch ein Nebeneffekt, der durch die neuen Raumanprüche entsteht. Klimaanpassung kann zu abstrakt sein, um ein Projekt danach zu orientieren. Der Fokus liegt dann eher auf greifbareren Themen wie der Umgestaltung des öffentlichen Raumes, der Begrünung oder der Anpflanzung von Gemüse. Klimaanpassung hat auch viel mit dem Hinterfragen von aktuellen Nutzungsformen öffentlicher Räume zu tun. Im Grunde geht es auch darum ein neues Verständnis von öffentlichem Raum anzuregen und Transformation anzustoßen.

Aktuell arbeitet die Stadt Köln auch an der Erstellung eines Klimaanpassungskonzepts, in dem Kontext wird es sicher auch Beteiligungsmöglichkeiten geben.

Über Köln hinaus bietet das Zentrum für Klimaanpassung umfangreiche Informationen rund um das Thema. Durch das Zentrum für Klimaanpassung wird auch jedes Jahr die Woche der Klimaanpassung organisiert, eine Aktionswoche mit vielfältigen Veranstaltungen, bei denen man mitmachen oder sich inspirieren lassen kann.

Es gibt also viele gute Möglichkeiten, ins Tun zu kommen. Vielen Dank für das Gespräch, Katharina!

Das Gespräch führte Stephan Weber □



Katharina Reustek hat sich in ihrer Masterarbeit mit lokalen Initiativen zur Bewältigung des Klimawandels beschäftigt.

Weiterführende Informationen

- Agora Köln:
www.agorakoeln.de
- Essbare Stadt Köln:
essbare-stadt.koeln
- iResilience für gutes Klima (abgeschlossenes Projekt):
iresilience-klima.de
- Wanderbaumallee Köln:
wanderbaumallee.koeln
- Winzerveedel:
www.superblock-winzerveedel.de
- Zentrum Klimaanpassung:
zentrum-klimaanpassung.de

Fußverkehrsförderung

Freie Ecke – freie Sicht

Am Leipziger Platz hat die Verwaltung eine der ersten „Freien Ecken“ eingerichtet.

Mit diesem Projekt soll dafür gesorgt werden, dass die Sicht für und auf Fußgänger*innen an Kreuzungen und in Einmündungsbereichen in den Kölner Veedeln verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht wird. Das Ziel ist, dass Sichtdreiecke frei von geparkten Fahrzeugen bleiben, das Rettungsfahrzeuge um die Ecken kommen und das sichere Quer für Zu Fußgehende ermöglicht wird.

In der Straßenverkehrsordnung ist zwar geregelt, dass der Fahrbahnrand vor und hinter einer Kreuzung oder Einmündung von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten jeweils auf einer Länge von fünf Metern von parkenden Fahrzeugen freizuhalten ist. Dort, wo in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist, müssen dies sogar acht Meter sein. Die Realität sieht aber häufig anders aus: Oft werden Fahrzeuge so dicht an Kreuzungen abgestellt, dass sie die Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmenden behindern und Zu Fußgehende, insbesondere Kinder, gefährden.

Mit dem Projekt „Freie Ecke“ soll eine Neuordnung des Straßenraums, mit eindeutigen Markierungen und im Parkraum platzierten Fahrradbügeln, bewirken, dass solche Ecken frei bleiben und nicht mehr zugeparkt werden. Dadurch werden sie übersichtlicher, die Verkehrssicherheit wird erhöht und darüber hinaus wird der öffentliche Raum neu geordnet.

Die Verwaltung hat sich zum Ziel gesetzt, im laufenden Jahr zwanzig „Freie Ecken“ einzurichten. Drei „Freie Ecken“ werden aktuell umgesetzt: zwei in Nippes an den Kreuzungen Leipziger Platz/Bülwstraße und Gellertstraße/Eichstraße sowie in Lindenthal an der Ecke Uhlandstraße/Landgrafenstraße. Daraufhin folgt der Erzberger Platz, ebenfalls in Nippes.

„Durch das Konzept wollen wir schnell und ohne große Kosten sichere Querungssituationen schaffen. Feuerwehr und Ordnungsdienst begrüßen die Neuordnung der Eckbereiche. Das Konzept ‚Freie Ecke‘ wird begleitend geprüft und bei Bedarf angepasst. Dabei stehen wir auch im Austausch mit anderen Städten“, erklärt die neue Fußverkehrsbeauftragte Britta Buch. **Stadt Köln** ☐

Vorstellung Britta Buch, Beauftragte für Fußverkehr



Britta Buch setzt sich für die fußgängerfreundliche Stadt ein.

„Fußverkehr ist ein kommunalpolitisches Gewinnerthema“, sagt Britta Buch (46). Als neue Fußverkehrsbeauftragte möchte sich die Stadtplanerin für die Belange der Fußgänger*innen, für hohe Qualität, Sicherheit und eine faire Verteilung des begrenzten Straßenraums einsetzen: „Es soll bequem und sicher sein und darüber hinaus Spaß machen, zu Fuß durch Köln mit seinen Veedeln zu gehen.“

Geboren in Frankfurt am Main studierte sie Raum- und Umweltplanung in Kaiserslautern, bevor sie in freien Planungsbüros in ihrer Heimatstadt sowie seit 2012 in Köln projektleitend Konzepte zur Stadtentwicklung erarbeitete, dies immer mit Beteiligung der Stadtgesellschaft. Sie freue sich sehr, „nun konzeptionell und strategisch den Fußverkehr als zentralen Bestandteil nachhaltiger Mobilitätsentwicklung in Köln zu positionieren“. Es gelte, die Stadt „Schritt für Schritt“ fußgängerfreundlich und somit lebenswerter zu machen. „Dies gelingt nur integriert und in Zusammenarbeit mit Politik, Verwaltung und Bürgerschaft“, so Britta Buch.

Autor/Fotograf: Christian Deppe, Stadt Intern Magazin ☐



Ecke am Leipziger Platz vor (links) und nach der Umgestaltung (rechts)

Fotos: Tolga Sonay



Save the date: Sonntag, 15. Juni 2025

18. Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Für Treffpunkte, Abfahrtzeiten und Routen siehe:
www.sternfahrt-koeln.de

Gastbeitrag

Verkehrswende: Fußverkehr fördern! Ernsthaft?

Ein Gastbeitrag des Vereins FUSS e.V.

Für Fußgängerinnen und Fußgänger gibt es aktuell vielversprechende Signale aus Politik und Gesellschaft. Also für uns alle, die wir auf dem Weg zum oder vom parkenden Auto, Fahrrad oder E-Scooter, öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Einkauf oder in unserer Freizeit unterwegs sind.

Erfreuliches und Rückschritte

Erfreulich klingt zum Beispiel die Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung vom Februar 2025:

- Anerkennung des Fußverkehrs als gleichwertige und -berechtigte Verkehrsart,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und signifikante Reduzierung von Unfällen,
- Steigerung der Lebensqualität durch attraktivere Fußverkehrsangebote und bessere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum,
- Förderung des Klima- und Umweltschutzes, insbesondere durch die Steigerung des Fußverkehrsanteils bis 2030,
- Förderung der Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung durch aktive Mobilität,
- Sicherstellung barrierefreier Mobilität für alle, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.

Der 63. Verkehrsgerichtstag vom Januar 2025 forderte unter anderem die Schaffung eines barrierefreien Fußwegenetzes und lenkt den Blick auf die „typischen Fehlverhaltensweisen von Fahrzeugführenden mit hohem Unfallrisiko“. Einige dieser Fehlverhalten sollen künftig Straftaten sein, nicht bloß Ordnungswidrigkeiten. Unter dem Titel „Fußgänger im Straßenverkehr – Opfer oder Täter?“ empfiehlt er: *„Der Fußverkehr ist zu stärken und als gleichberechtigte Verkehrsart anzuerkennen. Die Attraktivität des Fußverkehrs ist zu steigern. Die Anzahl der Unfälle mit Fußgängern muss deutlich gesenkt werden.“*

Hierfür fordert er unter anderem die zuständigen Stellen auf,

- ausreichende Flächen für den Fußverkehr bereitzustellen,
- durchgängige und barrierefreie Fußwe-

genetze zu errichten und dabei einen sicheren und selbsterklärenden Verkehrsraum zu schaffen,

- die Kontrollichte und das Sanktionsniveau zu erhöhen und Regelverstöße konsequent zu ahnden.

Soweit, so erfreulich für die Zufußgehenden. Aber auch das ist aktuelle Realität: Am 21. März 2025 hat der Bundesrat beschlossen, dass künftig auf Gehwegen das Parken öfter zugelassen werden kann. Die diesbezügliche Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung sagte bisher: *„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.“* An diesen Satz schließen sich nun zwei weitere an: *„Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.“*

Kleine Änderung, große Wirkung. Der Ermessensspielraum der Ordnungsbehörden ist damit bis an die Grenze zur erlaubten Willkür erweitert worden. Die Belange behinderter und alter Menschen, junger Familien und Kinder, also der schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmenden, werden komplett übergangen. Wohin denn eigentlich ausweichen? In Hauseingänge, zwischen parkende Autos oder gar auf die Straße? Nicht nur Kinder, die mit ihren Rädchen auf dem Gehweg fahren sollen, werden so verleitet, in den gefährlichen Straßenverkehr auszuweichen. Für Eltern mit Kinderwagen oder Zwillingsskinderwagen oder mit einem Kleinkind an der Hand gibt es keine Möglichkeit. Nicht ausweichen können auch Rollstuhlfahrende, auf Gehhilfen oder auf den Rollator Angewiesene. Sie alle können nicht mal eben einen Bordstein überwinden oder sich irgendwo hinein oder dazwischen quetschen. Blinde Zufußgehende können Ausweichmöglichkeiten überhaupt nicht erkennen. Für sie alle macht es dabei auch keinen Unterschied, wie lang das

Hindernis auf ihrem Weg oder wie dicht der Gehwegverkehr ist.

Prävention richtig ansetzen

Nicht nur die „große Politik“, auch die örtlichen Player übergehen vielfach die Belange des Fußverkehrs und bemühen sich um einen möglichst zuvorkommenden Umgang mit den Autofahrenden – und der Gastronomie. Laut polizeilicher Unfallstatistik gab es allein in Köln

- 2023: 646 im Straßenverkehr verunglückte Fußgänger*innen, davon 86 schwer verletzt und 14 im Verkehr getötete Fußgänger*innen,
- 2024: 604 im Straßenverkehr verunglückte Fußgänger*innen, davon 97 schwer verletzt und fünf im Verkehr getötete Fußgänger*innen.

Das kann natürlich auf keinen Fall hingenommen werden. Die Präventionsmaßnahmen der Polizei nehmen leider hauptsächlich das individuelle Verhalten einzelner Fußgängerinnen und Fußgänger in den Blick. Unbestritten muss jeder, der im Straßenverkehr unterwegs ist, sich an die Regeln der Straßenverkehrsordnung halten. Für Zufußgehende ist das besonders wichtig, weil sie als die am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmenden das größte Risiko schwerer und tödlicher Verletzungen tragen.

Aber: Präventionsmaßnahmen der Polizei, die vorrangig bei individuellen Verhaltensänderungen von Zufußgehenden ansetzen, sind nicht zielführend. Fußgängerinnen und Fußgänger anzuleiten, sich regelkonform, vorsichtig und voraus-



Der Bundesrat hat das Gehwegparken zulasten der Zufußgehenden erleichtert.

schauend im Straßenverkehr zu bewegen, womöglich Warnwesten zu tragen, ist sicherlich sinnvoll. Aber es genügt nicht. Denn damit wird den weit häufigeren und gefährlicheren Unfallursachen mit schweren Schäden für Zufußgehende nicht vorgebeugt. Die liegen vor allem im Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmenden, besonders des motorisierten Verkehrs, und im Fehlen von barrierefreien, sicheren Fußwegenetzen.

Außengastronomie als Problem

Ein weiteres Beispiel: Der Kölner Rat hat im Dezember 2024 eine Vereinbarung der Stadt mit der Gastronomie beschlossen. Sie betrifft unter anderem die Freifläche für den Fußverkehr, die von der Außengastronomie nicht mit Stühlen und Tischen belegt werden darf. Und sie geht deutlich zu Lasten des Fußverkehrs. In der neuen Broschüre „Köln. Gestaltet. Außengastronomie.“ heißt es:

„Bei der Anordnung der Außengastronomie beträgt das Grundmaß für die hindernisfreie Gehbahn mindestens 1,80 Meter bei neu geplanten und umgebauten Straßenzügen und mindestens 1,50 Meter im Bestand.“

Die zuständigen Fachgremien dagegen sehen bekanntlich überall dort, wo die Gehwegbreite es zulässt, eine hindernisfreie Gehbahn von 1,80 Metern vor. Zuzüglich der Sicherheitsabstände ergibt sich eine Gehwegbreite von 2,50 Metern. So die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat äußerte sich im Juni 2020 so:

„Gehwege sollen grundsätzlich mit dem Regelmaß von 2,50 Meter Breite geplant werden. Die veraltete Vorgabe eines Mindestmaßes von 1,50 Meter existiert sowohl im aktuellen Regelwerk als auch in der Straßenverkehrsordnung und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift schon lange nicht mehr.“

Wenn Straßenraum neu aufgeteilt wird, wird er neu geplant, es gilt das Mindestmaß von 2,50 Meter. Schon allein die Beschränkung auf 1,80 beziehungsweise 1,50 Meter benachteiligt einseitig den Fußverkehr. Dazu kommt: In den wärmeren Monaten ist die Außengastronomie in Köln beliebt und stark frequentiert. Die Gehwege sind voll, Servicekräfte hasten mit Tablett kreuz und quer. Stühle, Beine und Taschen der Gäste ragen vielfach in

den Gehweg. Gerade für diese Situation versagt die Vereinbarung die notwendige Sicherung für den Fußverkehr: Ein Sicherheitsabstand zwischen Fußwegen und Mobiliar der Außengastronomie ist nicht vorgesehen. Das bedeutet eine gravierende Gefährdung für Zufußgehende. Sie sind dem hohen Risiko ausgesetzt, entweder im Vorbeigehen das Geschirr von den Tischen zu reißen oder, viel schlimmer, über herausgestreckte Beine, abgestellte Taschen oder herausgeschobene Stühle zu fallen. Das gilt natürlich erst Recht für blinde, seh- oder gehbehinderte Menschen.

Auch die Forderung seitens FUSS e.V., vorrangig Parkplätze für die Außengastronomie in Anspruch zu nehmen, um die Gehwege frei zu halten, ist nicht berücksichtigt worden. Und die Gastronomie spricht da allen Ernstes von „Zugeständnissen“, der zuständige Dezernent von einem „Kompromiss“.

Verkehrswende und Förderung des Fußverkehrs? Es liegt an uns, politisch und gesellschaftlich sichtbar und hörbar zu sein, wenn wir dieses Ziel nicht verfehlen wollen.

Jutta Biebrach, FUSS e.V.



Konzeption
Mediendesign
Verpackungsherstellung
Nachhaltiger Druck
Verlag

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

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

Unsere gesamte Produktion
ist Blauer Engel-zertifiziert.



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

www.grün-gedruckt.de

gruen_gedruckt gruengedruckt

grün gedruckt.de®
eine markte der schloemer-gruppe

Radverkehrsinfrastruktur

Fahrradstraßen und ihre Umsetzung in Köln

Rechtlicher Rahmen, Qualitätsanforderungen und Umsetzungsbeispiele

Fahrradstraßen erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Seit ihrer Einführung 1997 werden sie als wichtiges Element einer fahrradfreundlichen Mobilität angesehen. Sie sind schnell und kostengünstig umsetzbar. Es verwundert daher nicht, dass Fahrradstraßen auch in Köln als probates Mittel angesehen werden, den Radverkehr zu verbessern. Laut der Bündnisvereinbarung zwischen Grünen, CDU und Volt im Rat der Stadt Köln sollen „Straßen mit geringem Anteil an MIV [...] in Fahrradstraßen oder als Fahrradzone umgewandelt werden; der MIV kann dort, wo er noch benötigt wird, untergeordnet den Straßenraum mitnutzen. Als erster Schritt werden vorhandene Tempo-30-Zonen zu Fahrradzonen ausgewiesen.“

Während Fahrradstraßen inzwischen zum Stadtbild gehören, sind Fahrradzonen bislang ein Wunschbild geblieben.

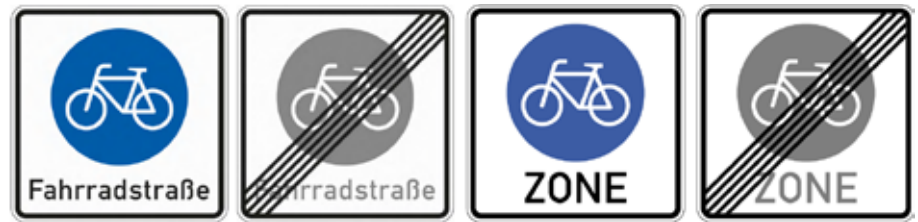
Rechtliche Rahmenbedingungen

Laut Straßenverkehrsordnung können Fahrradstraßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern und Elektrokraftfahrzeugen verboten. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Der Kfz-Verkehr muss seine Geschwindigkeit gegebenenfalls weiter reduzieren, da der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.

In Fahrradzonen gelten die gleichen Regeln wie in Fahrradstraßen. Während in Fahrradzonen jedoch „Rechts-vor-links“ gelten muss, können Fahrradstraßen als Vorfahrtstraßen ausgewiesen werden.

Wie sicher sind Fahrradstraßen?

Fahrradstraßen gelten als relativ sicher. Die Schwere von Unfällen liegt etwa auf dem Niveau von Nebenstraßen und damit unterhalb des innerörtlichen Durchschnitts. Die meisten Radfahrenden wer-



Fahrradstraßen werden durch die Verkehrszeichen VZ 244.1 und VZ 244.2 ausgeschildert und abgegrenzt, Fahrradzonen durch VZ 244.3 und VZ 244.4

den an Knotenpunkten durch unvorsichtig in die Fahrradstraße einfahrende Kfz in Unfälle hineingezogen. Auf der Strecke ist Dooring die häufigste Unfallursache.

Im Mischverkehr fühlen sich vor allem Eltern mit Kindern, ältere Menschen oder Rad-Neulinge unsicher. Auch wenn objektive Unfallzahlen dies nicht bestätigen, weichen Radfahrende deshalb auf Fußwege aus. Damit die Fahrbahn als Verkehrsraum für den Radverkehr von der großen Mehrheit der Radfahrenden akzeptiert wird, muss der Radverkehr die Geschwindigkeiten und Verkehrsabläufe prägen. Dies erzwingt auch eine defensive Kfz-Fahrweise.

Um diese Ziele zu erreichen sollten Fahrradstraßen daher nicht als Schleichwege für den MIV genutzt werden können. Die Knoten sollten übersichtlich gestaltet sein und gute Sichtbeziehungen zulassen. Ein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr sollte vorhanden sein. Farbeinfärbungen können die Sicherheit noch weiter erhöhen.

Anforderungen an die Umsetzung

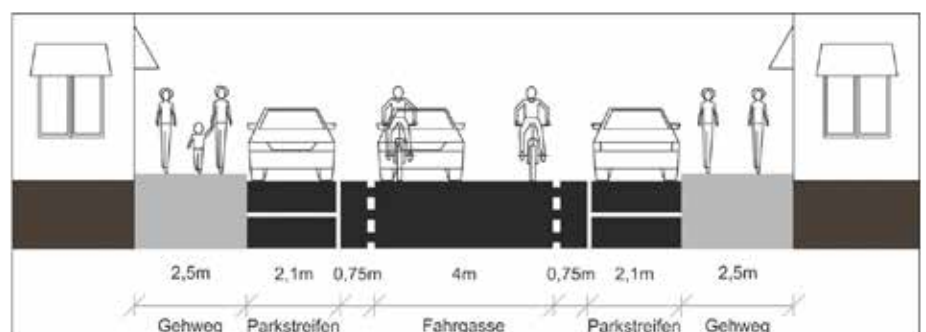
Damit allen Beteiligten klar wird, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden, reicht es nicht aus, zu Beginn und am Ende ein Schild aufzustellen. Es muss intuitiv deutlich werden: Hier ist etwas an-

ders als vorher oder üblich. Das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) empfiehlt folgende Maßnahmen, damit die Umsetzung erfolgreich verläuft:

- frühzeitige Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Planung und gute Kommunikation mit Anwohnenden, Verbände und ansässigen Unternehmen,
- Aufklärung zu den geltenden Regeln (Infoschilder, Banner, Flyer, Türanhänger etc.),
- gute Einbindung in das bestehende Radverkehrsnetz,
- gute Erkennbarkeit als Radfahrstraße,
- Vorhandensein von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr,
- zügige Befahrbarkeit für Radverkehr,
- ausreichende Fahrgassenbreite,
- keine oder nur abschnittsweise Öffnung für Kfz-Verkehr,
- Einschränkung auf Anliegerverkehr,
- Grüne Welle für Radverkehr,
- regelmäßige Diagonalsperren,
- gegenläufige Einbahnstraßen.

Gestaltung von Fahrradstraßen

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht genügt die Aufstellung von Verkehrszeichen. Um den Übergang in eine Fahrradstraße intuitiv wahrnehmbar werden zu lassen, reicht das aber nicht aus. Der Einfahrtbereich sollte derart gestaltet



Regelquerschnitt Fahrradstraße mit Längsparken

Quelle: DIFU 2021

„Denn nur, wenn die Fahrradstraße gut gestaltet ist und den Radverkehr in den Mittelpunkt setzt, funktioniert sie auch wirklich.“

[DIFU Deutsches Institut für Urbanistik, 2021]

sein, dass allen bewusst wird, dass sie eine Fahrradstraße befahren. Das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS-NRW) haben zur Gestaltung von Fahrradstraßen unter anderem diese Vorschläge ausgearbeitet:

- Piktogramme am Anfang der Fahrradstraße und hinter Knotenpunkten,
- Einengung der Fahrbahn im Übergangsbereich,
- Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr,
- rot eingefärbter Asphalt an den Knoten oder durchgehend,
- möglichst minimale Verlustzeiten für den Radverkehr,
- Knotenpunkte, die von Radfahrenden sicher, komfortabel und bevorrechtigt durchfahren werden können,
- eine Gestaltung, die geschwindigkeitsdämpfend auf den KFZ-Verkehr wirkt.

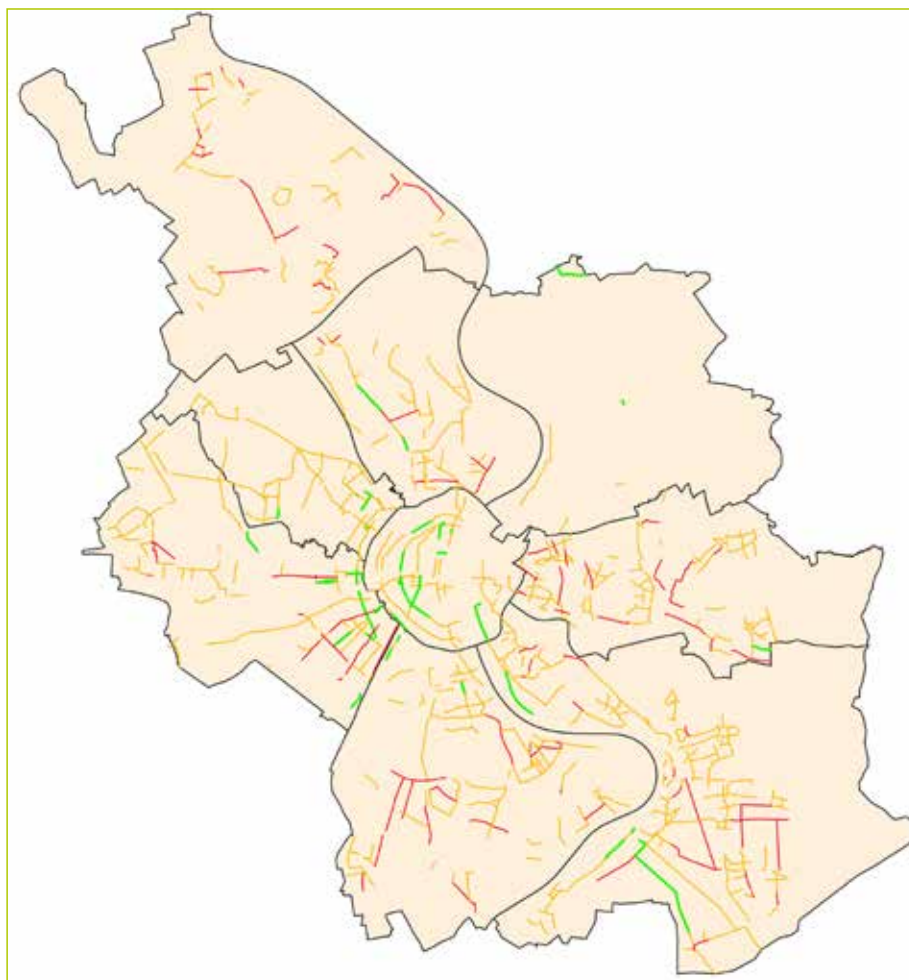
Zusätzlich sollten weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für den MIV eingesetzt werden, etwa Fahrbahnverengungen oder Sinusschwellen. Entlang von Fahrradstraßen sollten möglichst wenig Pkw-Stellplätze vorhanden sein, und wenn, dann in Längsparkständen. Ladezonen sind zu vermeiden.

Fahrradstraßen in Köln

Nach derzeitigem Stand (März 2025) wurden in Köln auf einer Gesamtlänge von insgesamt circa 24 Kilometern Fahrradstraßen eingerichtet. Für weitere 353 Kilometer wurden in den Fahrradstraßenkonzepten der Stadtbezirke Fahrradstraßen beschlossen. Davon besteht für 70 Kilometer Länge noch ein erhöhter Abstimmungsbedarf.

Im folgenden werden konkrete Beispiele der Realisierung von Fahrradstraßen in Köln vorgestellt und einer subjektiven Bewertung unterzogen.

Als Fahrradverbindung zwischen Schulkomplexen wurde die **Lotharstraße in Sülz** in Jahr 2015 als Fahrradstraße eingerichtet. Es wurden lediglich zusätzliche Verkehrsschilder aufgestellt. Der Belag aus Kopfsteinpflaster ist für das Radfahren denkbar ungeeignet. Die Sichtbeziehungen sind schlecht. Die Radfahrenden,



Übersicht der Fahrradstraßen in Köln. **Grün:** Fahrradstraße eingerichtet; **orange:** Fahrradstraße im bezirklichen Fahrradstraßenkonzept beschlossen; **rot:** Fahrradstraße im bezirklichen Fahrradstraßenkonzept beschlossen, aber mit erhöhtem Abstimmungsbedarf

Quelle: Stadt Köln - Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, März 2025

in der überwiegenden Zahl Schüler, weichen häufig auf die Gehwege aus.

Im Jahr 2020 wurden ebenfalls in Sülz **Arnulfstraße und Weyertal** als Fahrradstraße eingeweiht. Neben der Beschilderung machen große Piktogramme auf der Fahrbahn darauf aufmerksam. Parallel

zur Universitätsstraße verlaufend, werden mehrere Schulen und Krankenhäuser sowie Teile der Universität miteinander verbunden. Daher sind diese Straßen eigentlich als Fahrradstraße prädestiniert. Leider verleiten die Breite und der gera-

Fortsetzung Seite 34



Die Lotharstraße mit ihrem Kopfsteinpflaster (links) und der breite Straßenzug Arnulfstraße und Weyertal (rechts) sind Beispiele für weniger gut gelungene Fahrradstraßen.



Zwei positive Beispiele: Zülpicher Straße (links) und der mit einem Preis ausgezeichnete Friesenwall (rechts)

de Verlauf der Straßen oftmals zu überhöhten Geschwindigkeiten beim motorisierten Individualverkehr. Überwiegend Senkrechtparkstände haben schlechte Sichtbeziehungen zur Folge und erhöhen die Unfallgefahr. Sicherheitsstreifen wurden nur in einem kurzen Teilbereich im Weyertal eingerichtet.

Aufgrund fehlender Informationen im Vorfeld kam es kurz nach Einführung zu Unfällen und häufigen Missverständnissen. Die Situation hat sich inzwischen verbessert. Ein zügiges Vorwärtsskommen des Radverkehrs ist leider nicht gewährleistet, weil mehrere Vorfahrtstraßen gequert werden müssen. Die Signalisierung mit jeweils „Ende Fahrradstraße“ vor und „Beginn Fahrradstraße“ nach den Knoten Berrenrather, Zülpicher und Kerpener Straße ist unglücklich. Gut gelöst sind hingegen die markierten Aufstellbereiche an den Knoten Zülpicher und Bachemer Straße und die gute Querungsmöglich-

keit für den Fußverkehr mithilfe einer Verkehrsinsel auf Höhe der Palanter Straße.

Seit 2018 ist die **Zülpicher Straße** auf Höhe des inneren Grüngürtels durch Poller für den Durchgangsverkehr versperrt. Gleichzeitig wurde dort **zwischen Universitätsstraße und Südbahnhof** eine Fahrradstraße mit Piktogrammen auf der Fahrbahn eingerichtet. Obwohl die Strecke mit knapp 300 Metern relativ kurz ist, hat sie die Radverkehrsverbindung zwischen Sülz, Lindenthal und dem Zentrum wesentlich verbessert. Von Süden kommend wurde ein grüner Pfeil für den Radverkehr rechtsabbiegend in die Fahrradstraße installiert. Derzeit laufen Umbaumaßnahmen: Der Fußweg wird verbreitert und neue Fahrradabstellplätze werden eingerichtet. Dadurch soll auch das illegale Parken auf dem Hochboard unterbunden werden.

Für die Fahrradstraße **Friesenwall** wurde die Stadt Köln im Jahr 2020 mit dem

zweiten Platz des Deutschen Fahrradpreises ausgezeichnet. Die Umwandlung von Autostellplätzen führt zu mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr und besseren Sichtbeziehungen. Stellenweise wurde Straßenmobiliar aufgestellt, um die Attraktivität insgesamt zu verbessern. Der Parallelverlauf zu den Ringen erlaubt auch dank fehlender Ampeln ein überwiegend zügiges Vorwärtsskommen. Konflikte mit den zahlreichen Zufußgehenden sind hier nicht auszuschließen. Beim gegenläufigen Befahren der Einbahnstraße wird es manchmal eng. Insgesamt kann der Friesenwall als sehr gelungene Umsetzung betrachtet werden.

Der **Mauritiuswall** ist wie der Friesenwall seit 2022 Teil der Radverkehrsverbindung in Form von Fahrradstraßen über die Wälle. Sie erstreckt sich, mit wenigen Unterbrechungen, vom Chlodwigplatz bis zum Eigelstein. Beschilderungen und Piktogramme weisen auf die veränderte



Mauritiuswall (links), dessen Einmündung in die Schaafenstraße (mitte), Querung am Rudolfplatz (rechts)



Fleischmengergasse mit Ladezone in der Straßenmitte (links), Trankgasse, eine an prominenter Stelle eingerichtete Fahrradstraße (rechts)

Nutzung hin. Nachträglich wurde hier eine Informationstafel mit den besonderen Regeln in Fahrradstraßen aufgestellt. Im Gegensatz zu zahlreichen anderen Straßen Kölns besteht hier eine Bevorrechtigung für die Fahrradstraße. Das gegenläufige Befahren der Einbahnstraße kann auch hier problematisch werden, weil die motorisierten Verkehrsteilnehmenden nicht unbedingt mit entgegenkommendem Radverkehr rechnen. Trotzdem ist der Mauritiuswall eine willkommene Alternative zu anderen Strecken.

Im weiteren Verlauf des Mauritiuswalls endet die Fahrradstraße an der Schaafenstraße. Möchte man den Wällen weiter Richtung Norden folgen, muss zunächst auf Höhe der Sparkasse ein Fußweg („Fahrrad frei“) durchquert werden. Die anschließende Querung von Pilgrim- und Hahnenstraße kann an der dortigen Ampel erfolgen. Diese ist jedoch bislang nur für den Fußverkehr vorgesehen. Dies sollte geändert werden. Von dort geht es in die Pfeilstraße, dann kurz links in die Mittelstraße und wieder rechts in den Friesenwall. Diese Zickzackroute ist zwar etwas umständlich, aber noch akzeptabel.

Die Verkehrsführung in der **Fleischmengergasse** in Richtung Norden ist etwas verwirrend. Hierzu trägt die originelle Ladezone in der Straßenmitte bei. Um in Richtung Neumarkt zu radeln, folgt man dem Piktogramm und fährt links an der Ladezone vorbei. Wer Richtung Rhein möchte, fährt rechts vorbei und biegt dann in die Cäcilienstraße ein, oder?

Die Sperrung der **Trankgasse** für den Kraftfahrzeugverkehr zwischen Marzellenstraße und Am Domhof sowie die Einrichtung einer Fahrradstraße in diesem Bereich haben 2023 für viel Aufmerksam-

keit gesorgt. Nach einigen Chaoswochen und kleineren Nachbesserungen, wie die neuen Poller im Bereich der Ausfahrt der Tiefgarage, haben sich inzwischen die Wogen weitestgehend geglättet.

Für den Radverkehr hat sich die Situation deutlich verbessert. Der Hauptbahnhof ist mit dem Rad mehr oder weniger entspannt zu erreichen. Eine Fahrradstraße an so prominenter Stelle steht dem Radverkehrsbild der Stadt gut zu Gesicht.

Fazit

Mittlerweile wurden in Köln zahlreiche Fahrradstraßen eingerichtet und viel weitere werden folgen. Es ist eine vergleichsweise günstige Möglichkeit, den Radverkehr in die bestehende Verkehrsinfrastruktur einzubinden. Hierzu genügt es aber nicht, wie vielerorts geschehen, lediglich Verkehrsschilder aufzustellen und einige Piktogramme auf die Fahrbahn zu malen. Diese Einsicht hat sich auch im Laufe der Zeit in Köln durchgesetzt.

Auch wenn positive Beispiele wie der Friesenwall noch kein Standard sind, geht es doch in die richtige Richtung. In den ersten Jahren wurde der Öffentlichkeitsarbeit zu wenig Beachtung geschenkt, obwohl die frühzeitige Einbindung von Anwohnenden, Geschäftsleuten und sämtlichen Verkehrsteilnehmenden so machen Streit bereits im Vorfeld entschärft hätte.

Es mangelt teilweise noch immer an Wissen zu den besonderen Verkehrsregeln in Fahrradstraßen. Informationstafeln und Flyer sollten bei der Einrichtung von Fahrradstraßen die Regel und nicht die Ausnahme sein. Mittlerweile wurde die Problematik seitens der Stadt erkannt und einiges nachgebessert.

Was nützen aber die schönsten Fahrradstraßen, wenn die Regeln seitens des Kfz-Verkehrs nicht eingehalten werden? Überhöhte Geschwindigkeiten und zu geringe Abstände bei Überholvorgängen sind an der Tagesordnung. Hier könnten Kontrollen durch die Polizei oder das Ordnungsamt hilfreich sein, werden jedoch zu selten durchgeführt.

Abschließend sei noch einmal an den eigentlichen Sinn von Fahrradstraßen erinnert: Sie sollen das sichere und schnelle Vorwärtskommen mit dem Fahrrad als gute Alternative zu Pkw und ÖPNV in der Stadt ermöglichen. Diese Ziel wird in Köln leider nicht erreicht. Hierzu sind die Strecken oftmals zu kurz und eine Bevorrechtigung für den Radverkehr fehlt in den meisten Fällen. Trotzdem ist in den bislang eingerichteten Fahrradstraßen insgesamt eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr feststellbar.

Quellen

- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS-NRW): Leitfaden Fahrradstraßen – Planungshinweise für die Praxis, 2023
- Bündnis 90/Die Grünen, Christlich Demokratische Union (CDU) und Volt: Gemeinsam für Köln – ein Bündnis für eine nachhaltige, zukunftsorientierte und verlässliche Stadtpolitik, 2021
- Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, 2021
- Stadt Köln – Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, 2025

Manfred Berger,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Team für Nahmobilität

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

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

Fahrrad-Piktogrammketten

Auf der **Odenthaler Straße in Köln-Dünnwald** wurde im März 2025 zwischen Berliner Straße und Ortsausgang die erste von drei im Rahmen eines Pilotprojekts geplanten Fahrrad-Piktogrammketten markiert. Dadurch soll verdeutlicht werden, dass Radfahrer*innen auf der Fahrbahn fahren dürfen, da Lage und Beschaffenheit der vorhandenen Radwege teilweise nicht mehr heutigen Standards entsprechen. Zudem wurde am Ortseingang eine bauliche Ausschleusung für den Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn ausgeführt. Mit diesen Maßnahmen wurden Lücken in der Radverkehrsführung auf der Odenthaler Straße, die Teil des Radverkehrskonzepts ist, geschlossen.

Im zweiten Schritt werden die Piktogrammketten in der Mommsenstraße in Lindenthal im Abschnitt zwischen Dürener Straße und Sülzgürtel und der Niehler Straße in Niehl im Abschnitt zwischen Niehler Kirchweg und Graditzer Straße aufgebracht.

Niehler Hafenbrücke ist saniert

Die Stadt Köln hat die Sanierungsarbeiten an der Niehler Hafenbrücke abgeschlossen. Diese Brücke verbindet die Straße „Am Molenkopf“ mit dem Niehler Damm und stellt eine wichtige Rad- und Fußverkehrsverbindung zwischen dem Stadtteil Niehl und dem Rheinufer sowie der Innenstadt dar.

Die Kosten für die Wiederherstellung der Brücke belaufen sich auf insgesamt rund 1,5 Millionen Euro. Am 18. Oktober 2023 hatte ein Schiff mit aufgestelltem Kran bei der Einfahrt in den Niehler Hafen die Stahlkonstruktion der Niehler Hafenbrücke schwer beschädigt. Wesentliche Teile der Tragkonstruktion – wie Hauptlängsträger, Querträger und Hänger – wurden dabei sichtbar verformt. Da die Brücke nach dem Unfall aufgrund der gravierenden Schäden nicht mehr stand- und verkehrssicher war, musste die Stadt den Zugang zu ihr sperren.

Komfortabel mit dem Rad von Mülheim nach Nippes

Die Stadt Köln schafft eine attraktive Fuß- und Radverbindung entlang des Gürtels zwischen Mülheim und Nippes. Diese neue Verbindung wird sich über rund fünf Kilometer zwischen dem Wiener Platz und der Geldernstraße erstrecken. Auch eine bessere Anbindung von Ehrenfeld an das rechtsrheinische Mülheim ist geplant. Darüber hinaus wird die Radverkehrsführung am Niehler Gürtel künftig Teil des Kölner RadPendlerRouten-Netztes sein. Dieses Netz richtet sich insbesondere an Menschen aus den äußeren Stadtbezirken und den Umlandgemeinden, die mit dem Fahrrad nach Köln fahren.

Aktuell richtet die Stadt Köln an der Kreuzung Niehler Gürtel/Niehler Kirchweg eine vorfahrtsberechtigende Radquerung ein. Zudem hebt sie den parallel zur Hochbahn verlaufenden Radweg an, um die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende zu erhöhen. Gleichzeitig wird die Fahrbahn am Niehler Kirchweg verengt, um den Kfz-Verkehr zu verlangsamen, sodass dieser bei querendem Fuß- und Radverkehr warten muss.

Langfristig plant die Stadt Köln eine umfassende Neugestaltung des gesamten Bereichs um die Haltestelle Neusser Straße/Gürtel. Ziel ist

es, das Areal mit dem GrünZug Nippes zu verbinden und die Haltestellen für den Busverkehr barrierefrei auszubauen. Für diese Maßnahmen sind jedoch noch umfangreiche Planungen und Abstimmungen erforderlich.

Die Zülpicher Straße wird grüner – die Entsiegelung beginnt

Für eine an den Klimawandel angepasste Stadt ist Entsiegelung ein wichtiger Baustein. Denn unversiegelte Flächen können einerseits bei Starkregenereignissen als Versickerungsfläche dienen und andererseits an heißen Tagen zur Senkung der Temperatur in der unmittelbaren Umgebung beitragen.

Mitte März begann die Stadt Köln daher mit Entsiegelungsmaßnahmen an der Zülpicher Straße, die insgesamt eine Fläche von 1.000 Quadratmeter umfassen. Dies hatte der Ausschuss für Klima, Umwelt und Grün im August 2023 beschlossen. Die Arbeiten finden im Bereich des Inne-



Niehler Hafenbrücke

Fahrradbeauftragter on Tour: Termine 2025

	Bezirk	Markt	Datum	Uhrzeit
9	Mülheim	Dellbrück An der Kemperwiese	22.05.2025	09 bis 13 Uhr
2	Rodenkirchen	Maternusplatz	04.06.2025	09 bis 13 Uhr
1	Innenstadt	Apostelnkloster	06.06.2025	09 bis 13 Uhr
7	Porz	Siegburger Straße/ Rolshover Straße	13.06.2025	09 bis 13 Uhr
3	Lindenthal	Sülz Hermerskeiler Platz 20	20.06.2025	09 bis 13 Uhr
4	Ehrenfeld	Rochusplatz	16.07.2025	09 bis 13 Uhr
6	Chorweiler	Heimersdorf Haselnußhof	24.09.2025	09 bis 13 Uhr



Neue Pikokramm-Kette auf der Odenthaler Straße in Köln
Dellbrück

Foto: Tolga Sonay

ren Grüngürtels zwischen Alphons-Silbermann-Weg und Meister-Ekkehart-Straße nördlich sowie Wilhelm-Waldeyer-Straße südlich der Zülpicher Straße statt.

Im Januar 2018 wurde die Zülpicher Straße zwischen der Wilhelm-Waldeyer-Straße und dem Hans-Meyer-Weg nach einem zweijährigen Verkehrsversuch zur Fahrradstraße erklärt und für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Flächen der damals entfallenen etwa 30 Stellplätze sowie weitere Parkplätze werden nun entsiegelt und für die neuen zusammenhängenden Grünflächen umgebaut. Zudem wird ein Teil der alten baulichen Radwege zurückgebaut, um die Grünfläche zu erweitern und die Gehwege zu

verbreitern. Im Zuge der Arbeiten werden die Gehwege außerdem mit einem Leitsystem für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen ausgebaut. Der Fahrradverkehr wird komplett auf die dafür vorgesehene Fahrradstraße geleitet.

Im nördlichen Teil der Zülpicher Straße wird die vorhandene Grünanlage durch einen Rasenstreifen erweitert. Im südlichen Teil werden die weggefallenen Stellplätze entsiegelt und in artenreiche Wiesen umgestaltet. Die vorhandenen Bäume mit

ihrer Unterpflanzung werden in die neue Grünfläche integriert, die bestehenden Einfassungen werden zurückgebaut.

Neuer Radweg am Waidmarkt

Seit Anfang April ist der Waidmarkt wieder für den Radverkehr geöffnet. Rund vier Jahre lang war der Platz für den Radverkehr aufgrund von Bautätigkeiten an der Einsturzstelle des Archivs komplett gesperrt und damit die wichtige Nord-Süd-Achse des Radverkehrs über die Severinstraße und Hohe Pforte unterbrochen. Stattdessen war eine Radumleitung durch das Georgsviertel und über die Nord-Südfahrt eingerichtet worden.

Durch die Öffnung ist die direkte Verbindung zwischen Severinstraße und Hohe Pforte wieder hergestellt. Für den Radverkehr wurde eine etwa drei Meter breite Fahrspur abmarkiert, Fuß- und Radverkehr werden getrennt über den Waidmarkt geführt. Die extra für die Umleitung geöffneten Einbahnstraßen im Georgsviertel bleiben weiterhin geöffnet.

In der Hohe Pforte gab es bis Ende März im Schnitt etwa 3.200 Radfahrende pro Tag. Es wird damit gerechnet, dass sich diese Zahl nach Öffnung des Waidmarktes wieder deutlich erhöht.

Stadt Köln



Neues vom Fahrradbeauftragten direkt ins Postfach:

QR-Code scannen & Newsletter
abonnieren!



Fahrradstellplätze zu Karneval Wer parkt denn da?

Jedes Jahr das Gleiche: Für den Rosenmontagszug werden in der Innenstadt die Fahrradabstellanlagen abgebaut.

Meist geschieht dies Wochen vorher. In der Zwischenzeit nutzen Autofahrende die freigewordene Fläche als Parkplatz, zum Beispiel, wie das nebenstehende Foto zeigt, am Appellhofplatz. So wird die fahrradfreundliche Stadt wieder zu einer autofreundlichen, zugeparkten Stadt. Mittels Absperrbaken wären diese Flächen zum Abstellen von Fahrrädern problemlos bis zum Tribünenaufbau weiter nutzbar.

Nach Karneval werden die Tribünen schnell abgebaut. Gut so. Doch der Wie-

deraufbau der Fahrradständer zieht sich über Wochen. So waren am 8. März noch keine Ständer aufgebaut, am 29. März fehlte immer noch knapp die Hälfte. Wenn es in dem Tempo weitergeht, stehen die Abstellanlagen kurz vor dem 11.11. wieder zur Verfügung.

Kritik an diesem jährlichen Verfahren gibt es schon lange. Die Verwaltung reagiert nicht, es fühlt sich keiner so richtig zuständig für Abbau und Aufbau. Und manchmal verschwinden die abgebauten Fahrradständer auch im Nirwana der Verwaltungslagerstätten. Es geht halt nämlich zu in dieser Stadt ...

Sonja Klug



Autos belegen die schon Wochen vor den Karnevalsumzügen freigeräumten Fahrradabstellplätze am Appellhofplatz.

Kölner Ringe

Die Plätze haben ihre Funktion verloren

Das Auto hat sich tief in die DNA der Stadt eingebrannt. Dies ist bei einer Vielzahl von Straßen, aber auch bei kleinteiligen Aspekten, erkennbar. Hier soll der Blick auf Plätze und Kreuzungen an den Ringen gelenkt werden.

Der Ebertplatz ist eine Barriere für den Verkehr in Nord-Süd-Richtung. Wie ein Monolith liegt er zwischen dem Eigelstein und der Neusser Straße. Die traditionelle Nord-Süd-Verbindung, der zu römischen Zeiten „Cardo Maximus“ genannte Straßenzug von der Neusser Straße über Eigelstein und Hohe Straße zur Bonner Straße, hat seine Funktion verloren.

Der Autoverkehr wird sechsspurig über die große Schneise Nord-Süd-Fahrt am Rand des Ebertplatzes abgewinkelt und hat durch die Tieferlegung der Platzmitte freie Fahrt in Richtung Riehler Straße. Die Infrastruktur für den nichtmotorisierten Verkehr ist unzureichend. Der Radverkehr muss gefährliche Umwege in Kauf nehmen. Auch der Fußverkehr wird nicht angemessen berücksichtigt. Der Platz bietet kaum Aufenthaltsqualität, noch bietet er eine komfortable und sichere Mobilität für alle.

Probleme nicht nur am Ebertplatz

Linear organisierte Strukturen wie diese findet man in Köln an vielen Stellen. An den Ringen beispielsweise folgen dem Ebertplatz wenige hundert Meter in südwestlicher Richtung die Lübecker und die Krefelder Straße. An beiden Orten gestaltet sich die Einfahrt für den Radverkehr in das Eigelsteinviertel schwierig:

- Die Kreuzung des Hansarings mit Krefelder Straße und Weidengasse ist ausschließlich auf den Kfz-Verkehr hin ausgerichtet. Es wird verhindert, dass Autos in die Weidengasse einbiegen können. Die vorhandenen Aufbauten verwehren aber auch dem Radverkehr diese Möglichkeit.
- Gleiches gilt für die Einfahrt in die Lübecker Straße, die aus Richtung Norden nicht zulässig ist.

Die großen Plätze wie Rudolfplatz, Friesenplatz und Barbarossaplatz schließen sich hier an. Ihren ursprünglichen Funktionen – Repräsentation, Aufenthaltsqualität



Der VCD-Vorschlag als Fotomontage: Neue Radfahrstreifen auf der Neusser Straße nördlich des Ebertplatzes (oben), Anpassungen an der Ampelschaltung und kleinere Umgestaltungen am bestehenden Weg schaffen eine direkte Verbindung zu dem vorhandenen Übergang zum Eigelstein auf der Südseite des Platzes.

Foto: Anselm Weische; Bearbeitung: Eva Kniel

und Verteilfunktion für die Verkehrsströme – sind sie beraubt. Priorität hat auch hier der Autoverkehr und dies in zweifacher Hinsicht: Einerseits soll er möglichst ohne Umwege fließen können, dazu werden lineare Strukturen angeboten, andererseits werden Abbiegemöglichkeiten eingeschränkt, auch um zu verhindern, dass ruhige Wohnviertel mit Autoverkehr geflutet werden. Letzteres wirkt sich jedoch auch für den an sich erwünschten Radverkehr nachteilig aus.

Ähnliche Strukturen sieht man auch auf der Riehler Straße, die heutzutage nur auf das Geradeausfahren ausgerichtet ist, und dessen frühere Querungsmöglichkeiten an Reichenspergerplatz und Riehler Platz unterbunden wurden. Der Riehler Platz existiert letztlich nur noch als Name. Diese Art der Gestaltung ist beispielhaft für Kreuzungen in der autogerechten Stadt. Einzig der Chlodwigplatz übernimmt in seiner Kreiselform eine klassische Verteilfunktion.

Lösungsidee für Ebertplatz ...

Vor sieben Jahren hat der VCD einen detaillierten Vorschlag vorgelegt, wie der Radverkehr am Ebertplatz eine Direktverbindung in den Eigelstein zwischen Neus-

ser Straße und Eigelstein erhalten kann. Dazu wird die Neusser Straße in Richtung Ebertplatz für den Kfz-Verkehr einspurig und erhält beidseitig Radstreifen. Die Fläche neben der Lichtkuppel ist hinreichend breit für einen neuen Weg zum Eigelstein. Mit wenig Aufwand wird so eine direkte Verbindung zwischen Agnesviertel und Eigelstein wiederhergestellt.

... als Muster für andere Orte

Vergleichbare Möglichkeiten sollten auch an anderen Kreuzungen genutzt werden. Die eindimensionale Führung muss einer mehrdimensionalen Gestaltung, die sowohl Verkehrsbeziehungen als auch attraktive Stadträume ermöglicht, weichen. In den meisten Fällen lassen sich, wie das Beispiel Ebertplatz zeigt, einfache Lösungen finden, die eine Aufwertung des Stadtraums und sicheres Radfahren ermöglichen. Das neue MIV-Grundnetz – siehe dazu Seite 22 – bietet dabei durch die Verlagerung der Priorität vom Autoverkehr hin zu den Verkehrsträgern des Umweltverbunds (Fuß, Rad und ÖPNV) auf den meisten Straßen eine gute Grundlage.

Michael Vehoff,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Mobilitätsbildung

Die beliebte VCD-Mobifibel gibt es auch 2025 wieder

Die in Kooperation mit vier Verkehrsverbünden in NRW angefertigte Broschüre kann jetzt in einer neuen Auflage bestellt werden!

Im August beginnt für zahlreiche Kinder in den verschiedenen Verbundgebieten in Nordrhein-Westfalen ein neuer Lebensabschnitt mit dem Schulstart. Die neue Auflage der VCD-Mobilitätsfibel, in Kooperation mit den Verkehrsverbünden Rhein-Ruhr (VRR), Rhein-Sieg (VRS), Aachen (AVV) und Westfalen-Lippe (NWL), bietet Eltern wieder eine Vielzahl an hilfreichen Tipps, wie Kinder sicher und selbstständig zur Schule kommen. Auf den jeweiligen Sonderseiten können junge Verkehrsteilnehmer*innen zudem spielerisch den sicheren Schulweg mit Bus und Bahn erkunden.

Kindgerechte Mobilität

Der Schulweg ist für Kinder oft der erste Weg, den sie alleine zurücklegen. Um Eltern bei der Mobilitätsbildung ihrer Kinder zu unterstützen, haben die verschiedenen Partner mit der diesjährigen Mobifibel die wichtigsten und aktuellsten Informationen zur kindgerechten Mobilität zusammengefasst.

Erfahrungsberichte

Außerdem bereichern Erfahrungsberichte von kleinen und großen Verkehrsteilnehmer*innen die Inhalte der Mobifibel. Eine Reihe von weiterführenden Links und Literaturempfehlungen unterstützen Eltern und Pädagog*innen dabei, die Eigenständigkeit der Kinder im Straßenverkehr frühzeitig zu fördern. Auch das Thema Nachhaltigkeit wird in der Broschüre aufgegriffen: So stellt sie Familien die verschiedenen Möglichkeiten des Car-sharings vor und gibt Tipps zum Umgang mit E-Bikes.

Sonderseiten

Auf den verschiedenen Sonderseiten der Verkehrsverbünde in den Beihefen können sich interessierte Kinder über Bus und Bahn informieren. Auf spielerische Weise wird den jungen



Verkehrsteilnehmer*innen dort zum Beispiel erläutert, wie sie sich an Haltestellen oder während der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln verhalten sollen.

Bezug

In die „Mobifibel“ sind die Erfahrungen vieler Aktiver aus den VCD-Ortsgruppen und aus Projekten auf der Bundesebene eingeflossen. Der VCD Landesverband NRW wird auch dieses Jahr wieder Mobifibeln in gedruckter Form kostenlos für

Schulen, Kitas, Polizeibehörden und andere Einrichtungen in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung stellen.

Bestellungen der gedruckten Version bitte an: info@vcd-nrw.de.

Die digitalen Versionen der Broschüre für die jeweiligen Verkehrsverbünde finden Sie im Internet unterhalb von: nrw.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung.

Die VCD-Version können Sie über den Link www.vcd.org/artikel/vcd-mobifibel bestellen.

VCD Landesverband NRW



Exemplarische Infografik aus der neuen VCD-Mobilitätsfibel

Einladung zum VCD-Sommerfest

Liebe Freund*innen
nachhaltiger Mobilität,

wir haben zusammen schon einiges bewegt und verändert und das sollten wir feiern.

Wir werden auch in Zukunft noch sehr viel verändern und dafür brauchen wir ein gutes Netzwerk, starke Verbündete und einen regen Austausch. Das geht am bes-

ten in entspannter Atmosphäre bei einem Getränk in einer angenehmen Umgebung.

Daher laden wir euch ein, am **Freitag, den 27. Juni 2025 ab 19:00 Uhr** mit uns gemeinsam im neu gestalteten Hof der Alten Feuerwache zu feiern und einfach mal zu plaudern, heftig zu diskutieren oder die nächsten Pläne zu schmieden – ganz wonach ihr Lust habt.

Es wird keine Reden und Vorträge ge-

ben, sondern es wird ein offenes Zusammensein, zu dem ihr den ganzen Abend über kommen und gehen könnt, wie es für euch passt. Für Getränke und Snacks ist gesorgt, das Wetter nehmen wir, wie es kommt, oder wir feiern drinnen.

Wir freuen uns auf zahlreiche Gäste und gute Gespräche!

Euer Vorstandsteam



Einladung zur Mitgliederversammlung 2025

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

Termin: **Freitag, 27. Juni 2025, 17:00 Uhr**

Ort: Bürgerzentrum Alte Feuerwache,
Melchiorstr. 3 in Köln (Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz)
Die Versammlung findet im Großen Forum neben dem VCD-Büro statt.

Tagesordnung: 1. Begrüßung, Wahl von Versammlungsleitung und Protokollführung
2. Rechenschaftsbericht und Aussprache
3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache
4. Entlastung des Vorstands
5. Satzungsänderungen (siehe unten)
6. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten
7. Perspektiven der zukünftigen Arbeit
8. Verschiedenes

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Im Anschluss an die Versammlung findet das VCD-Sommertreffen statt (siehe oben).

Alt	Neu
§ 4 Mitgliedschaft (1) Mitglied des VCD Regionalverband Köln e.V. ist jede natürliche und juristische Person, - die als Mitglied im VCD Bundesverband e.V. geführt wird, - die seine Ziele unterstützt und - deren Wohn- oder Geschäftssitz in den Städten Köln, Leverkusen, im Rheinisch-Bergischen Kreis, im Rhein-Erft-Kreis, im Kreis Euskirchen oder im Oberbergischen Kreis liegt. Maßgebend ist der dem Bundesverband angegebene Sitz.	§ 4 Mitgliedschaft (1) Mitglied des VCD Regionalverband Köln e.V. ist jede natürliche und juristische Person, die nach der Bundessatzung dem VCD Regionalverband Köln e.V. zugeordnet ist.
§ 8 Vorstand (1) Der Vorstand besteht aus: 1. einem Team aus vier Mitgliedern, die den Vorstand nach 26 BGB bilden. Jedes Mitglied des BGB-Vorstandes ist einzeln vertretungsberechtigt. Ein Mitglied des BGB-Vorstandes nimmt die Funktion des Schatzmeisters/der Schatzmeisterin wahr. 2. weiteren Mitgliedern (erweiterter Vorstand).	§ 8 Vorstand (1) Der Vorstand besteht aus: 1. einem Team aus drei oder vier Mitgliedern, das den Vorstand nach § 26 BGB bildet. Die Mitgliederversammlung kann bestimmen, dass eines dieser Mitglieder des Vorstandes die Funktion des Schatzmeisters/der Schatzmeisterin wahrnimmt. Es sind zwei Mitglieder des BGB-Vorstandes gemeinsam vertretungsberechtigt. 2. weiteren Mitgliedern (erweiterter Vorstand).

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: *grügedruckt.de*

Schloemer Gruppe GmbH

Fritz-Erler-Straße 40

52349 Düren

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

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

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

E-Mails an die Redaktion:

rheinschiene@vcd-koeln.de

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



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**
(Einzelmitgliedschaft für **7,00 €/Monat**)
- ☐ **Familien und Wohngemeinschaften für die Verkehrswende**
(Familien- und Haushaltsmitgliedschaft für **8,00 €/Monat**)
- ☐ **Junge Verkehrsaktivist*innen**
(Einzelmitgliedschaft für alle unter 30 für **3,25 €/Monat**)
- ☐ **Verkehrswende für den kleinen Geldbeutel**
(Einzelmitgliedschaft ermäßigt für **3,25 €/Monat**)
- ☐ **Vereine, NGOs und kleine Läden für die Verkehrswende**
(Juristische Mitgliedschaft für **25,00 €/Monat**)

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag 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 Mitgliedsbeitrag 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 ZZZ0 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 Lauen, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Sabine Müller, 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!





STADTRADELN

10 Jahre Stadtradeln in Köln! ***Steig auf!***



**11. Juni
bis 1. Juli
2025**



stadtradeln.de/koeln

EINE KAMPAGNE DES



Stadt Köln

Mind.
30%
sparen!

Deine günstige Flatrate für Bus und Bahn Das Deutschlandticket Job

- + Du zahlst max. 40,60 Euro pro Monat.
- + Wird subventioniert vom Arbeitgeber und der KVB.
- + Gilt deutschlandweit im Nahverkehr (2. Klasse).
- + KVB-Rad 30 Minuten pro Fahrt inklusive.



www.kvb.koeln/dt-job

