RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 64, Winter 2019/20

Neue VCD-Initiative

Mehr Grün im öffentlichen Raum

VCD
Regionalverband Köln

Einfach Großes bewegen

Um Großes zu bewegen, bedarf es nicht immer eines Sattelschleppers. Besinnen wir uns auf die einfachen wie bewährten Lösungen, die es schon gibt. Beispiel Transportfahrrad: Bringt uns und unsere Siebensachen komfortabel und sicher durch die Stadt und gibt es zunehmend auch mit Elektrounterstützung. Das schont nicht nur unseren Lebensraum, sondern hält uns auch fit für noch Größeres. Warten wir nicht auf zäh fließende Verkehrskonzepte der Stadtverwaltung – fangen wir mit der Gestaltung unserer Stadt selbst an. Ja, wir alle können Großes bewegen. Wir haben das Zeug dazu!

Ihre Kölner VSF-Mobilitätsberater

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

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

Stadtrad
Service, Fahrrad…
Bonner Str. 53-63 · 50677 Köln
Tel. 0221-32 80 75
www.stadtrad-koeln.de

Editorial

Liebe Lesende,

Titelbild: © verenaFOTOGRAFIERT

die vorliegende Ausgabe ist in einiger Hinsicht rekordverdächtig: So viele Seiten (56!) gab es noch nie, so viele Autoren außerhalb unserer „Stammschreiber" auch nicht! Ebenso so viele unterschiedliche Beiträge aus dem Erftkreis und aus Rhein-Berg!

Die titelgebende **„Wanderbaumallee"** – die Idee stammt aus Stuttgart – ist beim „Tag des guten Lebens 2019" in Ehrenfeld sehr gut angenommen worden und sicherte dem VCD auch in der örtlichen Presse Aufmerksamkeit. Für künftige Aktionen wird sie zur Visualisierung von Möglichkeiten eines „anderen" Verkehrsmanagements ihren Beitrag leisten. Den Initiatoren sei an dieser Stelle noch einmal unser Dank ausgesprochen!

Dieser gebührt ebenfalls den „Machern" der Initiative **„deutz autofrei"**, die ihre Vorschläge in diesem Heft sehr durchdacht und detailliert beschreiben. Zum Thema Deutz passen die Ideen einer durchgehend **rechtsrheinischen Stadtbahn** und anderen möglichen Anbindungen für den geplanten Wohnungsbau unter anderem in Mülheim-Süd, erarbeitet vom Arbeitskreis ÖPNV des VCD. Neue beziehungsweise modifizierte Vorschläge stellen wir für eine zügige Kapazitätserweiterung auf der **Ost-West-Achse** vor, ganz ohne tiefgreifende Tunnelbauten.

Die aufgezählten Beispiele und weitere Beiträge zeigen, dass sich verkehrspolitisch etwas tut. Im Bereich **Radverkehr** sind die Veränderungen teilweise bereits „erfahrbar". Wir geben einen Überblick über die bereits installierten „Runden Tische Radverkehr" in den Kölner Bezirken. Das Team des Fahrradbeauftragten stellt seine Aktivitäten in der Vergangenheit und der Zukunft vor. Autoren beschäftigen sich mit der „Mobilitätskultur" und zeigen, wo es schon bei der Planung hakt (Radschnellweg Köln-Frechen, Nippes). Die für Radfahrer deutlich spürbaren Verbesserungen auf großen (Auto-)Straßen sind die Umwidmungen von Fahrspuren zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs. Zumindest darauf können sich Köln Radfahrende freuen, wenn auch vorerst nur auf wenigen ausgewählten Strecken.

Nun noch einige **Hinweise in eigener Sache**: Seit der Mitgliederversammlung 2019 gibt es mit Stephan Weber eine weitere Person im Vorstand, auf Seite 50 stellt er sich vor. Seit Oktober 2019 unterstützt uns Lisa Beisheim im Büro (Seite 52).Vor dem Erscheinen dieser Ausgabe endete die von unseren Arbeitskreisen ÖPNV und Radverkehr initiierte Mitgliederbefragung, deren Erkenntnisse bei unserem **Neujahrstreffen** (Einladung siehe Seite 52) besprochen werden können.

Eine traurige Nachricht traf uns im Oktober: **Volker Kunstmann**, Initiator und langjähriger Leiter unseres ÖPNV-Arbeitskreises, verstarb nach einer schweren Erkrankung. Warum Volker für uns so wichtig war, beschreibt der Nachruf auf Seite 49.

Die Redaktion der RHEINSCHIENE ❐

Inhalt

Titelthema

Neues VCD-Projekt: eine Wanderbaumallee für Köln 4

Verkehr allgemein

Deutzer Initiative wünscht sich mehr (Auto-)Freiheit 6
Mobilitätskonzept für Rondorf Nord-West 8
Verkehrswende: Wer stoppt die Straßenneubauten? 9
Neue Ideen für Fahrgemeinschaften 10
Die unerwartete Karriere der Pförtnerampel 11
Werden in 30 Jahren noch Tiefgaragen benötigt? 12
Festhalten am Ampelmast 13
Umbau Neusser Straße 14
AWB: Wieviel Sicherheit bringt uns der Rundumblick? 16
AWB: Lastenfahrräder: der Umwelt zuliebe 17
Venloer Straße und Mobilität in Ehrenfeld 18

Radverkehr

Mülheimer Brücke demnächst mit eigener Radspur? 20
Radverkehrskonzept Ehrenfeld 22
Fahrradstraßen: erste Erfahrungen und Handlungsempfehlungen 24
Verkehrsüberwachung: Regeln müssen deutlich werden 25
Aktuelles zum Radverkehr in Köln 26
Radschnellweg Frechen – Köln 30
Runde Tische für den Radverkehr 32
Rad macht Schule – IGP wird fahrradfreundlich 34

Öffentlicher Nahverkehr

Rhein-Erft-Kreis: viele gute Mobilitätsansätze 36
Aktuelle Infos zum Fahrplanwechsel 37
Neue Stadtbahn für Mülheim-Süd – Variante I 38
Neue Stadtbahn für Mülheim-Süd – Variante II 40
KVB-Planung: On-Demand-Verkehr mit Kleinbussen 41
Umbaualternativen für die Station Neumarkt 42
Bahnhof Köln-Longerich: Vorplatz als Eingangstor 45
Fußverkehrscheck in Bergisch Gladbach 46
Rheinisch-Bergischer Kreis: Verbesserungen im Busverkehr 47
Nahverkehrstarife I: Tarifsprünge und Tarifgrenzen 48
Nahverkehrstarife II: ÖPNV zum Nulltarif!? 48

VCD

Nachruf: Volker Kunstmann 49
Parking Day am 20. September 2019 50
Stephan Weber verstärkt den Vorstand 50
Leserbrief: „Radfahrer sind nicht nur Verkehrsopfer" 51
Neues VCD-Lastenrad 51
Erfreulich großes Echo bei Mitgliederbefragung 51
Zusätzliche Unterstützung im VCD-Büro 52
VCD-MOBILITÄTSATLAS 52
VCD-Neujahrstreffen: Wir laden ein! 52
Impressum 52
Der VCD stellt sich vor 53
Beitrittsformular 53
Kontakte 54
Spendenaufruf 54

Neues VCD-Projekt

Eine Wanderbaumallee für Köln

Ein neues VCD-Projekt zeigt anschaulich auf, wie öffentlicher Raum attraktiv neu gestaltet werden kann.

Im Rahmen des „Tags des Guten Lebens“ am 15. September 2019 in Ehrenfeld wurde die Wanderbaumallee Köln erstmalig vorgestellt und fand große Aufmerksamkeit und Zustimmung. Die Wanderbäume zogen in ihren Modulen durch die Straßen im Stadtteil und machten unter anderem auf der Venloer Straße einen längeren Zwischenstopp. Viele der Vorbeikommenden nahmen Platz und verweilten ein paar Minuten. Der VCD Regionalverband Köln hatte die Trägerschaft für das Projekt Wanderbaumallee Köln übernommen und war natürlich auch am „Tag des Guten Lebens“ mit dabei.

Wanderbaumallee Köln – die Idee

Mit der Wanderbaumallee wird eine Straße für einige Wochen in eine grüne Allee mit Bäumen und Aufenthaltsflächen verwandelt. Dies gelingt mit bepflanzten, fahrbaren Modulen, die in der Stadt beweglich sind und von einem Standort zum nächsten ziehen. An ihren Standorten verwandeln die Wanderbäume die tristen Straßen für einige Zeit in grüne Oasen, an

Wanderbäume am 15. September, dem „Tag des Guten Lebens“, in Köln-Ehrenfeld

denen sich die Menschen niederlassen und Zeit im Grünen verbringen können.

Gemeinsam mit den Anwohner*innen der jeweiligen Standorte wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht und gleichzeitig etwas für das Klima getan. Die mit verschiedenen Bäumen bepflanzten Module bieten Sitzgelegenheiten und bringen so neben dem Grün auch Orte zum Erholen, Verweilen und Nachbarschaftstreffpunkte.

Nach dem „Tag des Guten Lebens“ zogen die Wanderbäume zu ihrem ersten festen Standort in die Lessingstraße in Ehrenfeld und verbrachten hier die nächsten Wochen unter der Patenschaft der dortigen Anwohner*innen. Die Wanderbaummodule fanden auch hier ein positives Echo – sowohl die Anwohner*innen als auch Passant*innen genossen die begrünten Sitzgelegenheiten und nahmen für einen Plausch Platz oder tranken draußen bei schönem Wetter einen Kaffee.

Module im öffentlichen Raum

Wo sonst einfach nur Autos stehen, schaffen die Wanderbaum-Module Raum für die gemeinsame Nutzung durch Anwohner*innen und andere Bürger*innen, indem sie Platz zum Sitzen, Verweilen und Zusammentreffen schaffen.

Die mobile Baumallee wandert alle paar Wochen von einem Standort zum nächsten. Der Umzug der Wanderbäume ist immer ein kleines Event, ebenso die Ankunft am neuen Standort, wo sie den Menschen für die nächsten Wochen Grün und Sitzgelegenheiten bieten.

Beweglich und standfest

Durch ihr modulares und durchdachtes Design sind die einzelnen Wanderbaum-Module gut zu bewegen und gleichzeitig sicher abzustellen. Verschraubte Standfüße und für den Transport entnehmbare Gewichte sorgen für einen sicheren Stand ohne die Mobilität der Module einzuschränken. Die beiden Holme, die zum Bewegen der Wanderbaum-Module verwendet werden, können ebenfalls mit wenigen Handgriffen entfernt werden.

Die Wanderbaumbepflanzung

Die Auswahl der Bäume für die Bepflanzung der Module erfolgte nach Beratung durch lokale Baumschulen. Neben der Berücksichtigung der besonderen Bedingungen für das Wachstum und die Vegetation in den Modulen wird bei der Auswahl ein besonderer Wert auf lokale europäische Gehölze gelegt und werden möglichst Gewächse ausgewählt, die Insekten – zum Beispiel Wildbienen, Hummeln und Schmetterlingen – oder Vögeln als Nahrung dienen. Die so ausgewählten Gehölze sind an die Stadtumgebung und die dort heimische Tierwelt angepasst und können außerdem als Nahrungslieferant dienen, etwa Kornelkirsche, Zierapfel oder Zwerg-Silberlinde. Auch Obstbäume oder Beerensträucher sind denkbar.

Das Projekt

Das Projekt Wanderbaumallee Köln wird unterstützt durch den VCD Regionalverband Köln e.V. und den RADKOMM e.V.

Der Start ist gelungen, die Wanderbaumallee soll aber noch weiterwachsen und gedeihen. Daher soll auch das Team wachsen. Es werden engagierte Freiwillige und Unterstützer*innen benötigt, die das Projekt begleiten – auch zeitweise. Dazu gehören unter anderem Umzugshelfer*innen, die die Wanderbaum-Module von einem Standort zum nächsten bringen, temporäre Baumpaten

vor Ort an den Standorten der Wanderbaumallee und nicht zuletzt Spender*innen.

Das erste Treffen der „Wanderbaum Köln"-Gruppe fand am 25. Oktober statt. Neben den Initiatoren und den Vertreter*innen der projektunterstützenden Vereine waren auch interessierte Kölner*innen bei diesem Termin. Die Mitwirkenden tauschten unter anderem Ideen zum Schmücken der Bäume über die Wintermonate aus sowie Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Module. Die Gruppe trifft sich regelmäßig am ersten Freitag des Monats um 19:00 Uhr in der Alten Feuerwache, Melchiorstraße 3, im Kölner Agnesviertel.

Das Presse-Echo

Nicht nur von den Kölner*innen wurde die Wanderbaumallee positiv aufgenommen. Auch die Resonanz in der Presse war beachtlich. Lokale Zeitungen und Fernsehsender sowie verschiedene Radiosender berichteten durchweg begeistert über diese direkte Art der Bürger, ihre Stadt mitzugestalten. Das positive Echo in Bürgerschaft und Medien zeigt, dass die Stadtgesellschaft die Idee der Wanderbaumallee begrüßt.

DerAustausch mit der Stadt

Bereits am ersten Standort der Wanderbaumallee in der Lessingstraße hatte das Kölner Ordnungsamt die Wanderbaummodule mit „grünen" Zetteln beklebt, die zum Entfernen der Module bis zum 21. Oktober aufforderten, sonst würden diese kostenpflichtig entfernt. Die Wanderbäume zogen wie geplant am 20. Oktober in die Christianstraße in Ehrenfeld um. Jedoch meldete sich nach diesem Umzug sehr bald das Ordnungsamt und forderte erneut zum Entfernen der Module auf. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, eine Ansprechperson beim Ordnungsamt zu finden, gibt es inzwischen einen konstruktiven Austausch mit dem Ordnungsamt und anderen städtischen Stellen. Es wird an einer Lösung für das Aufstellen der Wanderbaumallee im Stadtraum gearbeitet. Die Wanderbäume sind inzwischen ins BüZe Ehrenfeld an der Venloer Straße umgezogen, um hier mögliche Umgestaltungen des Hofes erlebbar zu machen.

Der nächste geplante Standort der Wanderbaumallee ist auf dem Eigelstein. Hier sollen die Wanderbäume in Zusammenarbeit mit dem Bürgerverein Kölner Eigelstein e.V. – auch im Rahmen des dortigen „Winterzauber Eigelstein" – einen Platz bis Mitte Dezember finden. Der Bürgerverein hofft, dass bis zum geplanten Umzugstermin eine Genehmigung durch die zuständigen Stellen der Stadt vorliegt, sodass der Umzug zum Eigelstein wie geplant stattfinden kann.

Bis Redaktionsschluss lag jedoch noch keine Genehmigung des Ordnungsamtes für das Aufstellen der Wanderbaumallee im Eigelstein vor. Zwar gab es eine Einigung darüber, dass für Handkarren das Bewegen im öffentlichen Raum und ein – zumindest kurzfristiges – Abstellen kein Problem ist, Parken wird jedoch nicht geduldet. Eine Sondernutzungsgenehmigung „im öffentlichen Raum" als Blumenkübel, nach Demontage der Achse und Räder, wird verweigert, da man auf derartigen Blumenkübeln sitzen kann und es keine Sondererlaubnis für Sitzgelegenheiten gibt. Auch die Genehmigung für eine Tagesaktion im Rahmen des Ebertplatz-Adventskalenders wurde der Wanderbaumallee mit der Begründung einer fehlenden Grundsatzentscheidung verweigert, obwohl die Jury dieser Veranstaltung die Wanderbaumallee sehr gerne dabeigehabt hätte.

Im Sinne der Straßenverkehrsordnung handelt es sich bei den Wanderbaum-Modulen um Handkarren, die am Straßenrand oder in Parktaschen abgestellt werden.

Auf der anderen Seite gab es in der letzten Oktoberwoche ein sehr produktives und erfolgreiches Treffen mit dem „Amt für Landschaftspflege und Grünflächen" (kurz Grünflächenamt) der Stadt Köln. Bei dem Treffen wurden zahlreiche Übereinstimmungen festgestellt und verschiedene Möglichkeiten einer zukünftigen Zusammenarbeit formuliert.

Das Grünflächenamt hat großes Interesse daran, mehr Bäume im Stadtraum zu pflanzen, und möchte in diesem Sinne Anwohner*innen für Bäume begeistern und für Patenschaften gewinnen. Über eine solche angedachte Kooperation zwischen der Wanderbaumallee und dem städtischen Grünflächenamt können Impulse in die jeweiligen Bezirksvertretungen für mehr Grün und Pflanzungen in den Stadtteilen gesetzt werden.

Von Seiten des Amtes ist Unterstützung bei der Auswahl geeigneter Bäume angedacht und werden Vorschläge für mögliche Standorte der Wanderbaumallee und späterer dauerhaften Pflanzungen überlegt. Hier entsteht hoffentlich eine spannende und kreative Zusammenarbeit für mehr Grün und Aufenthaltsqualität im Kölner Stadtraum.

Jetzt fehlt „nur noch" eine Einigung innerhalb der verschiedenen Ämter der Stadt die es ermöglicht, die Wanderbaumallee formal korrekt im öffentlichen Raum zu haben. Bis dahin wird sie wohl erst einmal ins Kirchenasyl ziehen.

Informationen, Bilder und Aktuelles

Informationen, Bilder und aktuelle Entwicklungen zur Wanderbaumallee Köln können unter den folgenden Links gefunden werden:

- *www.wanderbaumallee-koeln.de*
- *www.facebook.com/wanderbaum.koeln*
- *www.instagram.com/wanderbaum.koeln*
- *twitter.com/wba_koeln*

E-Mail: *info@wanderbaumallee-koeln.de*
Melani Lauven
Fotos: Wanderbaumallee Köln ❐

Spenden erwünscht

Neben der aktiven Mitarbeit sind auch Spenden zur Finanzierung der Sachkosten willkommen. Wer die Wanderbaumallee Köln unterstützen möchte, kann dies mit einer projektbezogenen Spende auf folgendes Konto tun:

VCD Regionalverband Köln e.V.
IBAN DE98 37020 500 0008 2455 02
BIC BFSWDE33XXX
Bank für Sozialwirtschaft
Stichwort: WBA
(Bei Bedarf zusätzlich Anschrift für Spendenbescheinigung)

Deutzer Freiheit

Deutzer Initiative wünscht sich mehr (Auto-)Freiheit

Die Initialzündung

Ungewöhnlich ruhig ist es am 18. Juni 2017 um acht Uhr morgens. Kein Auto fährt, fast alle Parkplätze sind frei. Die Straßen des Deutzer Zentrums, ein Gebiet, das sich von der Siegburger über die Mindener Straße und den Gotenring bis zur Severinsbrücke erstreckt, sowie eine Hälfte der Deutzer Brücke sind für den Autoverkehr gesperrt. Denn in zwei Stunden beginnt der „Tag des guten Lebens" in Deutz.

Später schreibt der Kölner Stadtanzeiger über die Veranstaltung: „Deutz zeigt, wie sich der öffentliche Raum zurückerobern lässt". Für einen Tag. Aber lässt sich dieser Raum nachhaltig in Besitz nehmen? Wäre es nicht schön, wenn die örtliche Einkaufsstraße, die Deutzer Freiheit, autofrei wäre? Mit dieser Fragestellung treffen sich einige Anwohnerinnen und Anwohner als Initiative „Deutzer (Auto)Freiheit" in der Folge regelmäßig, um die Pläne für eine autofreie Deutzer Freiheit zu konkretisieren.

Bürgerantrag eingereicht – für mehr Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit

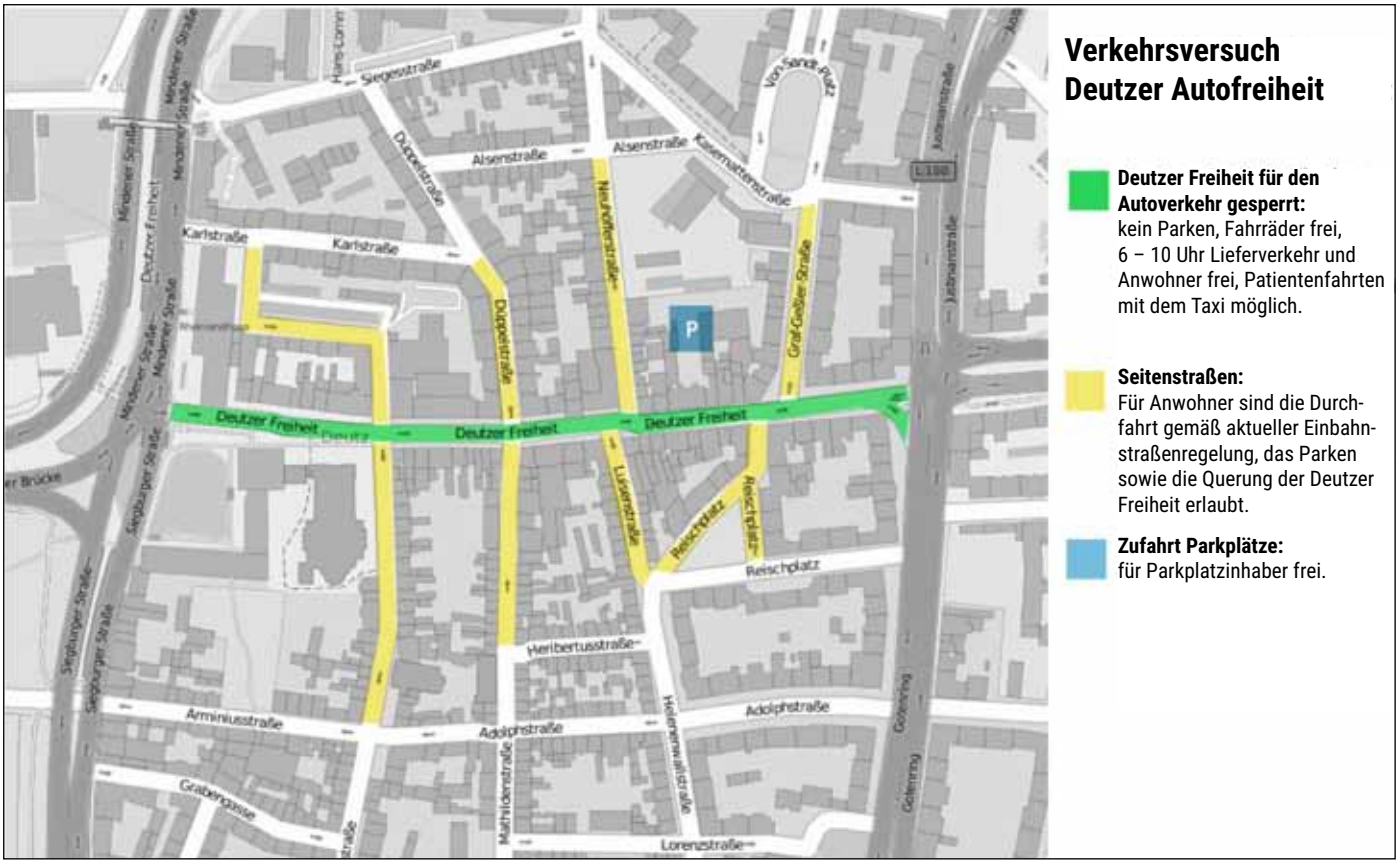
Gut zwei Jahre später, am 25. September 2019, ist es dann endlich so weit: Die Initiator*innen haben ihre Vorstellungen für die Deutzer Freiheit als Bürgerantrag bei der Stadt eingereicht. Bewohner*innen und Besucher*innen des Veedels sollen nicht mehr eine enge und laute Straße vorfinden, sondern eine besondere Aufenthaltsqualität auf der Deutzer Freiheit erleben, indem mehr Platz für nachbarschaftliche Begegnungen entsteht. Deutz würde damit damit die Chance nutzen, zu einem Aushängeschild einer nachhaltigeren Stadt Köln zu werden.

Verkehrsversuch

In Europa und darüber hinaus lassen sich Mut machende Beispiele von Städten finden, die genau diesen Weg beschritten haben. In den von der Initiative moderierten Diskussionen hieß es dazu von skeptischer Seite wiederholt: „Ja, aber das kann man ja nicht mit der Deutzer Freiheit vergleichen …".

Nicht zuletzt deshalb macht sich die Initiative für einen zeitlich beschränkten Verkehrsversuch stark. Eine neue Situation wird nicht gleich zementiert, sondern alle haben die Möglichkeit, Erfahrungen zu sammeln. Die Verantwortlichen kön-

Mitglieder der Initiative freuen sich über die Abgabe des Antrags.



Straßenplan zum Verkehrsversuch

Kartenquelle: Flächennutzungsplan der Stadt Köln

nen durch einen Verkehrsversuch lernen und wo nötig nachjustieren.

Die Initiator*innen schlagen die folgenden Regelungen vor:

- Für den Zeitraum von mindestens sechs Monaten ist die Deutzer Freiheit für den Autoverkehr gesperrt und das Parken nicht erlaubt.
- Die seitlichen Zufahrtsstraßen sind für Anlieger frei. Da man in den meisten Straßen nicht wenden kann, ist dieser Gruppe die „Querung" der Deutzer Freiheit auf Höhe der Theodor-Babilon-Straße/Tempelstraße, Düppelstraße/Mathildenstraße sowie Neuhöfferstraße/Luisenstraße erlaubt.
- Die Zufahrt zu privaten Parkplätzen (Höhe Neuhöfferstraße/Graf-Geßler-Straße) für die Parkplatzinhaber*innen ist gewährleistet.
- Der Radverkehr kann in beide Richtungen auf der Fahrbahn fließen.
- Lieferverkehr ist morgens von sechs bis zehn Uhr zugelassen.

Rege Diskussionen

Vorausgegangen sind der Antragstellung zahlreiche Treffen und Diskussionen, eine kleine Verkehrszählung durch Mitglieder der Initiative, Gespräche mit der IG-Deutz und Vertreter*innen der Politik sowie mit Anwohner*innen. In persönlichen Gesprächen ließen sich die Befürchtungen und Problemstellungen mancher Geschäftsinhaber*in erfahren, die Initiative erhielt von Deutzer Bürger*innen aber auch viel Zuspruch und konstruktive Vorschläge.

Kontrovers ging es auf der Veranstaltung am 16. Februar 2019 im Bürgerzentrum Deutz zu. Teil des Programms war eine Expertenrunde unter Beteiligung von Bezirksbürgermeister Andreas Hupke, Roland Schüler (Verkehrsexperte), Dr. Ulrich S. Soénius (IHK Köln) und Dr.- Ing. Maren Lüpnitz (TU Dortmund). Die Teilnahme von ca. 200 Besucher*innen und eine lebhafte, zum Teil aufgeregte Diskussion zeugten von großem Interesse.

Im Juni wurde das Deutzer „Tägchen des guten Lebens" genutzt, um weiter über das Anliegen zu informieren und zu fragen: „Was ist dir wichtig für die Deutzer Freiheit?" Das nebenstehende Foto zeigt die Ergebnisse.

Und jetzt heißt es warten – auf die politische Entscheidung und hoffentlich (nicht zu lange) auf die Umsetzung.

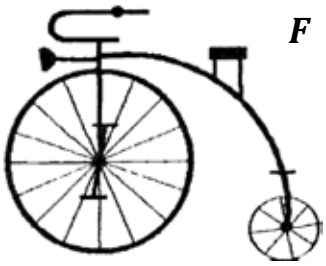
Weitere Infos: *www.deutzautofrei.de*

Sabine Büttner/Olga Moldaver ❐

Logo der Initiative (oben) und Ergebnisse der Klebepunkte-Umfrage anlässlich des „Tägchens des guten Lebens" in Deutz im Juni 2019 (unten). Die Teilnehmenden durften fünf Klebepunkte vergeben.

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

Rondorf Nord-West

Herausforderung und Chance für ein modernes Mobilitätskonzept

Überlegungen einer Projektgruppe der Dorfgemeinschaft Rondorf, Hochkirchen, Höningen e.V. zu einem Verkehrskonzept für Köln-Rondorf

Rondorf ist ein wenig bekannter Kölner Stadtteil im Eck von A 4 und A 555. Es zieht Menschen nach Rondorf, weil sie in wenigen Minuten auf diesen beiden Autobahnen sind, nach Aachen, Bonn und Düsseldorf pendeln können. Die durch den „Kölnberg“ in Meschenich stark frequentierte Buslinie 132 nimmt, wer keine Alternative hat. Für die zehn Kilometer von Rondorf zum Hauptbahnhof brauchen die Busse 40 Minuten (Ø 15 km/h).

Doch der 9.500 Einwohner zählende Stadtteil hat eine große Chance, von einer Schlafstadt zu einem lebendigen Veedel zu werden: Das derzeit größte Neubauvorhaben Kölns ist Rondorf Nord-West. 1.300 Wohneinheiten sollen hier – überwiegend in Geschosswohnungsbau – entstehen. Auf Initiative der Dorfgemeinschaft gab es im Jahr 2017 eine Bürgerwerkstatt, in der sich die Menschen mit diesen Herausforderungen konstruktiv auseinandergesetzt haben. Die Ergebnisse sind dokumentiert. Dies war zugleich ein wichtiger Impuls für die erste Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt im Juni 2018.

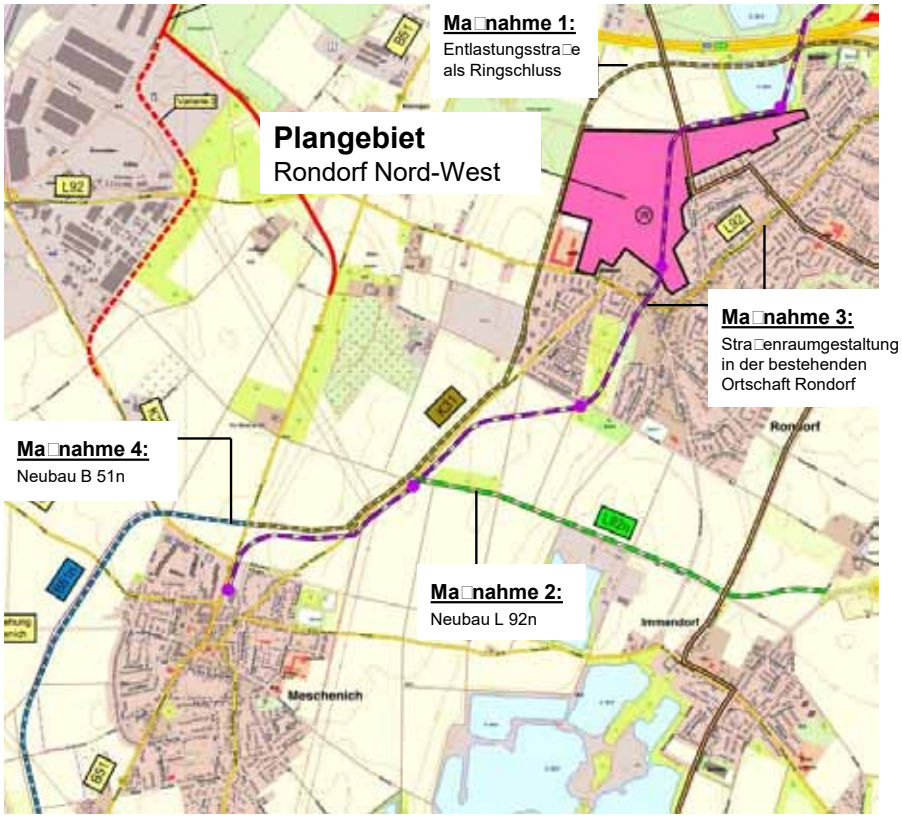
Auf die neuen Kitas, Grundschulen und das Gymnasium, auf ein neues Zentrum, die Pflegeeinrichtung soll hier nicht eingegangen werden. Dafür auf das Thema Mobilität.

Bislang dominiert das Auto. 11.900 Fahrzeuge passieren täglich den Ortskern, so weist es das Gutachten der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner aus. Bis zu 60 Prozent soll der stadtteilfremde Verkehr ausmachen. Eine zusätzliche Belastung stellt die St. Georges School dar, eine Privatschule, zu der gefühlt alle Kinder mit dem elterlichen SUV chauffiert werden. Den zusätzlichen Verkehr von 4.000 Neubürgern ist die Infrastruktur nicht mehr gewachsen.

Auf der Haben-Seite der Ortserweiterung steht die Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 vom Verteilerkreis Süd über Rondorf nach Meschenich. Knackpunkt ist der Verteilerkreis. Eine ebenerdige Kreuzung macht die Verkehrssituation noch komplizierter, eine Brücke steht im Widerspruch zum Denkmalschutz dieser historischen Verkehrsanlage. Die Tunnel- oder Troglösung wird wegen des Wasserschutzgebietes extrem teuer. Doch vorsorglich wurde das Baugebiet in Rondorf um 300 Wohneinheiten aufgestockt, damit auch die teuerste Variante eine Nutzenkennziffer von > 1,0 erzielt. Die ersten Planungsaufträge sind erteilt, bei normalem Verlauf beginnt der Bau 2022, wird 2024 der Verkehr aufgenommen.

Die Stadtbahn wird im Norden Meschenichs enden, weil im Ortskern keine separate Trasse möglich ist, das Land daher nicht mitfinanziert. Doch der Planungsauftrag geht bis Meschenich Süd, um den Stadtteil zu erschließen und schon dort den Autoverkehr mit einer P+R-Anlage abfangen zu können. Eine Verlängerung um 2,5 Kilometer über die Felder bis zur Güterbahn und weiter über das bestehende Netz bis Brühl Mitte würde Pendler aus dem Süden auf die Bahn ziehen und Arbeitslosen aus Meschenich Zugang zu Jobs in Brühl verschaffen. Dieser Lückenschluss steht bislang auf keiner Agenda.

Die Anbindung der Ortschaften im PLZ-Gebiet 50997 an die Schnellbahnen gestaltet sich schwierig. In den Kernzeiten montags bis freitags ist zumindest die Buslinie 131 gut nachgefragt, insbesondere durch den Schülerverkehr. In den Randzeiten und am Wochenende ist die Nachfrage gering, das Angebot auf den Linien 131, 135 und 192 dürftig oder gar nicht vorhanden. Konkret geht es um das Gebiet zwischen A 4 und der Kerkrader Straße, zwischen der Bahnlinie im Westen bei Hürth und der Linie 16. Immendorf, Höningen, Hahnwald sind abgehängt, das gilt auch für Teile von Godorf, Meschenich und Rondorf. Die zentralen Umsteigehaltestellen liegen in Rodenkirchen, Godorf und künftig an der Linie 5. Doch der Bahnhof Hürth-Kalscheuren, wo nach 2030 die S-Bahn-Linien 15 und 16 nach Bonn, Köln und ins Rechtsrheini-



Übersicht zu den geplanten Infrastrukturmaßnahmen für Köln-Rondorf
Quelle: IPL CONSULT Potthoff+Fürnkranz, Folienpräsentation des Stadtplanungsamts der Stadt Köln

sche sowie in die Eifel halten, kommt in den bisherigen Planungen gar nicht vor. Gerade diese Anbindung wäre für Pendler prädestiniert, wenn es Parkplätze für Autos, Fahrräder und eine ÖPNV-Anbindung gäbe. Für die Erschließung der einzelnen Ortschaften bietet sich ein zukunftsweisendes On-Demand-System an, wie es die KVB als Pilotprojekt durchführen will. Genauer gesagt: Dieses Gebiet bietet sich an.

Für den Radverkehr ist die Topografie des Kölner Südens ideal. Doch der Ausbau ist nur abschnittsweise attraktiv. Betrachtet man die Verbindungen von Rondorf aus, fehlen beleuchtete Wege direkt nach Köln. Das soll sich mit einem beleuchteten Radweg parallel zur neuen Stadtbahn ändern, so die Versprechungen. Doch an den Radwegkreuzungen an der B 51, Brühler Landstraße und Militärringstraße fehlen Querungshilfen, die Prostitution am Robinienweg ist eine ernstzunehmende Akzeptanzbremse, die Hitzeler Straße muss Fahrradstraße werden. Die Schülerrouten nach Rodenkirchen haben Schwächen, die der Verwaltung bekannt sind, aber hingenommen werden. Richtung Süden gibt es nur enge Straßen, die Radfahrer abschrecken. Was fehlt, ist ein Masterplan für den Radverkehr.

Für den innerörtlichen Verkehr in Rondorf hat der Bürgerverein eine Projektgruppe Mobilität angekündigt. Hier geht es um die Gewinnung eines Carsharing-Betreibers, um eine massive Verkehrsberuhigung („Shared Space"-Zone), wenn die nördliche Entflechtungsstraße entlang der Autobahn und westlich herum bis zur Husarenstraße fertiggestellt, der Bus 132 durch die Stadtbahn ersetzt ist. Dann endlich können auch ältere Mitbürger den Mut fassen, wieder auf das Fahrrad zu steigen. Wichtig ist die Durchlässigkeit des Ortes für alle Verkehrsmittel, auch für Autos, die für bestimmte Zwecke und Nutzergruppen unverzichtbar sind. Die Bürgerwerkstatt hatte sich mit den zentralen Planungsfehlern in Widdersdorf auseinandergesetzt: Ansiedlung des Einzelhandels und der Sparkasse am Ortsrand, keine Stadtbahn, die Hauptstraße mit viel Durchgangsverkehr und die Sperrung für den innerörtlichen Autoverkehr, kein zentraler, lebendiger Marktplatz. Widdersdorf teilt sich in Alt und Neu und hat es damit in die ARD-Primetime geschafft.

An der Haltestelle Rondorf Markt muss es ein Zentrum mit Lebensmittelvollsortiment und Drogeriemarkt, Tagesgastronomie und Versorgungseinrichtungen geben. Die Station muss als ein Mobilpunkt mit allem, was Radfahrer brauchen – bis hin zu einem Servicebetrieb – entwickelt werden. Von hier aus muss der Ort verkehrsmäßig erschlossen werden. Lediglich der Auto-Quellverkehr soll sich an der Entflechtungsstraße und an den Ortsausgängen orientieren.

Thomas Grothkopp
Dorfgemeinschaft Rondorf, Hochkirchen, Höningen e.V. ❐

Autoverkehr und Verkehrswende

Wer stoppt die Straßenneubauten?

In der Verkehrspolitik ist mehr Konsequenz erforderlich.

Alle reden von der Verkehrswende, alle wollen den Autoverkehr reduzieren und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken. So weit, so gut. Schaut man jedoch etwas genauer hin, so entdeckt man Straßenneu- und -ausbauprojekte, die genau das Gegenteil bewirken.

Zum Beispiel beim geplanten Umbau der Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring: Hier sollen 15 Millionen Euro investiert werden, um den Autoverkehr besser, sprich ungestört von der Stadtbahnlinie 18 fließen zu lassen. Der Ausbau der Radwege spielt an dieser Stelle fast keine Rolle.

Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring: Hier soll viel Geld für einen etwas flüssigeren Autoverkehr ausgegeben werden.

Geplante Straßenbauprojekte werden nicht mehr hinterfragt

Aber es gibt noch weitere Verkehrsprojekte, die derzeit kaum kritisch hinterfragt und ohne Grundsatzdiskussionen abgearbeitet werden, obwohl der Kölner Raum sicherlich als mit Straßen ausreichend erschlossen gelten darf. Ein Beispiel ist die im Kölner Süden geplante neue Rheinquerung, welche die Autobahn A555 auf der linken und A59 auf der rechen Seite des Rheins verbinden soll.

Auch im Kölner Westen stehen einige Straßenprojekte zur Realisierung an, beispielsweise

- der Ausbau der Autobahn-Anschlussstelle Frechen oder der Autobahnkreuze Brühl-Nord, Godorf und Köln-Süd,
- der großzügige Ausbau der Bonnstraße,
- die Ortsumfahrung des Stadtteils Meschenich als B 51n,
- der Ausbau der A4 zwischen Köln-West und Köln-Heumar auf acht Fahrspuren.

Diese Projekte passen einfach nicht mehr in die heutige Zeit. Wer Klimaschutz und den Erhalt der Landschaft auch nur halbwegs ernst meint, der kann nicht dauernd für noch mehr Straßen sorgen.

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten", ...

... das wusste bereits Daniel Goeudevert, in den 1990er Jahren Topmanager bei Ford und Volkswagen. Diese Weisheit scheint in Köln und Umgebung weder bei der Politik noch bei der Verwaltung bekannt zu sein, geschweige denn beherzigt zu werden. Somit bleibt die Frage „Wer stoppt diese Straßenneubauten?" leider unbeantwortet und viel Geld wird verbaut, das man für eine Verkehrswende gut gebrauchen könnte.

Hans-Georg Kleinmann ❐

Neue Ideen für Fahrgemeinschaften

Weniger Autoverkehr mit einfachen Mitteln

Neuartige Mitfahrer-Apps können zu weniger Autos auf den Straßen beitragen.

Die viel beschworene Verkehrswende gestaltet sich schwierig: Die ÖPNV-Kapazitäten wurden viele Jahre lang stiefmütterlich behandelt. Wesentliche Kapazitätserweiterungen sind beim Schienenverkehr nur langfristig möglich, die Einrichtung von (Express-)Bussen geht zwar schneller, jedoch reichen die bereitgestellten finanziellen Mittel bei weitem nicht für einen nennenswerten Ausbau.

Wesentlich preiswerter wäre der Ausbau der Fahrradinfrastruktur, man könnte den Radverkehrsanteil sogar kurzfristig bedeutend steigern – wenn man in großem Umfang und nicht wie bislang häppchenweise die Verkehrsflächen zu Gunsten des Radverkehrs aufteilen würde.

Summa summarum: In diesem Tempo wird sich die Verkehrswende noch über viele Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte hinziehen.

Und dabei gibt es eine schnelle Lösungen

Im Berufsverkehr sind fast alle Autos nur mit einer einzigen Person besetzt. Drei bis vier Plätze pro Fahrzeug bleiben unbenutzt. Wenn es gelänge, jedes Auto mit zwei Personen zu besetzen, dann könnte sich die Anzahl der Fahrzeuge halbieren.

Stau auf der Aachener Straße, aber in jedem Auto sitzt nur eine Person.

Es gäbe keinen Stau mehr, die NO_2-Grenzwerte würden eingehalten, CO_2- und Feinstaubausstoß sowie der Lärm gingen nach unten, ebenso wie die Fahrtkosten der Pendler. Ein höheres Mobilitätsniveau bei geringeren Kosten. Und die Fußgänger und Radfahrer hätten mehr Platz. Eine echte Win-Win-Situation für alle Beteiligten.

Im Gegensatz zu früher gestaltet sich heutzutage die Suche nach Mitfahrgelegenheiten mittels Smartphone sehr einfach, zuverlässig und sicher. Das Einstellen eines Fahrtangebotes oder eines Mitfahrwunsches dauert für den geübten Anwender lediglich 15 Sekunden.

Bislang scheint die schlechte Pkw-Auslastung bei den Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft keine Rolle zu spielen. Den Autofahrern wird nicht bewusst gemacht, dass auch sie eine Verantwortung haben und zu der Lösung des Problems beitragen können.

Es mutet schon befremdlich an, wenn alle Beteiligten teure und langwierige Maßnahmen fordern, jedoch überhaupt nichts unternehmen, die einfache und preiswerte Lösung der besseren Auslastung der Pkw zu verfolgen. Kein marktwirtschaftlich orientiertes Unternehmen würde seine Kapazitäten ausbauen, bevor es nicht bestehende Kapazitätsreserven erschlossen hätte.

Für die Politik und die meisten Unternehmen sind organisierte Fahrgemeinschaften bislang kein Thema.

Düsseldorf ist hier schon weiter

Es gibt jedoch auch Arbeitgeber, die dieses erkannt haben und ihre Mitarbeiter beim Pendeln unterstützen: Hierzu vertreiben die Stadtwerke Düsseldorf in Kooperation mit dem Kölner Mobilitätsdienstleister goFLUX und weiteren Partnern eine Fahrgemeinschaftslösung. In den nächsten Wochen und Monaten soll die Mitfahr-App zunächst innerhalb des lokalen Firmenverbundes „Düsselschmiede“ an den Start gehen. Die mehr als 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Flughafen, Messe, Rheinische Post Mediengruppe, Stadtsparkasse und Stadtwerke erhalten dann als erste die Möglichkeit, die neue Mitfahr-App zu nutzen.

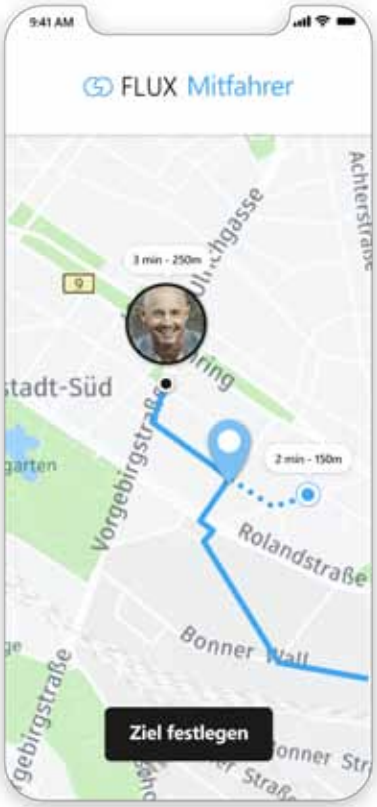
Mitfahren ist das neue Pendeln

Die Stadtwerke Düsseldorf haben erkannt, dass Fahrgemeinschaften dazu beitragen können, den Pkw-Verkehr zu reduzieren. Unter dem Motto „Mitfahren ist das neue Pendeln“ sprechen sie gezielt ihre Mitarbeiter an:

- Sparen Sie Kosten durch eine faire Teilung zwischen Fahrer und Mitfahrer.
- Reduzieren Sie Stress auf dem Weg zur Arbeit durch Mitfahren.
- Bauen Sie Ihr Netzwerk zu Kollegen und Kolleginnen im Unternehmen aus.
- Leisten Sie einen aktiven Beitrag zur Verbesserung der Düsseldorfer Luft.

In Köln hat man hingegen offenbar noch nicht erkannt, welches große Potential in Fahrgemeinschaften steckt. Und auch nicht, dass man mit diesem exzellenten Beispiel für die Digitalisierung den Ressourcenverbrauch erheblich reduzieren kann. Diesen Ressourcenverbrauch – ein Mensch, zwei Tonnen Auto, vier unbenutzte Sitze – können sich weder die Stadt noch die Erde länger erlauben.

Hans-Georg Kleinmann ❐



Mitfahrgelegenheit per Smartphone
Quelle: goFLUX Mobility GmbH

Luftreinhalteplanung

Die unerwartete Karriere der Pförtnerampel

Seit Oktober 2019 wird an der Aachener Straße im Kölner Westen der in die Stadt fließende Verkehr durch eine Pförtnerampel reguliert.

Im Jahr 2017 drohten Dieselfahrverbote für Köln. Die Stadt Köln hatte deshalb flugs einen Runden Tisch der Luftreinhalteplanung zur Absenkung der NO_2-Werte einberufen, an dem auch der VCD Platz nehmen durfte. Dort hatte der VCD unter anderem die Maßnahme „Pförtnerampeln" eingebracht. Wir berichteten darüber ausführlich vor zwei Jahren in Ausgabe 60 der RHEINSCHIENE.

Diese Maßnahme wurde am Runden Tisch intensiv und lebhaft diskutiert, jedoch vor allem von teilnehmenden Wirtschaftsvertretern vehement abgelehnt.

Pförtnerampel auf der Aachener Straße

Bei der damaligen Bewertung bekam die Pförtnerampel schlechte Noten, vor allem hinsichtlich der Kosten für Verwaltung und Kunden. Immerhin wurde ihr eine mittlere Wirkung zugestanden: NO_2-Reduktion von 3 bis 8 µg/m. Letztendlich wurde sie jedoch als „sehr schwer umsetzbar" eingestuft und nur mit einer niedrigen Priorität versehen.

Überraschung im Juni 2019

Umso größer war die Überraschung, als die Stadtverwaltung im Juni 2019 ihre Planung für eine Pförtnerampel an der Aachener Straße in Höhe des P&R-Parkplatzes Weiden-West vorstellte. Aktuell fahren, so die Stadt, in der Hauptverkehrszeit zwischen 7 und 9 Uhr stündlich 1.200 Fahrzeuge stadteinwärts. Die Pförtnerampel soll diesen Zufluss um bis zu 500 Autos drosseln. Weniger Autos auf der Aachener Straße und die damit verbundene geringere Schadstoffbelastung sollen Dieselfahrverbote verhindern helfen.

Ergänzend zur Pförtnerampel soll morgens von 7 bis 9 Uhr und abends von 15 bis 19 Uhr eine Fahrspur zwischen Militärring und Innerer Kanalstraße exklusiv für Busse, Taxis und E-Autos frei gehalten werden. Neue Expressbusverbindungen werden allerdings nur zu den Hauptverkehrszeiten eingerichtet. Den restlichen Tag dürfen alle Fahrzeuge die Spur befahren.

Seit Ende Oktober in Betrieb

In den Herbstferien wurde die Pförtnerampel in Betrieb genommen – begleitet von einer umfangreichen und zumeist kritischen Presseberichterstattung.

Aufgrund der Ferien gab es zunächst nur geringfügig Stau, die zusätzliche Wartezeit für Pendler betrug wenige Minuten. Nach den Ferien nahm der Stau zu und die Stadt verkürzte die Ampel-Rotphase. Sie wollte einen längeren Rückstau vermeiden.

Dabei ist der Stau bei einer Pförtnerampel durchaus beabsichtigt und gewünscht: Er bewirkt, dass die Pendler Alternativen ergreifen und dadurch die Schadstoffwerte in der Stadt sinken.

Vorbildlich reagierte die REVG, die Verkehrsgesellschaft des Rhein-Erft-Kreises, welche sofort zusätzliche Fahrten der Buslinien 961 und 965 anbot und so einen konstanten 15-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten in Richtung Köln-Weiden West sicherstellte – ein Angebot für Pendler aus dem Rhein-Erft-Kreis, die gesamte Wegekette ohne Auto zurückzulegen, sowie eine Entlastung für den häufig überfüllten P&R-Platz an der Haltestelle „Köln-Weiden West".

Diese P&R-Anlage könnte auch durch eine Bewirtschaftung spürbar entlastet werden. Vor allem Stellplätze exklusiv für Fahrgemeinschaften böten wesentlich mehr Pendlern Platz als bisher und wären gut geeignet, für die gemeinsame Nutzung von Autos zu werben.

Pförtnerampeln haben sich in Zürich bewährt

In Zürich hatten die stimmberechtigten Bürger in einer Volksabstimmung mehrheitlich beschlossen, den Autoverkehrsanteil von 30 Prozent weiter zu senken. Ohne die konsequente Dosierung der Autos mittels Pförtnerampeln am Stadtrand könnte man die Ziele vergessen, so Christina Spoerry, Leiterin Verkehrsstrategien in der Zürcher Stadtverwaltung. Daher produziere man bewusst Rückstaus.

Pförtnerampeln an allen großen Zufahrtstraßen und ...

Die Pförtnerampel auf der Aachener Straße kann nur ein erster Schritt auf dem Weg zur Verkehrswende sein. Pförtnerampeln sind sinnvoll auf allen großen Zufahrtstraßen wie Venloer, Dürener und Luxemburger Straße, und zwar an Abschnitten, wo es ausreichend Rückstauraum und möglichst wenig Wohnbebauung gibt.

... die Kombination mit anderen Maßnahmen wären sinnvoll.

Durch die Drosselung und gleichmäßige Dosierung des Autoverkehrs während der Hauptverkehrszeit lassen sich die Pförtnerampeln sehr gut mit der Umwidmung einer Autospur zugunsten einer Spur für den Umweltverbund (Bus- und/oder Radverkehr) auf allen mehrspurigen Zufahrtsstraßen kombinieren. Die Pförtnerampeln sorgen dafür, dass der Autoverkehr mit weniger Verkehrsfläche auskommt.

Auch die Bildung von Pkw-Fahrgemeinschaften mit Hilfe moderner smartphonebasierter Systeme kann durch Pförtnerampeln beflügelt und aktiviert werden. Die bessere Auslastung der Pendler-Pkw, die heute zumeist nur mit einer Person besetzt sind und bis zu vier ungenutzte Sitze mit sich führen, kann bewirken, dass die Pförtnerampel ohne jeglichen Rückstau passiert werden kann. Damit hätte sie ihren Zweck perfekt erfüllt.

Hans-Georg Kleinmann ❐

Siedlungsplanung

Werden in 30 Jahren noch Tiefgaragen benötigt?

Gefordert sind Lösungen, die heute und morgen funktionieren.

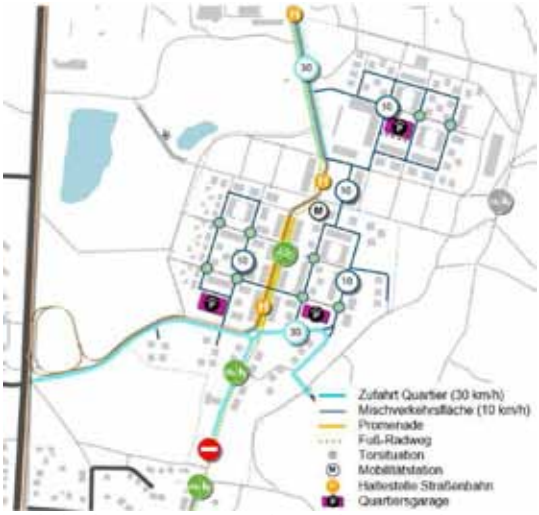
Unsere Mobilität befindet sich in einem markanten Wandel. Es zeichnen sich – ausgelöst durch verschiedene Trends in Gesellschaft, Politik und Technik – Entwicklungen ab, die schon in wenigen Jahren erhebliche Auswirkungen auf die Infrastruktur haben werden:

- die zunehmende Verbreitung von Carsharing, Mitfahrdiensten sowie Fahrzeugen wie Pedelecs und E-Bikes,
- die zu erwartende Markteinführung und Verbreitung von autonomen Fahrzeugen, mit der, wenn auch länger als ursprünglich von der Industrie gedacht, in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren zu rechnen ist,
- der Bedeutungsverlust des Autobesitzes, der dazu führt, dass sich Autos zunehmend nicht mehr im Eigentum der Fahrer, sondern von Mobilitätsanbietern befinden und damit geteilt und gemeinsam genutzt werden („shared mobility"),
- eine ständig steigende Zahl von Anbietern, Apps und Dienstleistern, die den Markt immer nutzerfreundlicher macht, sodass insbesondere bei jüngeren Generationen das Auto sukzessive seine Funktion als Statussymbol verliert.

Auch für die Zukunft planen

Aus diesen Gründen sollten vor allem Neubausiedlungen so errichtet werden, dass sie nicht nur heute, sondern auch für viele kommende Jahrzehnte eine gut zu nutzende Infrastruktur bieten. Diesen Anspruch hat zu Recht jeder Haus- oder Wohnungskäufer.

Verantwortliche und vorausschauende Planung bedeutet auch eine kritische Betrachtung von Parkplätzen. Bei den heutzutage errichteten Tiefgaragen – und auch bei den heute üblichen Stellplätzen vor den Haustüren der Einfamilienhäuser – bestehen erhebliche Zweifel an ihrer Zukunftsfähigkeit. Es ist zu befürchten, dass sie in Zukunft nicht mehr adäquat genutzt und von zunehmenden Leerständen betroffen sein werden. Quartiersgaragen oder Sammelgaragen im Hochbau erfüllen hingegen sowohl heutige als auch zukünftige Anforderungen. Auch können sie bei Bedarfsänderungen aufgestockt oder sogar komplett zurück gebaut werden. Somit bleiben die zukünftigen Bewohner auf der sicheren Seite – mögliche Fehlinvestitionen, wie nicht mehr genutzte Tiefgaragen, können vermeiden werden.



Verkehrskonzept Darmstadt, Cambrai-Fritsch-Kaserne
Quelle: AS+P, Oktober 2018

In Darmstadt hat die Zukunft bereits begonnen

In Darmstadt entstehen zurzeit auf dem Gelände einer aufgegebenen Kaserne zwei eigenständige Wohngebiete. Die Planer achten dabei besonders auf Flexibilität für die künftige Entwicklung: „Wir wissen nicht, wie viele Autos wir in Zukunft brauchen werden", so Stadtplaner Jürgen Häpp vom Büro Albert Speer + Partner, „also war es eine bewusste Entscheidung, keine Tiefgarage zu bauen. Stattdessen gibt es Quartiersgaragen, die man gegebenenfalls irgendwann auch wieder zurückbauen kann." Ähnlich argumentiert sein Kollege Michael Dinter: „Was machen wir in Zukunft, wenn weniger Parkflächen gebraucht werden wegen dem autonomen Fahren?" und liefert gleich die Antwort: „Sammelgaragen bieten Pkw-Stellplätze an, die flexibel auf den Bedarf reagieren und künftige technische Entwicklungen berücksichtigen können."

Quartiersgarage in kostengünstiger Hochbauweise bei einer Neubausiedlung in Köln-Nippes

In einem städtebaulichen Wettbewerb konnte das Büro Albert Speer + Partner den Siegerentwurf stellen. Im Erläuterungsbericht des Preisgerichts heißt es zum Mobilitätskonzept des Entwurfs: „Mit dem Verzicht auf Tiefgaragen ist es möglich, flexibel auf zukünftige Entwicklungen in der Mobilität („shared mobility" mit autonomen Fahrzeugen) zu reagieren und die heute noch benötigten Quartiersgaragen in der Zukunft durch zum Beispiel Wohngebäude oder weitere Freiräume zu ersetzen."

Auch anderenorts laufen ähnliche Planungen, bei denen Wohnen und Parken entkoppelt und alle Stellplätze in Sammelgaragen untergebracht werden sollen, die maximal 300 Meter von den Wohnungen entfernt sind. Nahe bei den Häusern wird es lediglich einige Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen und Carsharing-Fahrzeuge geben.

Weitere Vorteile

Stellplätze sind ein relevanter Kostenfaktor im Wohnungsbau. Tiefgaragen machen durchschnittlich rund ein Zehntel der Gesamtbaukosten aus, man geht von mittleren Baukosten von 22.000 Euro je Stellplatz aus. Kostengünstigere Quartiersgaragen können somit auch einkommensschwächeren Gruppen das Wohnen in Neubaugebieten ermöglichen.

Weniger Flächenverbrauch – mehr Aufenthaltsqualität

Weniger Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs und geringer dimensionierte Erschließungswegen durch reduzierte Straßenquerschnitte sind möglich – bis hin zu einer einzigen Fahrspur ohne die üblichen Stellplätze im öffentlichen Raum. Dadurch stehen bis zu 15 Prozent mehr Bauland für den Wohnungsbau zur Verfügung, die zum Beispiel auch für Grünflächen genutzt werden können. Eine höhere Aufenthaltsqualität bei geringerem Landschaftsverbrauch wäre die Folge.

Quartiersgaragen tragen maßgeblich dazu bei, den Kfz-Verkehr zu reduzieren, der öffentliche Raum wird nicht mehr durch parkende Autos dominiert. Weitere Vorteile sind Sicherheit auf den Straßen durch weniger Verkehr, weniger Lärm- und Abgasbelastung und ein belebterer Stadtraum.

Eine Möglichkeit zur effizienteren Nutzung speziell bei Großgaragen besteht darin, den Stellplatzmietenden keinen festen Stellplatz, sondern nur einen Bereich zuzuweisen. Auch dadurch können Stellplätze eingespart werden.

Zusätzliche mögliche Funktionen im Umfeld der Quartiersgarage

Es kann eine Mobilitätsstation mit Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge und Ladestationen für E-Autos betrieben werden, mit Verleih von Fahrrädern, Lastenrädern, Einkaufstrolleys oder Transportkarren.

Auch Einzelhandel kann integriert werden oder ein Mehrzweckraum, welcher der Bewohnerschaft für Versammlungen, Feste oder ähnliches zur Verfügung gestellt werden kann.

Hans-Georg Kleinmann ❐

Ziviler Widerstand der Verwaltung

Festhalten am Ampelmast

Seit 2005 gibt es in Köln das Programm zu alternativen Betriebsformen anstelle von Ampeln. Doch die Verwaltung tut sich schwer mit dessen Umsetzung.

Alternative Betriebsformen sind Kreisverkehre, Zebrastreifen mit Querungsinseln oder Einengungen der Fahrbahn. Sie sind im Vergleich mir Ampeln

- billiger, denn jede Ampel kostet im Betrieb im Jahr rund 10.000 Euro,
- sicherer, denn sie erhöhen die Aufmerksamkeit und verhindern das blinde Vertrauen auf ein Farbsignal,
- zügiger, denn unnützes Warten an roten Ampeln entfällt,
- ruhiger für Anwohnende, denn die Belästigung durch Autos, die mit laufendem Motor und bisweilen auch lauter Musikanlage warten, wird geringer,
- umweltfreundlicher, da der Umweltverbund unterstützt wird und der Autoverkehr gleichmäßiger fahren kann.

Doch die Stadtverwaltung Köln hängt sich an jeden Ampelmast und verteidigt ihn mit einer Vehemenz, die an anderer Stelle schmerzlich vermisst wird. Einige ausgewählte Beispiele aus dem zweiten Halbjahr 2019 belegen dies eindrücklich:

- Auf der Magnusstraße wird vom Friesenplatz bis zur Nord-Süd-Fahrt eine Radspur markiert. Von fünf Ampelanlagen bleiben trotz eines Beschlusses der Bezirksvertretung Innenstadt vier erhalten. Alle Radfahrenden kennen es: losfahren bei grün am Friesenplatz in Richtung Dom/Hbf, nach 400 Metern rotes Licht an der Alten Wallgasse, dann an der Albertusstraße, dann an der Sankt-Apern-Straße und zu guter Letzt bei „Auf dem Berlich". Anstatt zügiges Radfahren zu unterstützen, hat die Verwaltung an den meist überflüssigen Ampeln in ihrer Planung für 2020 trotz aller Proteste festgehalten.
- Die Kreuzung von Mathias-Brüggen-Straße und Mühlenweg ist ein Unfallschwerpunkt. Jahrelang wurde die Planung eines Kreisverkehrs von der Verwaltung verzögert, gleichzeitig aber immer auch als machbar dargestellt. Nach einem Unfall wurde dort provisorisch eine Ampel aufgebaut. Diese hat die Verwaltung nun liebgewonnen und macht aus dem Provisorium einen Dauerzustand, sodass alle Verkehrsteilnehmenden dort unnötig lange Wartezeiten haben – besonders ärgerlich ist dies am Wochenende, wenn der Autoverkehr wie in den meisten Gewerbegebieten sehr gering ist.
- Auch an der Kreuzung von Maarweg und Stolberger Straße stellt sich die Verwaltung gegen einen einstimmigen Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal, die Ampel abzubauen und einen Kreisverkehr einzurichten. Weil es in einer Richtung werktags in einer Stunde am Morgen zu einem kleinen Rückstau für die Autos kommt, müssen alle in den übrigen Zeiten lange warten.
- In der Ursprungsplanung für die Umgestaltung der Neusser Straße in Nippes aus dem Jahr 2010 war der Wegfall der Ampeln vorgesehen. In der aktuell von der Verwaltung präsentierten Planung werden noch mehr Ampeln erhalten bleiben. Neu ist die Ampel an der Wilhelmstraße, die jetzt die beiden weiteren Ampeln der Neusser Straße mit dem Niehler Kirchweg sowie der Blücher- und Schillstraße verstärkt.
- Obwohl an der Kreuzung von Berrenrather Straße und Weyertal in einer Bürgerbeteiligung im Jahre 2015 eindeutig ein Kreisverkehr gewollt, ferner als machbar festgestellt und politisch beschlossen wurde, will die Verwaltung mit Energie an der Ampelanlage festhalten und gab dies nur zufällig vier Jahre später bekannt.
- Auch bei dem Vorzeigeprojekt Radschnellweg Köln-Frechen werden Beschlüsse der Bezirksvertretungen für Kreisverkehre (Bachemer Straße/Hans-Sachs-Straße, Lindenburger Allee) nicht beachtet und wieder Ampelanlagen geplant, obwohl sie dem Gedanken eines Radschnellweges widersprechen.

Die Summe aus diesen fünf Beispielen ergibt zehn neue Ampeln, die durch alternative Betriebsformen ersetzbar sind. Doch die Verwaltung arbeitet mit voller Energie und Vehemenz am Erhalt der Ampeln und überzeugt so manche in der Politik.

Überall in der Republik und in zahlreichen europäischen Ländern sind Kreisverkehr und Zebrastreifen möglich, nur in Köln dominiert weiterhin der rückständige Ampelmast. Auch so kann die Verkehrswende blockiert werden.

Roland Schüler ❐

Umbau Neusser Straße

Planung erfordert Nachbesserungen

Die Planungen zum Umbau der Neusser Straße in Köln-Nippes werden konkreter, weisen jedoch noch einige Mängel auf.

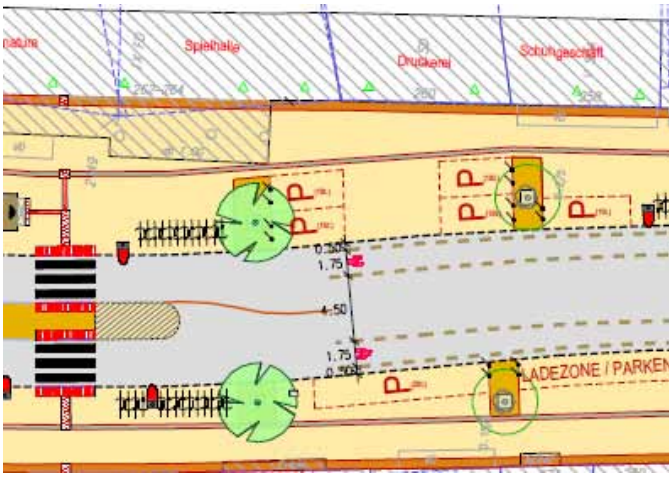
Die Neusser Straße in Nippes ist für den Kölner Norden eine wichtige Einkaufs- und Verbindungsstraße. Der letzte große Umbau war mit der Verlegung der Straßenbahn unter die Erde als „U-Bahn" im Jahr 1974 abgeschlossen und führte zu einem für den Radverkehr unbefriedigendem Ergebnis. Die markierten Schutzstreifen werden häufig zugeparkt, Parken in der zweiten Reihe ist üblich, nicht selten fehlt es an der notwendigen Rücksichtnahme und Sorgfalt beim Ein- und Ausparken.

Für Fußgänger ist es teilweise noch problematischer. Es gibt nur einen einzigen gesicherten Überweg in der Nähe der Florastraße sowie die Fußgänger-Diagonalquerung an der Wilhelmstraße, ansonsten fehlen Querungshilfen. Die Bürgersteige sind zugestellt von Autos, Fahrrädern und neuerdings den E-Scootern. Wenig Freude bereiten auch Radfahrer, die aufgrund der unsicheren Straßenverhältnisse verkehrswidrig die Bürgersteige benutzen.

Stand der Umbauplanung

Ein Umbau ist schon länger geplant. Nach der ersten Planungsvorlage von vor zehn Jahren war unbegreiflicherweise jedoch erst einmal Stillstand angesagt. In den letzten beiden Jahren ist dann wieder Bewegung in die Planung gekommen. Im Oktober dieses Jahres stellte die Vewaltung schließlich auf einer Informationsveranstaltung den dritten Stand der Planung vor. Hier die wichtigsten Änderungen im Überblick:

Eine typische Situation auf der Neusser Straße: Rücksichtslos abgestellte Fahrzeuge blockieren den Radstreifen auf der Fahrbahn.



Planungsskizze mit den angedachten Blockparkplätzen im Bereich der U-Bahnhaltestelle

- Die Kreuzung der Neusser mit Kempener Straße und Auerstraße wird über einen Kreisverkehr geregelt.
- Es sollen acht Zebrastreifen eingerichtet werden, zusätzlich drei längere Querungshilfen (Multifunktionsstreifen).
- Der Radschutzstreifen wird verbreitert, meist auf 1,75 Meter und mit 0,5 Meter Abstand zu den Parkstreifen markiert. Am U-Bahn-Aufgang Florastraße wird er nur 1,5 Meter breit sein, parallel zu den Multifunktionsstreifen wird er unterbrochen.
- Rund 90 neue Radabstellplätze sind vorgesehen.
- An der Kreuzung der Neusser Straße mit Flora-, Eintracht- und Mauenheimer Straße soll eine platzartige Multifunktionsfläche entstehen.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h reduziert.
- Weitere Bäume sollen gepflanzt werden.
- Es soll nur noch Parkplätze in Längsrichtung der Straße geben.
- Zwischen den U-Bahn-Aufgängen an der Ostseite sollen Blockparkplätze eingerichtet werden.

Bei der von rund 250 Personen besuchten Veranstaltung stieß die Vorlage auf deutliche Kritik. Dass sie nicht der große Wurf in Richtung Verkehrswende ist, liegt aber nicht unbedingt an der zuständigen Planungsstelle der Verwaltung. Nach vorliegenden Informationen möchte die aus SPD und CDU bestehende Mehrheitskoalition in der für den Umbau verantwortlichen Bezirksvertretung Autoparkplätze auf der Neusser Straße zu Lasten von Platz für Bürgersteige und Fahrradabstellanlagen erhalten. Die Motive sind schwer verständlich. Befürchtet man etwa nachlassende Einzelhandelsumsätze wegen weniger Parkplätzen, wo doch durch Studien nachgewiesen ist, dass Fußgänger und Radfahrer die umsatzträchtigsten Käufergruppen sind?

Die wichtigsten Kritikpunkte

Aus Sicht des VCD sollten insgesamt deutlich weniger Autoparkplätze eingerichtet werden, insbesondere sollte auf die vorgesehenen Blockparkplätze verzichtet werden – sie gefährden die Radfahrer und nehmen den Fußgängern Raum. Was hingegen fehlt, sind gesonderte Parkflächen für Lastenräder, ebenso Aufstellflächen zum sicheren Linksabbiegen für Radfahrer. Schade ist ferner, dass der Umbau nicht bis zur Innere Kanalstraße geplant ist.

Ob die angedachten Maßnahmen den Autoverkehr entschleunigen, muss sich noch zeigen. Teilnehmer der Infoveranstaltung fanden in dieser Hinsicht die Planungen unzureichend und verglichen sie mit den bereits umgesetzten Maßnahmen und den neuen Planungen zur Venloer Straße.

Im Jahr 2020 sollen die nach der Infoveranstaltung aktualisierten Pläne der Bezirksvertretung zur Entscheidung vorgelegt werden, wir hoffen noch auf Nachbesserung!

Wolfgang Kissenbeck ❐

Alles für die Region.

Wir beliefern das Rheinland mit Strom, Erdgas, Wasser und Lösungen für ein neues Energiezeitalter.

RheinEnergie.
Die Energie einer ganzen Region.

Gastbeiträge AWB Köln I

Wieviel Sicherheit bringt uns der Rundumblick?

Ein neuartiges Assistenzsystem in den Fahrzeugen der Abfallwirtschaftsbetriebe Köln verbessert den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer.

Immer wieder geschehen dramatische Verkehrsunfälle in unseren Städten. Trotz der zunehmenden Verkehrsdichte wird das Autofahren zwar insgesamt sicherer, jedoch sind die innerstädtischen Unfälle zwischen Lkw und Radfahrern oder Fußgängern für alle Beteiligten immer tragisch.

Schwer zu verstehen sind diese Unfälle besonders im Zusammenhang mit der von allen Herstellern beworbenen technischen Weiterentwicklung ihrer Fahrzeuge. Seit einigen Jahren sind verschiedene Assistenzsysteme für Abbiegen, Notbremsungen, das leichtere Anfahren und Abstandsregelung verfügbar. Auch der Gesetzgeber hat die Vorgaben verschärft und fordert unter anderem Notbremsassistenten, Spurverlassenswarner und Fahrstabilitätsregelungen vom ersten Tag der Zulassung.

Die Analyse der besonderen Einsatzbedingungen von kommunalen Nutzfahrzeugen zeigt jedoch, dass die Zielrichtung für den Einsatz der oben aufgeführten Abbiege-Assistenzsysteme im innerstädtischen Einsatz nur beschränkt eine Unterstützung bieten kann. Besonders der Einsatz von Abfallsammelfahrzeugen in engen Straßen und Gassen und das Rangieren an Umladestationen erfordert eine auf die spezielle Fahrsituation kommunaler Fahrzeuge zugeschnittenere Unterstützung des Fahrers, als dies die Standardsysteme bieten können.

Die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH (AWB) hat sich vor diesem Hintergrund dazu entschieden, die Anforderungen an ein Abbiegeassistenzsystem durch eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe definieren zu lassen. Die Mitarbeiter in diesem Team arbeiten in den Abteilungen Fahrzeugtechnik, Arbeitssicherheit, Abfallwirtschaft und Einkauf. „In der Zusammenarbeit legten wir größten Wert auf eine ergebnisoffene und vorurteilsfreie Arbeitsweise“, so der Projektleiter Dr. Bert Schröer

Hauptziel für den Einsatz von Abbiege-Assistenzsystemen war es, mit einem solchen System keine zusätzliche Belastung oder sogar Überforderung des Fahrers zu schaffen. Weiterhin sollte eine Überwachung und Eliminierung Toter Winkel durch optische oder akustische Hilfssysteme erreicht werden. Dabei wurde auch untersucht, ob in ein geeignetes System eine Rückraumüberwachung, eventuell sogar mit einer Einbremsfunktion oder ein akustischer Rückfahrwarner für Passanten integriert werden kann. Als Mindestanforderung soll ein abgesicherter Abbiegevorgang zur Kollisionsvermeidung gewährleistet sein.

Ein wichtiger Aspekt bei der Bearbeitung des Themas war es, deutlich herauszustellen, wie die toten Winkel bei kommunalen Fahrzeugen mit ihren höchst unterschiedlichen Aufbauten aussehen. Besonders bei Abfallsammelfahrzeugen mit den hohen Aufbauten und einer eingeschränkten Sicht auf die Bereiche unmittelbar vor und neben dem Führerhaus ist der Bereich des toten Winkels sehr umfangreich.

Welche Anforderungen ergeben sich nun an ein Assistenzsystem, das den toten Winkel eliminieren soll?

- Das System muss eine Information an den Fahrer liefern, wenn sich ein Fahrrad oder eine Person im toten Winkel befindet.
- Die Information soll deutlich wahrnehmbar sein, aber nicht stören.
- Vor statischen Objekten (Bäume, Lampen, geparkte Autos …) soll nicht gewarnt werden.
- Das System soll warnen, wenn bei einem beginnenden Abbiegevorgang eine Person gefährdet würde, also auch bei „Noch“-Geradeausfahrt und wenn kein Blinker gesetzt ist.
- Die Information muss so frühzeitig erfolgen, dass es dem Fahrer problemlos möglich ist, die Kollision zu verhindern.
- Die Übermittlung der Gefahrenhinweise an den Fahrer muss schneller sein als die Summe aus „Schrecksekunde“ und Bremsverzögerung.

Das Konzept des Pilotversuchs sah vor, sich zunächst auf eine besonders kritische Fahrzeuggruppe, nämlich die der Abfallsammelfahrzeuge (ASF) zu konzentrieren. Die auf dem Markt verfügbaren Systeme wurden versuchsweise in mehreren Fahrzeugen verbaut. Dazu gehörten Radarsensoren-Abbiegesysteme, Ultraschallsensoren-Abbiegesystem „PDC“, Toterwinkel-Kameras und 360°-Birdview-Systeme sowie die Kombination einzelner Komponenten.

Abbildung 1 zeigt die Einteilung der Abbiege-Assistenzsysteme in ihrer Unterschiedlichkeit. Es werden Hersteller- und Zubehörsysteme sowie unterschiedliche Techniken zur Erfassung von Gefahren unterschieden.

Die ausführliche Testdokumentation bestand aus einem eigens für diesen Zweck entwickelten Fragebogen für die Fahrer und einer Fotodokumentation der Einsatzbedingungen. Besonders wichtig für die Beurteilung der Systeme war das Gespräch mit Fahrern und Disponenten. Die weichen Kriterien wie Stressfaktoren und Belastung durch Warnmeldungen ließen sich nicht ausschließlich durch eine skalierte Abfrage erfassen, sondern wurden in ihren Folgen für den Fahrer in individuellen Gesprächen artikuliert.

Die ausführlichen Versuche zeigten deutliche Probleme bei den eingesetzten Systemen. So waren Abbiegeassistenten einzelner Fahrzeughersteller nicht immer für alle Typen der Hersteller lieferbar und entsprachen schon dadurch nicht der Zielvorstellung eines einheitlichen Standardsystems für den ganzen Fuhrpark.

Auch die Zubehörsysteme im Bereich der akustischen Warnung waren im Test nicht zufriedenstellend: Selbst bei größtmöglicher Feinjustierung von Ultraschall- oder Radarsensoren kam es bei der Fahrt in engen Revieren zu einer permanenten Belastung des Fahrers durch Fehlalarme. Zu dieser Problematik wurde die Kom-

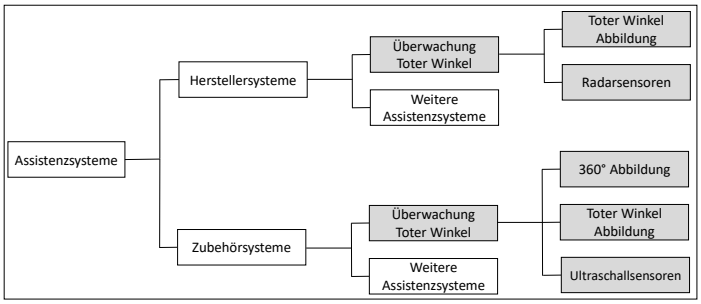


Abbildung 1: Abbiegeassistenzsysteme

petenz der Technischen Hochschule Köln herangezogen. Diese bestätigte dass eine zu hohe Quote von Fehlalarmen die Aufmerksamkeit des Fahrers für die Warnungen generell erlöschen lässt. Daher konnten solche Systeme nur noch ausgeschlossen werden.

Überraschend positiv fiel dagegen die Bewertung von 360°-Birdview-Systemen aus. Diese Systeme erlaubten dem Fahrer das komplette Umfeld des Fahrzeugs permanent zu überschauen. Vor Beginn eines Abbiegevorganges konnte über die Software die am Fahrzeug angebrachten Kameras so angesteuert werden, dass auf dem Monitor im Fahrerhaus der Gefahrenbereich beim Abbiegen besonders herausgezoomt wird (siehe Abbildung 2).

Im überwiegend innerstädtischen Einsatz hat sich gezeigt, dass mithilfe eines 360° Systems mit Rundumsicht (Birdview) mögliche Gefahrensituationen rund um das Fahrzeug, schnell überblickt werden können.

Die Fahrzeugdarstellung aus der Vogelperspektive auf dem Bildschirm ermöglicht dem Fahrer eine schnelle Orientierung, ohne besondere Zeitverzögerung für die Interpretation des Monitorbildes.

Abbildung 2: Monitor des Birdviewsystems im Fahrerhaus

Als besonders überschaubar hat sich dabei die 3D-Darstellung des Fahrzeugs und seiner realen Umgebung erwiesen.

Das System unterstützt den Fahrer zusätzlich beim Rangieren oder in engen unübersichtlichen Situationen an den Ladestellen.

Während der Testphase kam es zu vielen Anfragen interessierter Kollegen aus anderen Unternehmen der Abfallbranche, die sich auch mit großem Engagement diesem komplexen Thema widmen. Daher hat die AWB zum ersten Runder Tisch „Abbiege-Assistenz-Systeme" eingeladen. Vor Ort konnten sich die Kolleginnen und Kollegen aus ganz Deutschland einen Eindruck über das System verschaffen, dass die AWB – zumindest nach aktuellem Stand der Technik – favorisiert.

In engagierten Diskussionen wurden die Vor- und Nachteile der möglichen technischen Lösungen, die in anderen Städten bereits angedacht wurden, abgewogen und bewertet.

Ziel des Runden Tisches war es auch, die kommunalen Entsorgungsdienstleister in Fragen der Verkehrssicherheit zu vernetzen und die weitere Entwicklung im engen Austausch zu beobachten und voranzutreiben.

Der nächste Schritt für die AWB ist nun die Beschaffung der Kameras und Monitore für das Birdviewsystem, die dann noch in diesem Jahr in die Abfallsammelfahrzeuge, die Containerfahrzeuge und besonders schwer zu überblickende weitere Fahrzeuge eingebaut werden sollen. Das System soll bei einer zu erwartenden technischen Weiterentwicklung zu einem auf dem Bildschirm warnenden System optimiert werden. Jedoch ist dazu ein technisches System, das den Fahrer nicht zusätzlich noch weiter belastet, die Voraussetzung.

Dr. Bert Schröer/Max Schwerhoff, AWB Köln ❐

Gastbeiträge AWB Köln II

Lastenfahrräder: der Umwelt zuliebe

Die AWB Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH (AWB) sind kontinuierlich auf der Suche nach Fahrzeugen, Maschinen und technischen Geräten mit alternativen Antrieben. Ob das ein hybridfahrender Pkw ist, eine gasbetriebene Kehrmaschine oder elektrische Laubblasgeräte – das spielt keine Rolle. In 2019 wurde diese Flotte erweitert, und zwar um drei Lastenfahrräder mit elektrischer Antriebsunterstützung des Typs ProCargo CT1 von Sortimo.

Das interdisziplinäre Team, das insbesondere die Marktbeobachtungen durchführt, wurde in 2018 auf Lastenfahrräder aufmerksam. Nach einer internen Vorstellung konnte die Abteilung Stadtreinigung für das Thema begeistert werden. Es wurden insgesamt vier verschiedene Lastenfahrräder getestet, entschieden wurde sich schließlich für das ProCargo CT1 des Herstellers Sortimo. Das Fahrrad besticht durch sein großes Ladevolumen und durch die innovative

Das AWB-Lastenfahrrad im Einsatz

Lenkung, welche das Fahrrad trotz seiner Länge wendig macht. Gerade im Innenstadtverkehr wird dem eine große Bedeutung zugemessen.

In diesem Jahr wurde erstmalig ein Langzeittest mit drei Fahrrädern durchgeführt. Während des Tests wurden kleinere Anpassungen durchgeführt, etwa zusätzliche Seitenspiegel montiert. Da der Test letztlich erfolgreich beendet wurde, wird die AWB in 2020 drei weitere Fahrräder dieses Typs erwerben und die eigene Flotte somit auf insgesamt sechs Lastenfahrräder erweitern.

Die Lastenfahrräder sind insbesondere in den Kölner Grünflächen unterwegs und werden genutzt, um die zahlreichen Hundekottütenspender aufzufüllen. Durch die große Transportbox können pro Tour rund 40 Spender befüllt werden. Der Fahrer hat die Möglichkeit, eine kleine Kehrschaufel aufzubewahren, um kleinere Verschmutzungen rund um die Spender zu entfernen. Zudem verfügt das Fahrrad noch über eine kleine Box, in welcher der Fahrer persönliche Gegenstände, wie eine Flasche Wasser oder Wetterschutzjacke, mitführen kann.

Dr. Bert Schröer/Max Schwerhoff, AWB Köln ❐

Venloer Straße und Mobilität in Ehrenfeld

Impuls für eine umfassendere Debatte

Eine Gesamtbetrachtung des Gebiets um die Venloer Straße führt zu Bedenken gegen den Beschluss des Verkehrsausschusses für eine Einbahnstraßen-Lösung für diese städtische Hauptachse.

Im Mai 2019 wurde von der Ratsfraktion der CDU Köln eine erneute Diskussion über die zukünftige Bedeutung und Gestaltung der Venloer Straße ausgelöst. Die Fraktion forderte zu prüfen, ob die Venloer Straße zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel als Einbahnstraße eingerichtet werden kann. Davon verspricht sich die CDU die Stärkung des Fahrradverkehrs sowie eine Beruhigung des Durchgangs- und Ladeverkehrs.

Es ist natürlich sehr zu begrüßen, dass die Debatte um die Venloer Straße wieder auf der Tagesordnung steht. Ebenso erfreulich ist es, dass nach anfänglicher Kritik die Betrachtung nun über den Ehrenfeldgürtel hinaus bis zur Äußeren Kanalstraße gezogen wird. Und dann noch innerhalb von wenigen Wochen zu einem einstimmigen Beschluss (bei Enthaltung der FDP) im Verkehrsausschuss zu kommen, ist sicherlich auch bemerkenswert.

Machbarkeitsstudien und Konzepte

Grundsätzlich ist die Einrichtung der Venloer Straße als Einbahnstraße möglich. Schon im Jahr 2006 wurde von den Ehrenfelder Grünen das Planungsbüro VIA Köln mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt, die dies bestätigte. Eine Umsetzung scheiterte damals an den Stimmen der CDU, SPD und FDP in der Bezirksvertretung. Im Rahmen des zurzeit laufenden Verfahrens für ein Radverkehrskonzept Ehrenfeld (RVKE) wurden im April 2019 in einer Verkehrssimulation ebenfalls verschiedene Einbahnstraßen-Varianten ausführlich untersucht und bewertet.

Im Radverkehrskonzept wird, gemeinsam mit verschiedenen Verkehrsverbänden, ein mehrschichtiges Wegenetz entwickelt, es wird eine Bürgerbeteiligung organisiert, werden Webseiten geschaltet sowie Schüler*innen-Befragungen und Verkehrszählungen durchgeführt. Es wurde eine qualifizierte Unfallanalyse erstellt, die insbesondere den ruhenden Verkehr, das Ein-/Ausparken sowie das Ein-/Aussteigen auf Beifahrerseite als Gefahrenpunkte aufzeigte. Weiterhin wurde in einer Verkehrsuntersuchung festgestellt, dass es sich auf der Venloer Straße zu 30 bis 50 Prozent um reinen Durchgangsverkehr handelt, den es gilt aus dem Gebiet heraus zu bekommen. Insgesamt zeigt sich, dass der ruhende und der Durchgangsverkehr maßgebliche Problemfelder sind und dass die Einrichtung von Einbahnstraßen tatsächlich zu einer Reduzierung des Verkehrs auf der Venloer Straßen von je nach Variante 50 oder 60 Prozent führen würde. Und dies interessanterweise ohne gleichermaßen höhere Belastung der parallelen Straßen. Dieser Rückgang könnte allerdings durch andere Modelle noch weit übertroffen werden – dazu später mehr.

Eine sich ändernde Mobilitätskultur und die Entwicklung rund um die Venloer Straße (Bahnhof/Bahnbögen, Heliosgelände mit Kulturbausteinen und IUS) werden das Zentrum von Ehrenfeld deutlich verändern. Zu berücksichtigen sind auch die unterschiedlichen Anforderungen an den Radverkehr in radialer Richtung:

- schnelles und zügiges Fahren von und in die City (vor allem über die Subbelrather und die Vogelsanger Straße),
- sichere Verbindungen ohne viel Verkehr (insbesondere Marien-und Stammstraße sowie „Innergrün“).
- Ziel und Quellverkehr, stark gemischt mit querendem Fußverkehr (vor allem auf der Venloer Straße).

Wenn es auch nur annährend eine Chance für ein nachhaltiges Verkehrskonzept geben soll, wird die Radverkehrsinfrastruktur eine herausragende Bedeutung bekommen müssen. Dies meint hier auch: kein Flickenteppich von wohlgemeinten Einzelmaßnahmen, sondern einen Masterplan für die Stadt und das Umland. Das Radverkehrskonzept Ehrenfeld kann als Blaupause für weitere Stadtbezirke dienen. Es geht also auch um die Entwicklung grundsätzlicher Kriterien für eine zukünftige Mobilitätsinfrastruktur. Schon allein aus diesem Grunde kann die Venloer Straße nicht einzeln und isoliert betrachtet werden. Es besteht bei der Diskussion um die Venloer Straße in Zusammenhang mit der grundsätzlichen Bedeutung des RVKE eine einmalige Chance, auch Kriterien für die zukünftige Gestaltung der Nahversorgungszentren in den Bezirken zu entwickeln.

Die Venloer Straße ...

... ist eine Radiale im Kölner Westen von der Innenstadt (Ringe/Friesenplatz) durch den kompletten Bezirk Ehrenfeld über die Stadtgrenze hinaus bis nach Pulheim. Für den Stadtteil Ehrenfeld ist die Venloer Straße bezirkliches Geschäftszentrum. Vom Militärring bis zu den Ringen verlaufen neben oder unterhalb der Venloer Straße die Stadtbahnlinien 3 und 4.

Helios, Bahnhof und Gürtel

Auf dem Heliosgelände werden Wohn- und Geschäftsbereiche entstehen und zukünftig jeden Tag über tausend Schüler*innen zur Heliosschule (IUS) kommen.

Die verkehrliche Umplanung des Kreuzungsbereichs von Gürtel und Subbelrather Straße sowie die Verlegung der Haltstelle der Linie 13 sind schon in Planung. Eine Veränderung der Kreuzung Gürtel/Venloer Straße muss zwangsläufig kommen – hier ist noch alles offen.

Eine der größten Problemstellen ist aber sicherlich die Kreuzung von Venloer Straße und Gürtel, die nicht getrennt von den danebenliegenden Knoten betrachtet werden kann.

Platz am Ehrenfelder Bahnhof, Shared Space Helios

Im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens zur Entwicklung des Heliosgeländes wurde im Kodex unter anderem festgelegt, ein innovatives Verkehrskonzept entwickeln zu wollen, das die Belange aller Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen berücksichtigt. Für die Heliosstraße heißt es, dass diese zukünftig als Shared Space weniger Verkehr aufnehmen und mehr Aufenthaltsqualität bieten soll. An der Ecke Venloer Straße sind die Öffnung des Geländes und ein Café mit Platz am Heliosturm fest vorgesehen. Auch das städtebauliche Konzept sieht die Schaf-

fung eines durch vielfältige Wegebeziehungen und Platzräume geprägten Quartiers mit enger Verknüpfung an die umliegenden Stadträume vor.

Insbesondere mit der Öffnung des Geländes hin zum Bahnhof Ehrenfeld drängt sich zwischen Unterführung und Gürtel quasi zwangsläufig eine Platzgestaltung auf. Damit könnte endlich auch die seit 1989 ein trauriges Schattendasein fristende Stele des renommierten Kölner Künstlers Ansgar Nierhoff gewürdigt werden. Das Kunstwerk „Streckung" korrespondiert mit dem Heliosturm und schafft vom Ausgang des Bahnhofs Ehrenfeld eine direkte Verbindung in das Heliosgelände mit der IUS und dem geplanten Kulturbaustein. Der Bereich des Bahnhofsumfelds könnte zusätzlich mit der dringend benötigten und auch schon geforderten Fahrradstation zu einem zukunftsweisenden Mobilitätshub entwickelt werden.

Da der Bahnhof Ehrenfeld und die Kreuzung Venloer Straße/Gürtel schon jetzt ein stark frequentierter ÖPNV-Knoten ist, sollte dies weiter betont und gefördert werden, indem nicht nur die Heliosstraße, sondern auch der Bahnhofsvorplatz, der Platz am Heliosturm und die Venloer Straße bis zur Kreuzung als Shared Space umgewidmet werden. Auch dafür ist eine konzeptionelle Änderung der kompletten Verkehrsführung von der Äußeren bis zur Inneren Kanalstraße notwendig. Dies sollte auch in den schon gestarteten Planungen zur Umgestaltung der Vogelsanger Straße bis zur Äußeren Kanalstraße berücksichtigt werden.

Kreuzung mit Ehrenfeldgürtel

Im Rahmen der Veranstaltung „Raum für Alle! Shared Space Helios" der Bürgerinitiative Helios im Mai 2017 wurde vom Stadt- und Verkehrsplaner Jörg Thiemann- Linden der komplette Raum „rund um Helios" betrachtet. Thematisiert wurden neben dem Gürtel als Schulweg, der Fußgängerqualität und dem Bahnhofsvorplatz als Shared-Space-Begegnungsraum auch die Kreuzung Venloer Straße/Gürtel. Der Vorschlag von Jörg Thiemann-Linden:

- mehr Platz für Fuß- und Radverkehr von der Venloer zur Venloer,
- keine KFZ-Durchfahrt der Venloer Straße über den Gürtel; Konzept „Rechts rein – rechts raus".

Eine Unterbindung der Kfz-Geradeausfahrt am Gürtel wurde in der oben schon erwähnten Verkehrssimulation vom April 2019 untersucht. Ergebnis: Grundsätzlich ist sie möglich und würde ohne weitere Maßnahmen schon zu einer Kfz-Abnahme auf der Venloer Straße von bis zu 20 Prozent führen.

Die Kreuzung von Venloer Straße und Gürtel zählt zu den größten Problemstellen

Gerade in Fortführung des Bahnhofsvorplatzes als Shared Space würde eine Sperrung der Querungen des Gürtels für den Kfz-Verkehr eine völlig neue Flächenaufteilung zugunsten des Umweltverbundes ermöglichen. Die Venloer Straße wäre nicht völlig für den Kfz-Verkehr abgeschnitten: Die Anfahrt für Lieferanten, zu Ärztehaus oder Polizei bliebe möglich. Auch der Gürtel bleibt in beide Richtungen befahrbar, zwischen Venloer Straße und Gürtel wäre aber nur noch „rechts rein – rechts raus" zulässig. Mit der schon beschlossenen Verlegung und Verlängerung der Haltestelle der Linie 13 ergibt sich die Chance zur Schaffung eines Stadtraums mit neuen und attraktiven Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr inklusive Diagonalquerungen.

Jenseits des Gürtels

Durch die Einrichtung von Shared Space ab der Unterführung würde sich stadteinwärts kommend eine linksabknickende Verkehrsführung durch die Bartholomäus- Schink-Straße anbieten. Und nicht nur damit es hier im Bereich der noch zu entwickelnden Bahnbögen nicht zu einer verstärkten Belastung kommt, sollte die Verkehrsführung schon ab der Äußeren Kanalstraße nach rechts und links abgeleitet werden. Zudem hat sich gerade der Bereich zwischen Bahnhof Ehrenfeld und der Äußeren Kanalstraße in den letzten Jahren stark gewandelt. Zahlreiche neue Angebote der Gastronomie, Einzelhandel und Kultur sind rund um das Bezirksrathaus und Bürgerzentrum gewachsen und haben auch diesen Teil der Venloer Straße zu einem eigenen Subzentrum entwickelt. Daher ist unverzichtbar, auch den Raum zwischen Gürtel und Äußerer Kanalstraße zu berücksichtigen. Ziel kann nur sein, den Durchgangsverkehr auf der Venloer Straße – und durch eine Änderung der Einbahnstraßenreglung – auch der Ausweichverkehre durch die Wohngebiete „hinter dem Gürtel" zu reduzieren (flankiert mit Anwohnerparken auch in diesem Bereich).

Inzwischen gibt es wohl keine Zweifel mehr daran, dass eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung den motorisierten Individualverkehr (MIV) reduzieren muss. Die aktuellen Verkehrsuntersuchungen und Simulationen zeigen dabei, dass eine Beschränkung des Verkehrs an einer Stelle nicht automatisch zu einer vergleichbaren Erhöhung des Verkehrsaufkommens in den benachbarten Straßen führt.

Einbahn-, Fahrrad- oder Fußgängerstraße?

Shared Space, Mobilitätshub und Bahnhofsvorplatz sowie Unterbrechung des Durchgangsverkehrs über den Gürtel lässt auch eine andere Betrachtung der Venloer Straße zu. Der Ausbau als Einbahnstraße würde den Charakter einer Verbindungsachse und des „Durchgangsverkehr" (für MIV und Radverkehr) betonen und zwangsläufig querendem Fußverkehr in Konflikt geraten. Kommt dann noch hinzu „den Autoverkehr vom Radverkehr zu trennen und diesen auf einer Seite der Venloerstraße zu bündeln", wird dieser Effekt nochmals verstärkt. Und es gibt nicht nur den Konflikt mit dem querenden Fußverkehr, sondern auch noch schwierige Abbiegesituation für den Rad-, Scooter- und Pkw-Verkehr über eine Kfz- und zwei Radspuren hinweg.

Eine echte Fahrradstraße ohne Autoverkehr ist sicherlich eine charmante Idee. Da ja auch bei diesem Vorschlag grundsätzlich der Lieferverkehr auf der Venloer Straße erhalten bleibt, wird aus der Venloer trotzdem noch keine grüne Oase. Ein weiteres Problem ist der MIV in und aus den Seitenstraßen, die als Wohnsammelstraße fungiert. Da es sich hier in der Regel um Einbahnstraßen handelt, müssten alle Fahrten die Venloer Straße kreuzen, um aus dem Gebiet wieder heraus zu kommen.

Auch eine reine Fußgängerzone (in der der Radverkehr ja auch weitgehend ein-

geschränkt ist) ist kritisch, denn auf der Venloer Straße geht es primär um Nahversorgungsangebote des täglichen Bedarfs und nicht um Schaufensterbummel oder Shopping auf einer Flaniermeile.

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20

Wird auf der Venloer Straße aber erst einmal der Durchgangsverkehr „rausgehalten", kommt noch eine weitere Variante infrage: der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit Tempo-20-Zone. Alternativ zur Severinstraße, wo dieses Modell schon erfolgreich eingesetzt wird, wäre dies auf der Venloer Straße sogar mit MIV/Lieferverkehr in beide Richtungen denkbar. Die bestehenden Schutzstreifen müssten entfernt und darüber hinaus müsste deutlich gemacht werden, wie sich der Verkehr neu zu organisieren hat. Einzurichten sind zudem ausreichend gesicherte und barrierefreie Querungsmöglichkeiten. Die Reduzierung des kompletten Verkehrs (auch für Fahr- und Lastenräder) auf maximal 20 km/h würde dem Charakter einer belebten Geschäftsstraße mit häufig querendem Fußverkehr deutlich entgegenkommen. Die komplette Entfernung oder zumindest eine massive Reduzierung der Parkplätze zugunsten von Lieferzonen, Radabstellplätzen und vor allem ansprechender, nicht durch Verzehrzwang kommerzialisierter, Stadtmöblierung würde einen attraktiven und multifunktionalen öffentlichen Raum schaffen.

Auch diese Variante ist Teil der oben genannten Simulation im Rahmen des RVKE mit dem beachtlichen Ergebnis einer Kfz-Reduzierung von bis zu 75 Prozent. Wenn dies noch mit der Unterbindung der Geradeausfahrt von Kfz über den Gürtel hinaus kombiniert wird, kann eine über 80-prozentige Reduzierung des Kfz-Verkehrs vermutet werden.

Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 geht mit einer deutlichen bis kompletten Einschränkung des ruhenden Verkehrs einher und verändert damit auch zwangsläufig den Charakter der Straße. Dies wird inzwischen auch vom Einzelhandel so gesehen, wie die Beispiele Severinstraße und Eigelstein zeigen, wo eine weitere Reduzierung der Parkplatzflächen inzwischen auch von den Gewerbetreibenden gefordert wird. Unterstützt werden kann dies durch weitere Bereiche mit Platzcharakter und flächige Fußgängerquerungen, die den Hauptstraßencharakter brechen. Nicht nur im Bereich des Bahnhofvorplatzes sollte über Shared Space nachgedacht werden. Auch der Platz rund um St. Joseph kann auf Grund seiner jetzt schon bestehenden Raumaufteilung leicht umgestaltet und aufgewertet werden. Denkbar sind ähnliche Gestaltungen auch am Barthoniaforum, vor der Moschee und stadtauswärts an der Kreuzung Leyendecker Straße oder am Alpener Platz. Die Venloer Straße könnte sich von Durchgangsstraße in einen Straßen- und Lebensraum wandeln, der die durchaus auch unterschiedlich funktionalen Mikrozentren im Stadtteil verbindet.

Hier besteht die Chance, die Venloer Straße als Blaupause und Modell zu entwickeln. Zusammen mit dem Radverkehrskonzept können Kriterien entwickelt und Standards für lebenswerte Nahversorgungs- und Stadtteilzentren gesetzt werden, die in ein nachhaltiges und zukunftsweisendes Mobilitätskonzept eingebunden sind.

Dirk Frölich ❐

Mülheimer Brücke

Demnächst mit eigener Radspur?

Die Instandsetzung der Mülheimer Brücke eröffnet neue Chancen für den Radverkehr.

Es zeigt sich nämlich, dass der Autoverkehr mit jeweils einer Fahrspur auskommt, ohne dass es zur Staubildung kommt. Grund hierfür ist die Verlagerung des überörtlichen Verkehrs, ohne die umliegenden Stadtteile zusätzlich zu belasten. Im Gegenteil: Der Clevische Ring weist wesentlich weniger Verkehr auf und dadurch auch eine geringere Luftschadstoffbelastung, wie aktuelle Messdaten schon eindrucksvoll belegt haben.

Wenn nun der Autoverkehr mit je einer Fahrspur auskommt, sollten die anderen Spuren für den weiter zunehmenden Radverkehr freigemacht werden. Es würde noch einmal einen zusätzlichen Schub für den Radverkehr bedeuten, wenn darüber hinaus die Forderungen von VCD und ADFC bezüglich der Auf- und Abfahrten links- wie rechtsrheinisch erfüllt würden. Fußgänger, die dann wesentlich mehr Platz hätten, Radfahrer wie auch die Umwelt wären dann Gewinner. Denn eine solche Maßnahme würde wesentlich dazu beitragen, die Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs im Mülheimer Süden dauerhaft zu senken.

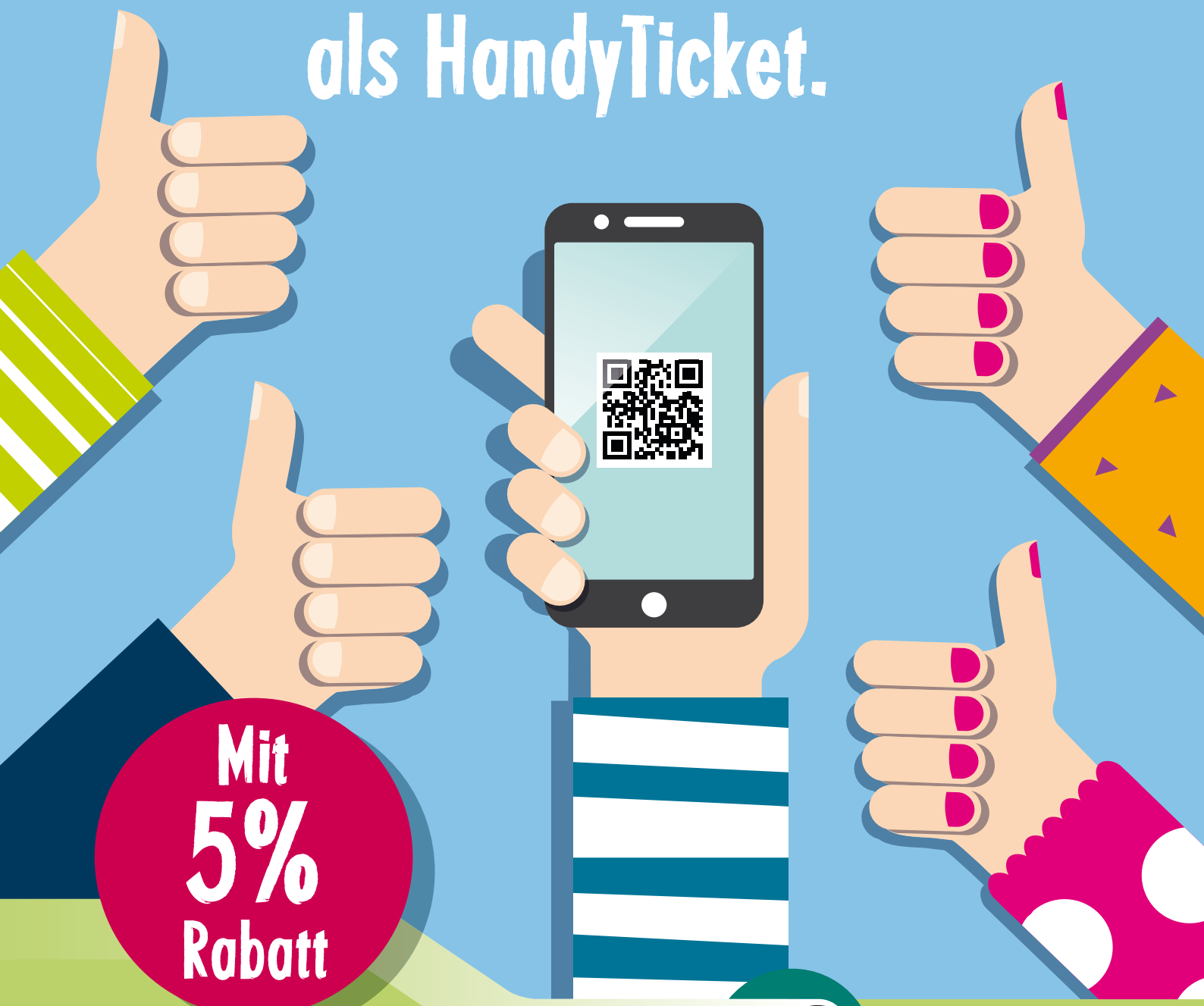
Baustelle Mülheimer Brücke: Die Reduzierung auf eine Kfz-Spur führt zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen für den Autoverkehr.

In einer aktuellen Anfrage im Verkehrsausschuss wurde diese Thematik bereits durch die Ratsfraktionen von SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen und Linke sowie durch die Ratsgruppe GUT aufgegriffen. In ihrer Antwort sagte die Verwaltung zu, bei der Radwegeplanung des Niehler Gürtels auch die Frage zu untersuchen, ob und wenn ja in welchen Abschnitten auf der Mülheimer Brücke Kfz-Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs zurückgenommen werden können. Eine rad- und umweltfreundliche Lösung zur Umgestaltung der Mülheimer Brücke erscheint also durchaus vorstellbar. Politik und Verwaltung sollten Mut beweisen und den Weg für eine solche Lösung freimachen.

Pierre Beier/Bernd Herting, VCD-Arbeitskreis Radverkehr ❐

EIN TICKET FÜR FÜNF.

Das 24StundenTicket als HandyTicket.



Mit 5% Rabatt

24StundenTicket aufs Handy holen:
vrs.de/handyticket

VRS ***...verbindet!***
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Radverkehrskonzept Ehrenfeld

Konzeptphase geht in die Verlängerung

Die Entwicklung des Radverkehrskonzepts Ehrenfeld dauert länger als geplant – nachfolgend eine Beschreibung einiger wichtiger Problembereiche.

Wie in der RHEINSCHIENE im Sommer 2018 berichtet, fand im April 2018 eine Auftaktveranstaltung statt. Bei dieser wurde das Ziel angekündigt, den Prozess durch ein deutlich verschlanktes Verfahren schneller als das Radverkehrskonzept für die Innenstadt abzuschließen.

Im Abschlussbericht des Raddialogs Ehrenfeld im Mai 2018 wurde angekündigt, dass das Radverkehrskonzept spätestens 2019 durch die Bezirksvertretung Ehrenfeld beschlossen werden soll. Darüber hinaus sollten unabhängig vom Konzept auf der Venloer Straße aufgrund des hohen Unfallaufkommens möglichst bald deutliche Verbesserungen erfolgen.

Was aber ist nun in den vergangenen anderthalb Jahren geschehen?

Im Frühjahr 2019 waren eine umfangreiche Bestandserfassung (Netzanalyse, Maßnahmenkataster und Einbahnstraßenbewertung), die Entwicklung eines Fahrradstraßennetzes, eine Schülerbefragung und eine vertiefte Unfallanalyse erfolgt. Hieraus sollte der Maßnahmenplan abgeleitet werden, der dann von der Bezirksvertretung beschlossen werden kann.

Anfang September 2019 fand dann der zweite Facharbeitskreis statt, an dem die Ergebnisse vorgestellt und die daraus zu schließenden Maßnahmen diskutiert wurden. Der VCD nahm mit mehreren Ortskundigen teil und konnte somit an allen drei Workshops mitarbeiten.

Venloer Straße

Die schwierige Situation auf der Venloer Straße wurde für den Teilabschnitt zwischen Innerer Kanalstraße und Gürtel genauer untersucht.

Eine Analyse der polizeilichen Unfallstatistik über die vergangenen fünf Jahre konnte untermauern, dass dieser Bereich ein besonderer Schwerpunkt für Unfälle mit Fahrradbeteiligung darstellt. Die Zahlen ergaben dabei einige Auffälligkeiten. So ist hervorzuheben, dass der überwiegende Anteil der registrierten Unfälle nicht an den Knotenpunkten stattgefunden hat, was unüblich ist. Weiterhin besteht die häufigste Unfallsituation in einer Kollision mit geöffneten Türen auf der rechten Fahrzeugseite, der Beifahrerseite. Diese Erkenntnisse belegen, dass für diesen Abschnitt eine gänzlich andere Gestaltung gefragt ist, als sie bisher existiert.

Die Stadt schlägt hier unter anderem folgende Modelle vor: eine Geschäftsstraße wie die Severinstraße (20 km/h), eine Einbahnstraße zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel sowie eine Änderung von Abbiegemöglichkeiten.

Derzeit ist Radfahren auf der Venloer Straße wenig komfortabel, unsicher und für Ungeübte abschreckend.

Anhand von Simulationsmodellen wurden die Anteile an Kfz-Durchgangsverkehr analysiert sowie verschiedene Szenarien simuliert und auf das Ziel hin bewertet, das Verkehrsaufkommen insgesamt zu senken. Interessant dabei ist, dass sich die Maßnahmen auch kombinieren lassen, sodass von deutlich reduzierten Kfz-Anteilen ausgegangen werden kann. Simuliert wurden die Führung als Einbahnstraße stadteinwärts oder stadtauswärts sowie ein Erzwingen des Rechtsabbiegens für von der Venloer Straße kommende Kraftfahrzeuge an der Kreuzung zum Gürtel – siehe dazu auch den Beitrag auf Seite 18 dieser Ausgabe.

In der Diskussion wurde vorgeschlagen, die Venloer Straße von der Äußeren Kanalstraße aus zu denken. Eine Kombination zweier Planfälle könnte dann etwa so aussehen: Einbahnstraßenführung stadteinwärts bis zum Ehrenfeldgürtel, von dort bis zur Inneren Kanalstraße Ausweisung als Geschäftsstraße und zwar als Einbahnstraße in umgekehrter Richtung, also stadtauswärts. Laut Prognosen verlagere sich bei dieser Lösung maximal zehn Prozent des Kfz-Verkehrs auf die Nachbarstraßen. Perspektivisch wurde darüber hinaus auch die autofreie Lösung thematisiert.

Unabhängig von Durchfahrverboten oder Einbahnstraßenregelungen stellt sich die Frage, wie der verbleibende Verkehr auf der Venloer Straße geregelt werden kann. Der VCD hatte hierzu anlässlich des Tag des guten Lebens bereits eine nicht repräsentative Umfrage unter den Standbesuchern durchgeführt, bei der die Führungsform der Fahrradstraße mit Freigabe für den Lieferverkehr die größte Zustimmung gefunden hatte. Im Workshop wurde ebenfalls die Variante einer Fußgängerzone thematisiert, die jedoch für den Radverkehr nachteilig wäre, da zügiges Fahren untersagt würde. Die Form des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, der mit Tempo 20, rechts vor links an Knotenpunkten und ohne Separierung der Fahrbahn einhergeht, erscheint letztlich als das wahrscheinlichste Szenario.

Gürtel

Der Gürtel ist eine sehr breite Verkehrs-Trasse mit viel Potential. Wenn er für Radfahrende gut befahrbar wird, nehmen diese auch kleinere Umwege in Kauf. Darüber hinaus liegen viele Schulen am Gürtel. Es ist daher dringend erforderlich, den Weg mit dem Rad sicher für alle zu gestalten, insbesondere auch für Ungeübte. Zurzeit ist der Gürtel zweistreifig ausgebaut mit teilweise zusätzlichen Abbiegespuren. Die baulichen benutzungspflichtigen Radwege sind zu schmal, oft von Lieferanten oder Kurzzeitparkern zugestellt und stets dem Risiko des Rechtsabbiege-Verkehrs ausgesetzt. Darüber hinaus sind die Bürgersteige entweder zu schmal für das Fußgängeraufkommen oder werden legal wie illegal zum Parken verwendet, sodass Radfahrende durch geöffnete Autotüren gefährdet sind.

Aufgrund der vorhandenen Breite ist am Gürtel ausreichend Platz vorhanden,

um schnell eine qualitativ hochwertige Verbindung für den Radverkehr zu schaffen. Es gibt wenige kritische Engstellen, diese sollten aber die schnellstmögliche Umsetzung der möglichen Maßnahmen nicht verhindern.

Für eine radverkehrstaugliche Umgestaltung des Gürtels wurden auf dem Facharbeitskreis unter anderem folgende Vorschläge gemacht: Tempo 30, einspurig pro Richtung für Kfz (außer nördlich der Nußbaumer Straße in Richtung Autobahn), Radschnellwegstandards auf Fahrbahnniveau, kein ruhender Verkehr, wenn er die Radfahrenden gefährdet. Inzwischen wurde die Einspurigkeit für Kraftfahrzeuge durch die Bezirksvertretungen Ehrenfeld und Lindental bereits beschlossen.

Wenn eine Mobilitätswende erreicht werden soll, dann müssen gerade solche Verbindungen ertüchtigt werden. Das bedeutet kurzfristig das konsequente Freihalten der Radwege, um die Sicherheit für die Schüler*innen zu gewährleisten und eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, um es Radpendlern zu erlauben, die rechte Fahrspur zu verwenden und zügig voranzukommen, anstatt auf einem zu engen Radweg ausgebremst zu werden.

Schülerbefragung

Die Schülerbefragung wurde an vier Ehrenfelder Schulen durchgeführt: an der Max-Ernst-Gesamtschule, der Geschwister-Scholl-Realschule sowie zwei Gymnasien. Unter anderem konnten die Schüler*innen dabei ihre Schulwege in einen Stadtplan einzeichnen.

Aus der Befragung konnten detaillierte Erkenntnisse über die Verkehrsmittelwahl gewonnen werden. So zeigte sich, dass diejenigen, die regelmäßig das Rad nutzen, dieses als schnell und praktisch einschätzen, was bei Nicht-Nutzern nicht der Fall ist. Image-Kampagnen können helfen, den Radanteil zu erhöhen. Dabei ist der Fahrradanteil an den Schulen sehr unterschiedlich ausgeprägt. Dies liegt zum Teil an der geographischen Lage mit längeren Wegen, zum Teil aber auch an Faktoren, die sich ändern lassen. Die Verbesserung der Radabstellanlagen an den betrachteten Schulen ist ein Beispiel dafür, wie mit einfachen Mitteln die Akzeptanz erhöht werden kann.

Als Beispiel wurde das Montessori-Gymnastium herausgegriffen: Dorthin fahren 66 Prozent aller Lernenden täglich mit dem Rad. Entsprechend viel genutzt wird die Rochusstraße, die derzeit allerdings auch als Schleichweg für den Kfz-Verkehr zur Venloer Straße dient. Im Facharbeitskreis wurde deshalb die Idee diskutiert, die Einbahnstraßenrichtung in der Rochusstraße zwischen Venloer Straße und Häuschensweg umzudrehen. Prognosen zufolge ließe sich der Kfz-Verkehr dadurch bereits effektiv reduzieren. Des Weiteren wurden der Mühlenweg und der Sandweg wegen des starken Kfz-Aufkommens als Sorgenkinder benannt sowie Überlegungen angestellt, die Westendstraße und den Bahnübergang Sandweg für den Kfz-Verkehr komplett zu sperren.

Mit am wichtigsten erscheint jedoch wieder das Thema Verkehrssicherheit, sowohl die empfundene als auch die reale. Heute wechseln viele Schüler im Alter von 15/16 Jahren von Bus und Bahn auf das Rad. Bei gesicherten Schulwegen könnte dieses Einstiegsalter gewiss gesenkt werden.

Ausblick

Nach den ersten Vorschlägen für Hauptachsen und Routen soll im Januar der dritte Facharbeitskreis stattfinden, im Anschluss daran eine Bürgerveranstaltung im Februar.

Ein Gesamtkonzept ist leider noch nicht erkennbar, sondern eher eine Aneinanderreihung von Maßnahmen, die, nachdem sie priorisiert und beschlossen sein werden, nacheinander abgearbeitet werden. Es wäre wünschenswert, dass mit dem Konzept ein Bild des Bezirks Ehrenfeld gezeichnet wird, das aufzeigt, mit welchen Maßnahmen man in welchem zeitlichen Rahmen das Radverkehrskonzept umsetzt. Nur so bleibt man der Stadtgesellschaft gegenüber glaubwürdig, die sich stark in diesen Beteiligungsprozess eingebracht hat.

Zum Beispiel wäre von einem Konzept zu erwarten, dass

- basierend auf den Erkenntnissen der vier Schulen die Schulwege aller im Bezirk liegenden Schulen überprüft und radverkehrssicher gestaltet,
- familientaugliche Radwege aus allen Stadtteilen ins Versorgungszentrum Ehrenfeld eingerichtet sowie
- Rad-Pendelstrecken zu den Nachbarstadtteilen und -kommunen eingerichtet werden.

VCD-Arbeitskreis Radverkehr ❐

FRIEDENSBILDUNGSWERK

Bildungsurlaub Mediation
Sprachen

Info: www.friedensbildungswerk.de

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

Sprachen - Hocharabisch – Russisch – Hebräisch Griechisch - Ungarisch - Chinesisch

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

Vortrag und Workshop zum Grundgesetz
Do 05.03.2020/ 19.30 Uhr **Vortrag** mit **Abraham Lehrer**
Sa 07.03.2020/ 10 – 13 Uhr **Workshops mit Anne Lütkes** und **Dr. Ali Kemal Gün**
Beide Veranstaltungen finden in der Melanchthon Akademie
In Kooperation mit dem Runden Tisch für Integration und dem Friedensbildungswerk statt / Eintritt frei/
Anmeldung erbeten

Friedensbildungswerk Köln
Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln
E- Mail: fbkkoeln@t-online.de
Telefon: 0221 9521945

Fahrradstraßen

Erste Erfahrungen und Handlungsempfehlungen

Fahrradstraßen werden zunehmend zu einem wichtigen Instrument der Verkehrsplanung der Stadt Köln. Hier soll dargelegt werden, wie es gelingen kann, dass sie zu einer wirklichen Verbesserung der Verkehrsqualität beitragen und nicht ein modisches Accessoire im Verkehrsportfolio bleiben.

Die Straßenverkehrsordnung legt fest, dass auf einer Fahrradstraße besondere Regeln gelten. Das zentrale Postulat lautet: „Die Fahrradstraße ist dem Radverkehr vorbehalten." Die anderen Verkehrsteilnehmer, so sie denn durch Zusatzzeichen erlaubt sind, dürfen den Radverkehr nicht behindern und stören. Dies bedeutet, dass Autos Fahrradfahrer nicht überholen dürfen und sich hinter diesen einreihen müssen, falls die Begebenheiten einen sicheren Überholvorgang nicht ermöglichen. Zudem ist das Tempo auf 30 km/h begrenzt und Fahrradfahrer dürfen nebeneinander fahren.

Zunächst nur stockender Ausbau

Die erste Fahrradstraße Kölns entstand 1993 mit dem Johannesweg in Köln-Höhenhaus. Acht weitere Fahrradstraßen wurden in den folgenden Jahren in verschiedenen Stadtteilen eingerichtet. Ein zusammenhängendes Netz wurde nicht entwickelt. Danach stockte der Ausbau, Fahrradstraßen schienen der Vergangenheit anzugehören. Erst 2012 wurde eine neue Fahrradstraße deklariert: der Weidenweg. Dies ist der rechtsrheinische Uferweg, der von der Alfred-Schütte-Allee bis hin zur Rodenkirchener Brücke am Rhein entlangführt.

Beschilderung am Beginn der Fahrradstraße Weidenweg in Köln-Poll

Zentrales Instrument in den Radverkehrskonzepten

In den Radverkehrskonzepten Innenstadt 2015 und Lindenthal 2014 wurde dem Instrument „Fahrradstraße" eine große Rolle zugewiesen. Es ist somit wieder in der öffentlichen Diskussion präsent. In der Innenstadt sollen bis zu fünfzig Fahrradstraßen ein enges Infrastrukturnetz stricken, um ein sicheres Gefühl beim Radeln zu vermitteln und so den Fahrradverkehr zu stärken. Die Kölnische Rundschau spricht gar von einer Revolution im Verkehrsbereich. Die ersten Fahrradstraßen aus diesen Projekten werden nunmehr eröffnet. Die Fahrradstraße Friesenwall ist der erste Abschnitt der geplanten Fahrradstraßenachse über die Wälle von der Südstadt in die Nordstadt. Andere bereits eingerichtete Fahrradstraßen befinden sich im Bezirk Lindenthal. Die Zülpicher Straße auf Höhe der Universität ist seit 2016 ebenfalls Fahrradstraße und tatsächlich die einzige, die in einem kleinen Bereich ausschließlich dem Fahrradverkehr gewidmet ist.

Die Beispiele Weidenweg und Friesenwall

Es geht hier nun darum festzustellen, welches Design notwendig und welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um das Konzept Fahrradstraße zu einem Erfolg werden zu lassen. Der Rückblick zeigt, dass vermieden werden muss, dass sich außer einem Schild auf einer Straße nichts ändert. Anhand von zwei Fahrradstraßen soll nun aufgezeigt werden, was sich positiv auf eine Veränderung des Verkehrsverhaltens auswirkt.

Am Weidenweg weist ein Schild an der Alfred-Schütte-Allee darauf hin, dass hier eine Fahrradstraße beginnt. Durch das Zusatzzeichen „Kfz frei" ist Autofahrern das Befahren gestattet. Piktogramme

Friesenwall im Juni 2019 nach der Umgestaltung zur Fahrradstraße

wurden nicht aufgetragen. Parkverbotsschilder sind verwuchert und unregelmäßig aufgestellt. Im Alltag dominiert der Fahrradverkehr, einige wenige Autofahrer parken an den Rändern der Straße. In den Sommermonaten, gerade am Wochenende, ergibt sich hier jedoch ein anderes Bild. Eine Vielzahl an Autofahrern befährt nun die Fahrradstraße. Die gesamte Straße wird rechts und links beparkt, so die Fahrbahn verengt und das sichere Radfahren einschränkt. Hier zeigt sich, dass Fahrradstraßen dann funktionieren, wenn der Autoverkehr gering ist. Sobald mehr Autos fahren, drängen diese den Radverkehr ins Abseits.

Der frisch eröffnete Friesenwall gibt weitere wichtige Hinweise in Hinblick auf Design und Gestaltung. Bei seiner feierlichen Eröffnung Anfang Juni befand er sich in einem baulich unvollständigen Zustand. Das Fahrradstraßenschild war aufgestellt, das Piktogramm aufgetragen, der ausschließliche Anliegerverkehr war angeordnet, Parkverbotsschilder auf der linken Seite aufgestellt. In den ersten Tagen und Wochen war zu beobachten, dass die Schilder keinerlei Lenkungswirkung entfalteten. Die Autofahrer parkten links und stellten den Bürgersteig zu. Mit dem Aufstellen der Abstellanlagen für Fahrradfahrer und dem Etablieren der Außengastronomie wurde das linksseitige Parken wirksam unterbunden und der Platz für

das sichere Fahrradfahren wurde deutlich erhöht. Es ist eine Straße entstanden, die man als Fahrradfahrer komfortabel nutzen kann. Die Breite der Fahrbahn ist in beiden Richtungen ausreichend. Flankiert wurde diese bauliche Maßnahme durch die Anordnung „Anlieger frei“. Die weiteren Straßen dieser Achse sollen ebenfalls nur für Anlieger freigegeben werden.

Die gelungene Gestaltung des Friesenwalls kann Vorbildcharakter für weitere Fahrradstraßen haben. Ein großes Manko bleibt die noch fehlende Anbindung in ein übergeordnetes Netz. Solange immer nur wenige Abschnitte besondere Regeln haben, führt dies zu einer Verunsicherung aller Verkehrsteilnehmer, die Unfallgefahr steigt, die neuen, für Radfahrer sichereren Regeln etablieren sich nicht. Alte Routinen setzen sich fort. Die Lenkungswirkung von Schildern reicht nicht aus.

Breitere Information nötig

Neben der Erfüllung der genannten Kriterien für die Gestaltung von Fahrradstraßen muss der Ausbau des Netzes durch breite wirksame Informationskampagnen der Stadt Köln flankiert werden. Die geltenden Regeln einer Fahrradstraße sind noch immer vielen Verkehrsteilnehmern unbekannt. Auch ist es unerlässlich, dass die Regeln durch das Ordnungsamt und die Polizei konsequent durchgesetzt werden. Schwerpunktkontrollen bei der Eröffnung einer neuen Fahrradstraße sind hilfreich, um das Verkehrsverhalten zu ändern. Schilder und ein eindeutiges bauliches und gestalterisches Design helfen die Regeln aufzuzeigen. Je mehr Fahrradstraßen angelegt werden, desto besser diese Regeln durch stetige Kontrolle durchgesetzt werden, umso eher wird sich dies in den Köpfen der Verkehrsteilnehmer festsetzen. Das Fahrradnetz muss klar erkennbar und intuitiv befahrbar sein, so wird die Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmern erhöht. Wenn die intensiven Informationskampagnen der Stadt Köln hinzukommen, dann werden die Fahrradstraßen den Verkehr in Köln nachhaltig verbessern.

Michael Vehoff,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr ❐

Verkehrsüberwachung

Regeln müssen deutlich werden

Köln benötigt mehr Fachleute für eine neue Mobilitätskultur.

Eine menschen- und umweltorientierte Verkehrspolitik benötigt viel Personal, nicht nur in Planung und Bauausführung, sondern vor allem auch „auf der Straße“: zur Umsetzung rad- und fußverkehrsfreundlicher Regelungen, als AnsprechpartnerIn bei Fragen zu neu installierten Verkehrsschildern (zum Beispiel „Fahrradstraße“) und natürlich auch zur Erteilung freundlicher Hinweise zum Beispiel auf die Senkung von überhöhten Geschwindigkeiten oder auf nicht vorhandene oder abgelaufene Parkscheine.

Ordnungsamt mit zu geringen Kompetenzen

Im Zusammenhang mit den aufkommenden E-Scootern sowie mit der Durchsetzung des angeordneten Lkw-Durchfahrtverbots durch die Innenstadt wurde deutlich, dass die heutigen Kompetenzen des städtischen Ordnungsamts bei Weitem nicht ausreichen, um eine moderne Verkehrspolitik effektiv durchzusetzen, denn für den fließenden Verkehr (und dazu gehören über die Gehwege heizende E-Scooter) ist derzeit nur die Polizei zuständig. Als Landesbehörde ist sie zwar auch auf den städtischen Straßen in Köln aktiv, kann aber nicht annähernd der Aufgabenfülle gerecht werden, die eine rad- und fußverkehrsfreundliche Verkehrspolitik erfordert. Denn hierzu sind eine flächendeckende Präsenz und eine Achtsamkeit auf Details absolut notwendig.

Missachtung von Radverkehrszeichen als Beispiel

In den letzten Jahren wurden verstärkt Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn markiert. Aus Kosten- und Sicherheitsgründen wurde die Einrichtung solcher Radverkehrsanlagen in der Vergangenheit immer wieder gefordert. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass diese oft durch haltende oder parkende Autos blockiert werden. Die Anlage solcher Radstrecken erfordert also gleichzeitig eine ständige Überwachung, ansonsten können sie ihren Zweck nicht erfüllen. Die Polizei ist bei Weitem nicht in der Lage, eine solche Überwachung flächendeckend sicherzustellen. Als Ausweg wird von Seiten der Rad- und Umweltverbände die Absicherung der Radspur durch Trennelemente (im Fachjargon als „Protected Bike Lanes“ bezeichnet) gefordert. Gerade in den innerstädtischen Bereichen werfen solche Lösungen aber Fragen nach der stadtgestalterischen Verträglichkeit auf.

Um solche Probleme besser in den Griff zu bekommen, müsste die Kölner Politik bereit sein, mehr Geld in die Hand zu nehmen, um den Verkehrsdienst des Ordnungsamts personell zu verstärken und dessen Ausbildung zu verbessern. Gleichzeitig sollte das Land NRW dem städtischen Ordnungsdienst zusätzlich zur Polizei auch die Kompetenzen zur Regelung des fließenden Verkehrs übertragen.

Werben für neue Mobilitätskultur

Bei der Arbeit eines solchen weiterentwickelten städtischen Verkehrsdienstes müßte nicht die Sanktionierung von Fehlverhalten im Vordergrund stehen, sondern die Information über ein umsichtiges und rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr, gerade gegenüber „schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen“. Dabei reicht die heutige, nur auf die Straßenverkehrsordnung bezogene Sichtweise nicht aus, um einen ganzheitlichen Verkehrsregelungsansatz zu erfüllen. Denn es müssten auch Fragen des Umweltschutzes und der Stadtverträglichkeit, die lokalpolitische Ziele darstellen, aber nicht durch die StVO abgedeckt werden, Teil des Aufgabenspektrums sein. Letztendlich ginge es also bei der Arbeit eines solchen städtischen Verkehrsdienstes um das Werben für eine neue Mobilitätskultur „auf der Straße“.

Doris Klug ❐

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Maßnahmen und Planungen

Radfahrstreifen auf Christoph- und Magnusstraße

Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt wurden die Radverkehrsachsen Christoph- und Magnusstraße als Maßnahmen mit hoher Priorität definiert. Die vierspurigen Straßenräume sind aus heutiger Sicht überdimensioniert. Zukünftig soll daher dem Grundsatz nach die jeweils rechte Autospur in einen Radfahrstreifen umgewandelt werden.

Die Achse Christophstraße bildet die innerstädtische Fortsetzung der aus Ehrenfeld und Neu-Ehrenfeld kommenden Subbelrather Straße. Entlang dieser Achse wurde bereits im letzten Jahr die Gladbacher Straße (ehemals Einbahnstraße) durch die Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen für Radfahrende in Gegenrichtung geöffnet. Die Achse Magnusstraße bildet die innerstädtische Fortsetzung der vom Stadtteil Ehrenfeld kommenden Venloer Straße.

Es ist geplant, einzelne Ampeln zurückzubauen, die verbleibenden Ampeln barrierefrei zu erneuern und die Straßen mit großzügigen Aufstellflächen und indirekten Linksabbiegemöglichkeiten für Radfahrende auszustatten. Auf der Magnusstraße wird zudem der alte, schmale Radweg teilrückgebaut und die Fläche den Gehwegen zugeschlagen.

Fahrradstraßenachsen: Umsetzung nimmt Fahrt auf

Im Radverkehrskonzept Innenstadt wurden neben einem Fahrradstraßennetzplan auch Ausbaustandards definiert. Erste Anwendungsfälle wurden in 2018 mit der Zülpicher Straße und in 2019 mit dem Friesenwall umgesetzt.

Am Friesenwall wurde eine Fahrradstraße mit innovativen Begleitmaßnahmen, darunter die Umwandlung von 50 Kfz-Stellplätzen, für den Fuß- und Radverkehr umgesetzt. Bei einem Pressetermin am 31. Mai 2019 gab Oberbürgermeisterin Henriette Reker den Friesenwall durch die Enthüllung des Verkehrsschildes „Fahrradstraße“ offiziell frei. „Der neue Friesenwall ist zudem ein großer Gewinn für Fußgängerinnen und Fußgänger. Denn auch für sie bietet die Straße nun eine größere Aufenthaltsqualität“, so die Oberbürgermeisterin.

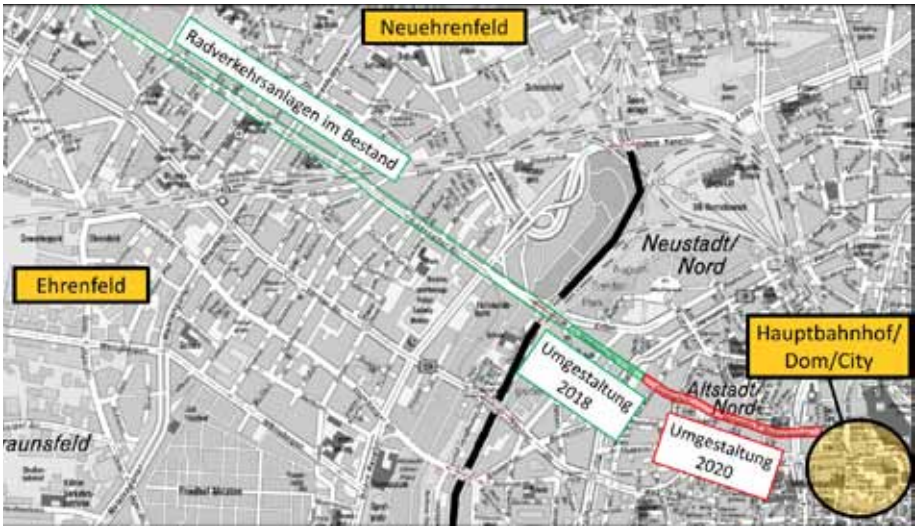
Im Radverkehrskonzept Innenstadt wurden Standards für Fahrradstraßen hinsichtlich Fahrbahnbreite, Vorfahrt an Kreuzungen und Piktogramme definiert, die im Friesenwall konsequent angewendet wurden. Bei der Umsetzung wurden auch die Ansprüche und Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern beachtet. So entsteht durch die Umwandlung von Stellplätzen neben einer breiteren Fahrbahn auch ein sogenannter „Multifunktionsstreifen“, unter anderem mit 120 neuen Fahrradabstellplätzen, Schilderpfosten, Parkscheinautomaten und Sitzbänken. Durch die neue Gliederung des Straßenraums sind Gehwege in ihrer gesamten Breite wieder nutzbar.

Friesenwall vor und nach der Umgestaltung zur Fahrradstraße © Stadt Köln (oben), verenaFOTOGRAFIERT (unten)

Die Eröffnung der Fahrradstraße wurde mit einer Öffentlichkeitskampagne begleitet. An Hauseingängen, Fahrzeugtüren und Fahrradlenkern wurden Türanhänger verteilt, auf denen der Regelungsinhalt von Fahrradstraßen erläutert wurde.

Die Einrichtung der Fahrradstraße im Friesenwall bildet den Auftakt für eine ganze Fahrradstraßenachse, die parallel zu den Ringen sukzessive auf den Kölner Wällen entstehen wird. Im kommenden Jahr wird auf dieser Achse voraussichtlich mit dem Mauritiuswall die nächste Fahrradstraße ergänzt.

Eine weitere bedeutende Fahrradstraßenachse wird die Innenstadt künftig in nord-südlicher Richtung durchqueren und soll deren Durchlässigkeit verbessern. Auf dieser Achse werden voraussichtlich im kommenden Jahr mit der Fleischmengergasse, dem kleinen Griechenmarkt und der Straße am Weidenbach, weitere Fahrradstraßen umgesetzt. Im Vorgriff auf diese Achsen wurden an den Knoten Fleischmengergasse/Neumarkt und Rothgerberbach/am Weidenbach bereits Optimierungen vorgenommen.



Radfahrstreifen Christophstraße

Mehr Raum für Rad- und Fußverkehr am Neumarkt

Mitte Oktober wurde aus Fahrtrichtung Neumarkt die Zufahrt für den Kfz-Verkehr in die Fleischmengergasse unterbunden und somit die stark frequentierte Querung über die Cäcilienstraße optimiert. Die Aufstell- und Begegnungsfläche für den Rad- und Fußverkehr konnte somit vergrößert werden. Darüber hinaus hat die Verwaltung insgesamt 16 zusätzliche Fahrradabstellplätze geschaffen. Komfort und Verkehrssicherheit aktiver Mobilitätsformen wurden verbessert.

Die Fleischmengergasse wird täglich von bis zu 6.000 Radfahrenden genutzt und ist im Radverkehrskonzept Innenstadt Teil einer bedeutenden Fahrradstraßenachse in Nord-Süd-Richtung.

Radwegesanierungen und bauliche Anpassungen

Innerhalb der letzten Monate hat die Stadt Köln rund 2,5 Kilometer Geh- und Radwege saniert und somit für eine Verbesserung des Fahrkomforts gesorgt.

Zwischen der Drehbrücke und der Südbrücke wurde der parallel zur **Alfred-Schütte-Allee** verlaufende Geh- und Radweg saniert. Der etwa ein Kilometer lange Abschnitt weist durchgängig eine Breite von etwa 4,5 Metern auf.

In Zollstock wurde auf der Straße **Am Vorgebirgstor** der 350 Meter lange südliche Radweg zwischen Höninger Weg und Vorgebirgstraße in einer Breite von etwa 1,90 Metern erneuert.

Zwischen Merheim und Holweide wurde auf dem nördlichen Abschnitt der **Ostmerheimer Straße** die Fahrbahndecke saniert. Dieser etwa 400 Meter lange Abschnitt darf nur von Anliegerinnen und Anliegern mit dem Auto befahren werden.

Neue Absperrung an der Fleischmengergasse
© verenaFOTOGRAFIERT

Die Fahrradstraße **Weidenweg** wurde auf einer Länge von etwa 700 Metern zwischen der Alfred-Schütte-Allee und der Rodenkirchener Brücke erneuert.

Im Stadtbezirk Porz wurden an der **Humboldtstraße** insgesamt neun Bordsteinabsenkungen und an der Bahnhofstraße eine Absenkung umgesetzt. Ebenso konnte in Müngersdorf an der Straße **Am Lindenweg** für die Radfahrenden durch eine Bordsteinabsenkung eine deutliche Verbesserung geschaffen werden. Durch die Maßnahme an der Kreuzung **Clever Straße/Wörthstraße/An der Münze** wurde die Möglichkeit für Radfahrende umgesetzt, links abzubiegen.

In Neuehrenfeld hat die Stadt Köln auf der **Herkulesstraße** an der Zufahrtsrampe zur Inneren Kanalstraße die Umlaufsperre durch Poller ersetzt und die Bordsteine in einer ausreichenden Breite auf null abgesenkt. Um an dieser Stelle eine legale Anbindung aus dem Kölner Norden nach Neuehrenfeld zu ermöglichen, wurde der vormals getrennte Geh- und Radweg in eine gemeinsame Führung geändert, sodass Radfahrende hier nun bis zur Graeffstraße in beide Richtungen fahren dürfen.

Sanierte Ostmerheimer Straße ©Stadt Köln

Im Bereich **Jahnstraße/Humboldtstraße** wurde die Aufpflasterung erneuert, um den Komfort und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu verbessern.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat entlang des **Dellbrücker Mauspfads** zwischen Dellbrück und Brück, entlang des **Brücker Mauspfads** zwischen Brück und Rath/Heumar und entlang des **Grengeler Mauspfads** zwischen Rath/Heumar und Grengel die gemeinsamen Geh- und Radwege erneuert. Diese wurden in Asphalt gebaut und weisen eine durchgängige Breite von 2,5 bis drei Metern auf. Die Gesamtlänge der Abschnitte beträgt etwa 4,5 Kilometer.

Klimaschutz durch Radverkehr: Fördermittel bewilligt

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) und die Nationale Klimaschutzinitiative schreiben jährlich den Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ (*www.klimaschutz.de/radverkehr*) aus. Die Stadt Köln hat im Mai 2018 die Projektskizze: „Offensive Fahrradparken – smart und sicher“ eingereicht und wurde im Sommer 2018 aus 98 bundesweit eingereichten Projektskizzen mit 36 weiteren Antragstellern ausgewählt.

Im Oktober 2018 hat die Stadt Köln den notwendigen Förderantrag eingereicht und im September 2019 einen Förderbescheid über 2,47 Mio. Euro bei einer Gesamtinvestition von 3,55 Mio. Euro erhalten.

daVinci
Denkmöbel
ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich
→ wunderschön
→ eine Investition für's Leben

Köln | Roonstraße 6 | am Barbarossaplatz | fon: 0221 – 921 39 50 | www.denkmoebel.de

Das Förderprojekt soll der gestiegenen Nachfrage nach gesicherten Fahrradparkmöglichkeiten sowie nach Servicestationen in Wohnquartieren und an Bike-and-Ride-Haltestellen gerecht werden.

Das Projekt sieht in den nächsten drei Jahren bis zu fünf Bike Tower mit jeweils 120 Einstellplätzen an Verknüpfungs- und Endhaltestellen vor. Damit wird erstmals in Köln eine vollautomatische Parkierungsanlage für Fahrräder eingeführt. Ebenfalls sollen alle 500 Fahrradboxen mit einem elektronischen Schließsystem umgerüstet werden, um deren Nutzung heutigen Ansprüchen anzupassen. Um gesichertes Fahrradparken in den Wohnquartieren zu fördern, ist der Bau von 25 Fahrradsammelgaragen vorgesehen.

Neben einer smarten Bedienung des gesicherten Fahrradparkens an den Bike-and-Ride-Haltestellen werden verstärkt Wünsche nach einem zusätzlichen Service zum Fahrradparken nachgefragt. Mit der Aufstellung von Luftstationen und Werkzeugsystemen sowie an ausgewählten Standorten Standsäulen mit Lademöglichkeiten für E-Bike-Nutzer soll dieser Nachfrage nachgekommen werden.

Rückbau freilaufende Rechtsabbieger

Am 3. Mai 2018 hat der Rat der Stadt Köln beschlossen, alle freilaufende Rechtsabbieger zu überprüfen und zu überplanen sowie bei Bedarf umzubauen. Als ersten Schritt hat die Verwaltung den Bestand erfasst. Ergebnis war, dass sich an 320 der insgesamt 950 vorhandenen signalisierten Knotenpunkte mindestens ein freilaufender Rechtsabbieger befindet.

Insgesamt sieben Mal stand das Team des Fahrradbeauftragten im Rahmen der Aktion ***Fahrradbeauftragter on Tour*** *an einem Infostand Rede und Antwort, informierte über umgesetzte und geplante Maßnahmen und verteilte Infomaterial und praktische Goodies für den Radverkehrsalltag.*
© Stadt Köln

In einem Arbeitskreis wurden drei Arbeitsebenen für die Untersuchung zur sicheren Gestaltung von freilaufenden Rechtsabbiegern beschlossen. Auf der ersten Arbeitsebene werden die 320 Knotenpunkte mit mindestens einem freilaufenden Rechtsabbieger durch die Verwaltung zusammengestellt und bewertet. Die zweite Arbeitsebene sieht die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur detaillierten Prüfung auf Beseitigung der Gefahrenstellen anhand von rund 40 beispielhaft ausgewählten Rechtsabbiegern vor. Die dritte Arbeitsebene beinhaltet die direkte Erarbeitung von Lösungsvorschlägen und Planung für acht Knotenpunkte.

Die zweite und dritte Arbeitsebene werden durch ein Ingenieurbüro bearbeitet. Parallel dazu soll das Büro als dritte Arbeitsebene für verschiedene Knotenpunkte unmittelbar planerische Lösungsvorschläge erarbeiten.

Sechs Knoten wurden in der zweiten Arbeitskreissitzung mit Polizei, VCD und ADFC abgestimmt:

- Aachener Straße/Innere Kanalstraße,
- Subbelrather Straße/Innere Kanalstraße,
- Riehler Straße/Amsterdamer Straße,
- Mauenheimer Straße/Geldernstraße,
- Boltensternstraße/Niehler Gürtel,
- Luxemburger Straße/Universitätsstraße.

Zwei weitere Knotenpunkte müssen noch festgelegt werden.

In einem separaten Arbeitsschritt plant die Verwaltung mit Unterstützung des externen Büros Ad-hoc-Maßnahmen: Durch einfache Mittel wie Abpollerung oder den ersatzlosen Entfall der Abbiegemöglichkeit sollen Gefahrenpunkte kurzfristig beseitigt werden.

Im ersten Fall entfällt der freilaufende Rechtsabbieger, die Rechtsabbiegemöglichkeit besteht jedoch weiter, ist aber in die Geradeausfahrt und die Lichtsignalanlage eingebunden. Voraussetzung ist jedoch, dass die Knotengeometrie dort ein Abbiegen erlaubt (Schleppkurve). Ein baulicher Eingriff soll zunächst nicht erfolgen. Im zweiten Fall wird die Rechtsabbiegemöglichkeit ersatzlos unterbunden. Dies kommt in Betracht, wenn die Abbiegeströme sehr schwach sind und alternative Routen für den Kfz-Verkehr bestehen.

Folgende Knotenpunkte werden als Ad-hoc-Maßnahme kurzfristig umgestaltet:

Grünpfeil am Ehrenfeldgürtel © Stadt Köln

- Am Kümpchenshof/Hansaring,
- Geldernstraße/Mauenheimer Gürtel/Parkgürtel,
- Höninger Weg/Vorgebirgstor/Pohligstraße,
- Escher Straße/Äußere Kanalstraße,
- Wendelinstraße/Aachener Straße,
- Eifelwall/Luxemburger Straße,
- Venloer Straße/Kamekestraße.

Die Umsetzung soll Ende 2019 abgeschlossen sein.

Grünpfeile für Radfahrende an Fahrradampeln

Anfang Juli hat die Stadt Köln an vier weiteren Fahrradampeln die bereits gesetzlich zulässigen Grünpfeile für Radfahrende angebracht. Der Grünpfeil erlaubt ihnen das Rechtsabbiegen, auch wenn die Fahrradampel „Rot" zeigt. An folgenden Standorten ist dies ab sofort möglich:

- Blaubach/Waidmarkt (Innenstadt),
- Ehrenfeldgürtel/Bartholomäus-Schink-Straße (Ehrenfeld),
- Magnusstraße/Friesenwall (Innenstadt),
- Mohrenstraße/Zeughausstraße (Innenstadt).

Fabian Fohlmeister/Mariolina Michaelis, Stadt Köln ❐

Aktuelle Informationen ...

... zum Radverkehr in Köln finden Sie unter *www.stadt-koeln.de > Leben in Köln > Verkehr > Radfahren.* Wer regelmäßig über die Arbeit des Amts für Straßen und Verkehrsentwicklung informiert werden möchte, kann dort über das Kontaktformular des Fahrradbeauftragten gerne einen Newsletter abonnieren.

Ihr Abo wird zum Multiticket.

Eine Karte – viele Möglichkeiten.

cambio

Nutzen Sie Ihr eTicket jetzt auch für cambio und fahren Sie besonders günstig. Über 130 Stationen im Rheinland!

www.cambio-CarSharing.de

Radschnellweg Frechen – Köln

Planungen werden konkreter

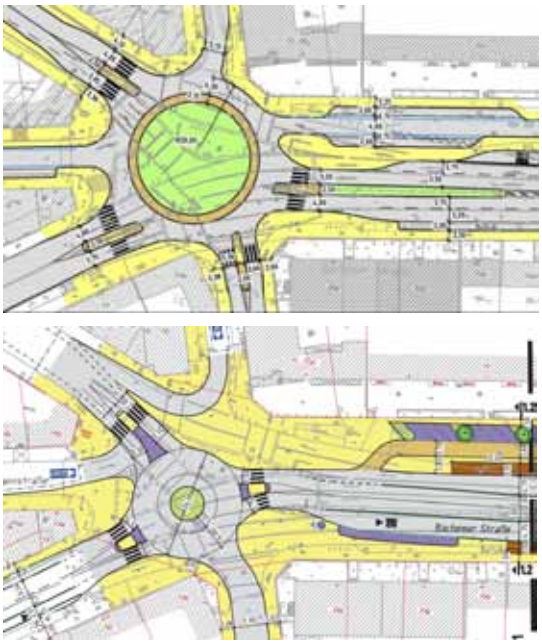
Die Vorentwurfsplanung ist fertiggestellt, ist aber an einigen Stellen stark verbesserungswürdig.

Kürzlich wurde die Vorentwurfsplanung zum Radschnellweg Frechen – Köln auch für das Kölner Stadtgebiet vorgestellt. Sie enthält einige Überraschungen und im Detail deutliche Abweichungen von den bisherigen Plänen.

Aktueller Stand

Nachdem die ursprünglichen Planungen des Radschnellwegs im Jahr 2013 beim NRW-Planungswettbewerb prämiert wurden, war es zeitweise ruhig geworden um das Projekt. 2016 wurde bekannt gegeben, dass ein Ingenieurbüro als Generalplaner seine Arbeit aufgenommen hatte. Ein Jahr darauf wurden in Bürgerinformationsveranstaltungen erste Ergebnisse präsentiert. Jetzt tauchten etwas überraschend zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 10. September 2019 die Ergebnisse der Vorentwurfsplanung im Ratsinformationssystem der Stadt Köln auf. Die zugehörige Beschlussvorlage der Verwaltung ist dort für jedermann einsehbar, inklusive der 29 sehr umfangreichen Anlagen.

Gemeinsam mit dem ADFC, Agora Köln und RADKOMM hat der VCD eine Stellungnahme zur Vorentwurfsplanung abgegeben und auf den Korrekturbedarf hingewiesen.



Möglicher Kreisverkehr an der Bachemer Straße gemäß Entwurf aus dem Sachstandsbericht vom 4. Mai 2017 (oben) und Variante 2 der Vorentwurfsplanung 2019 gemäß Anlage 17 Beschlussvorlage Verkehrsausschuss (unten)

Bachemer Straße am Park der Menschenrechte

Überraschenderweise wird der Radschnellweg gemäß der neuen Planung auf der Südseite des westlich der Universitätsstraße gelegenen Parks der Menschenrechte geführt. Dort, wo heute für den Radverkehr Schutzstreifen markiert sind, müsste die Straße teilweise verbreitert werden. Für die komplexe Umbaumaßnahme müssten bis zu neun Bäume im Park gefällt werden. Im Bereich zwischen Weyertal und Wilhelm-Backhaus-Straße soll der Radverkehr auf einer Busspur direkt an Bushaltestellen vorbeigeführt werden. Dass es sich dabei nicht um eine hohe Radverkehrsqualität handeln würde, kann schon heute an vergleichbaren Lösungen besichtigt werden.

Der große Verkehrsknoten der Bachemer mit der Hans-Sachs-Straße soll ebenfalls umgebaut werden, allerdings wieder mit einer großen Ampelanlage ausgestattet sein. Die jahrzehntelange Hoffnung, dass mit einem Kreisverkehr ein lebenswerter Stadtraum mit einer gleichberechtigten Führung aller Verkehrsteilnehmer entsteht, wäre damit endgültig zunichte gemacht.

Die vorherigen Planungen sahen den Radschnellweg auf der Bachemer Straße nördlich des Parks der Menschenrechte vor, in der direkten Verlängerung des bestehenden Radweges auf der gegenüberliegenden Seite der Universitätsstraße im Hiroshima-Nagasaki-Park.

Die Zufahrtsstraße zum Hildegardis-Krankenhaus böte mit bis zu sechs Metern Breite schon heute ausreichend Platz für eine komfortable Fahrradstraße – laut

Die Querung der Universitätsstraße an der Nordseite des Parks der Menschenrechte wäre die bessere Lösung.

Radschnellweg-Musterlösung beträgt das Regelmaß vier Meter zuzüglich 0,5 Metern Schutzraum zum Parkstreifen. Lediglich das jetzige Fahrbahnparken müsste entfallen, um eine sichere Führung zu ermöglichen. Zusätzlich müsste selbstverständlich der Knoten an der Universitätsstraße so gestaltet werden, dass eine neue Querungsmöglichkeit für den Radverkehr geschaffen wird. Umgebaut werden muss die Kreuzung übrigens bei allen Varianten, nur wäre der Eingriff in die Parkanlage bei der Nordvariante viel geringer und diese würde zudem dem Radverkehr durch die geradlinige Führung eine höhere Qualität bieten. Ein zusätzlicher Vorteil ist, dass eine mögliche Ergänzung des Radschnellwegs durch ein Brückenbauwerk über die Innere Kanalstraße (zweite Ausbaustufe) viel einfacher zu integrieren wäre. Ob eine solche Brücke sinnvoll und der notwendige Eingriff in die Parkanlage zu rechtfertigen ist, sollte zu einem späteren Zeitpunkt nach Umsetzung der ersten Ausbaustufe neu bewertet werden.

Als Alternative zu der nicht mehr zeitgemäßen lichtsignalgesteuerten Kreuzungslösung an der Hans-Sachs-Straße (Vorzugsvariante) enthalten die Pläne außerdem eine Variante 2 mit einem kleinen Kreisverkehr. Dieser berücksichtigt allerdings ebenso wie die Vorzugsvariante nicht die nördliche Trasse, sondern führt die Radfahrer in Fahrtrichtung Innenstadt direkt auf die Busspur. Auch die Verkehrsbeziehungen mit der Immermannstraße und der Classen-Kappelmann-Straße würden unnötigerweise entfallen. Dies ist ein echter Rückschritt gegenüber früheren Vorschlägen.

Nach Angaben des Gutachters wurden die Nordtrasse Bachemer Straße, ein großer Kreisverkehr sowie die angedachte Führung über die Immermannstraße schon so früh im Prozess der Vorentwurfserstellung verworfen, dass für diese Varianten überhaupt keine weiteren Detailprüfungen mehr stattgefunden haben. Während die Entscheidung gegen die Immermannstraße aufgrund der Führung teilweise nachvollziehbar ist, gilt dies ausdrücklich nicht für die beiden anderen angesprochenen Punkte.

Ein großer Kreisverkehr würde nicht nur die Qualität des Radschnellwegs erheblich steigern, auch der Stadtraum könnte dadurch profitieren.

Weiterer Verlauf

Auch auf den anschließenden Planungs-Teilstücken gibt es durchaus noch Optimierungsbedarf. Der Knotenpunkt Gleueler und Bachemer Straße könnte beispielsweise im Zusammenspiel mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen statt mit einer Ampelanlage als vorfahrtsgeregelter Knoten ausgestaltet werden, bei dem der Radschnellweg entsprechend Vorrang erhält. Auch die Zufahrt vom Kringsweg (Anbindung Universität an den Radschnellweg) muss dringend besser berücksichtigt werden.

Im weiteren Verlauf der Bachemer Straße muss hauptsächlich über das Kfz-Parken diskutiert werden. Dabei ist die Sachlage in Wohngebieten im Prinzip ziemlich simpel, wenn man die beigefügten Musterlösungen für Verbindungen in Nebenstraßen ernst nimmt. Solange die entsprechenden Regelmaße für Fahrradstraßen eingehalten werden, kann das Kfz-Parken weiterhin ermöglicht werden. Dies ist insbesondere im Sinne einer zügigen Umsetzung und Förderung der Akzeptanz des Projektes bei den Anwohnern sinnvoll. Dies bedeutet aber auch im Umkehrschluss, dass überall dort das Parken konsequent entfallen muss, wo die notwendige Fahrbahnbreite von 4,00 Meter plus Schutzraum nicht erreicht werden kann. Dies betrifft beispielsweise den letzten Abschnitt der Bachemer Straße vor der Stadtgrenze zwischen Decksteiner Straße und Militärring. Die Vorentwurfsplanung (Anlage 9) sieht hier den Erhalt der Parkplätze bei einer verbleibenden Restfahrbahn mit Zweirichtungsverkehr von 3,50 Meter vor, was im klaren Widerspruch zu den eigentlichen Vorgaben für Radschnellwege steht.

Querung des Militärrings

Für die Querung des Militärrings und den ersten Abschnitt im Äußeren Grüngürtel werden gleich vier Varianten vorgestellt. Die Vorzugsvariante sieht eine ebenerdige Querung mit einer Ampelanlage vor; auf dem Abschnitt bis zum Abzweig Haus am See soll eine parallele Straße für den Kfz-Verkehr errichtet werden. Diese zweifellos hohe Qualität für den Radschnellweg müsste allerdings mit einem äußerst hohen ökologischen Preis bezahlt werden: Bis zu 30 Baumfällungen wären für diese Führung erforderlich. Daneben fällt die bescheidenere „Variante Fahrradstraße“ mit nur einer Baumfällung besonders positiv auf. Die gemeinsame Führung von Autos und Radschnellweg in diesem Bereich hätte Komforteinbußen zur Folge, diese beschränken sich aber weitestgehend auf Wochenenden und Feiertage, da es hier fast ausschließlich Freizeitverkehr gibt. Außerdem könnten die negativen Auswirkungen auf den Radschnellweg durch konsequente Abschaffung des Parkens direkt an der Bachemer Landstraße minimiert werden.

Die beiden weiteren Varianten sehen eine Über- oder Unterführung des Militärrings vor. Insbesondere die Unterführung wirkt attraktiv, ist allerdings ebenfalls mit einem umfangreichen Eingriff in den Baumbestand verbunden. Der bisher vorgestellte Tunnelentwurf ist möglicherweise noch nicht ganz ausgereift und könnte durch geschickte Optimierung weniger zerstörerisch auf den Grüngürtel einwirken, beispielsweise durch eine gleichzeitige Anhebung der Fahrbahn des Militärrings. Auch diese Ingenieursbauwerke sollten als Option in einer zweiten Ausbaustufe betrachtet werden und erst nach der Sammlung von Erfahrungen mit der ebenerdigen Querung diskutiert werden.

Prioritäten richtig setzen

Bei einer Gesamtbetrachtung der Vorentwurfsplanungen und des zugehörigen Verkehrsgutachtens drängt sich der Verdacht auf, dass die Prioritäten nicht primär auf die Qualität des Radschnellweges gelegt wurden, sondern vielmehr die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr stärker im Fokus stand. Auch das Kfz-Parken scheint bei den Planungen wichtiger zu sein als eine hohe Qualität für den Radschnellweg. Die Entwürfe der spektakulären Ingenieursbauwerke lenken von den Unzulänglichkeiten der Vorzugsvarianten ab: Sowohl im Park der Menschenrechte als auch im Äußeren Grüngürtel droht ein unverhältnismäßiger Eingriff in die Natur.

Ein Radschnellweg wird dadurch charakterisiert, dass man auf diesem zügig Radfahren kann; deshalb sollte dies auch oberste Priorität der weiteren Planungen sein. Weitere wichtige Punkte sind eine schnelle Umsetzbarkeit, eine hohe Verkehrssicherheit, eine hohe Umweltverträglichkeit sowie eine allgemeine Aufwertung der Lebensqualität in der Stadt. Wenn man die Zielvorstellungen der Stadt Köln gemäß „Mobil 2025“ ernst nimmt, darf es nicht mehr vorkommen, dass man der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs sämtliche verkehrlichen Maßnahmen unterordnet. Dass dies ausgerechnet beim Projekt des Radschnellweges so deutlich zu Tage tritt, ist enttäuschend.

VCD-Arbeitskreis Radverkehr ❐

Radverkehrsplanung

Runde Tische für den Radverkehr

Ein Überblick über den aktuellen Stand der Runden Tische zum Radverkehr

Immer mehr Bezirksvertretungen richten Runde Tische zum Thema Radverkehr ein, an denen Politik, Verwaltung und meistens auch Verbände teilnehmen. Die Runden Tische eröffnen frühzeitig die Möglichkeit, die verschiedensten Aspekte von Vorhaben zu beleuchten und somit bessere Lösungen und dann auch eine größere Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen. Der VCD begrüßt diese Entwicklung und beteiligt sich an diesen Gremien.

Nippes: nicht alles läuft rund

Im Stadtbezirk 5 wurde der „Runde Tisch Radverkehr" auf Anregung des Arbeitskreises „Fahrradfreundliches Nippes" bereits vor einigen Jahren eingerichtet. Der „Runde Tisch" ist nicht offen, eingeladen wird durch den Bezirksbürgermeister. Teilnehmer, so die Absprache, sind Vertreter der Parteien in der Bezirksvertretung (BV), des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln und von VCD und ADFC. Wichtiger Besprechungspunkt ist der Sachstandsbericht zu Radverkehrsplanungen im Bezirk, der von der Verwaltung vorgetragen wird.

Nach dem zunächst verhaltenen Einstieg ist es in diesem Jahr zu Spannungen gekommen. Von VCD und ADFC wurde bemängelt, dass bei den Treffen aus der Bezirksvertretung nur die Grünen regelmäßig vertreten sind. Die Entscheidung der Mehrheitskoalition (CDU/SPD), mit den Initiativen nicht über ein angestrebtes Radfahrverbot auf dem Schillplatz zu sprechen, hat nicht zur Entspannung beigetragen, ebenso wenig unterbliebene Einladungen zu Ortsterminen zum Beispiel zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in gegenläufige Richtung, obwohl die Vorschläge hierzu von den Initiativen kamen.

Zwar ist richtig, dass in Sachen Radverkehr die Bezirksvertretung das Entscheidungsgremium ist und nicht der Runde Tisch, jedoch verfehlt aus unserer Sicht letzterer seinen Zweck, wenn Themen einseitig ausgeklammert werden. Für uns tauchte die Frage auf, ob unter diesen Voraussetzungen eine Mitwirkung am Runden Tisch überhaupt noch sinnvoll ist, zumal er bei der Stadt Köln als Pilotprojekt für Bürgerbeteiligung auserkoren wurde. Wir versuchen es trotzden weiter!

Immerhin waren Verbesserungen möglich, zum Beispiel wurden einzelne Einbahnstraßen – teilweise wie bei der Florastraße auch für uns überraschend – geöffnet. In einem Bürgerantrag haben wir jetzt alle nach unserer Auffassung noch zu öffnenden 94 Einbahnstraßen eingereicht, wir sind gespannt wie diese behandelt werden. Beispiele für weitere aktuelle Themen sind:

- Die Etzelstraße soll Fahrradstraße und ein sicherer Schulweg zur Gesamtschule an der Ossietzkystraße in Longerich werden. Bauliche Maßnahmen sollen den derzeit zu schnellen Autoverkehr entschleunigen. Eine sichere Anbindung für Schüler aus Bilderstöckchen zur Gesamtschule ist noch offen. Auf der Kempener Straße wurde zur Abbiegung in die Etzelstraße schon eine Querungshilfe errichtet.
- Zu beiden Seiten des Mauenheimer Gürtels soll eine Radverbindung eingerichtet werden. Vor fünf Jahren wurde ein Bürgerantrag beschlossen, Umsetzungspläne fehlen aber immer noch.
- Auf der Niehler Straße sollen zwischen Friedrich-Karl-Straße und Innerer Kanalstraße Schutzstreifen eingerichtet werden. Bislang gibt es Pläne lediglich bis zur Xantener Straße, nicht aber zur Fortführung zur Inneren Kanalstraße.

Im Jahr 2020 soll das Radverkehrskonzept Nippes in Angriff genommen werden, dazu brauchen wir viel Unterstützung.

Ehrenfeld

Im Herbst 2018 wurde von der Bezirksvertretung beschlossen einen „Runden Tisch Radverkehr" mit Teilnahme der Verbände einzurichten. Die konstituierende Sitzung fand noch im Dezember 2018 statt und inzwischen gab es zwei weitere Treffen, die stark von Themen des in Entwicklung befindlichen Radverkehrskonzepts Ehrenfeld geprägt waren. Darüber hinaus wurden aber auch die Sachstände und umgesetzten Maßnahmen diskutiert.

Unter den vielen und wichtigen Maßnahmen sind hier nur die zwei markantesten erwähnt: die Einrichtung der Fahrradstraßen in der Ottostraße und der Nussbaumer Straße zwischen Gürtel und Ottostraße und die Piktogramm-Kette auf den Venloer Straße.

Die Ottostraße wurde bereits im Sommer 2019 durch Beschilderung und Bodenmarkierungen als Fahrradstraße ausgewiesen. Bis Ende Oktober waren aber noch keinerlei Veränderungen im Parkverhalten oder in der Kommunikation seitens des Ordnungsamtes wahrnehmbar. Daher hat sich für die Schüler und Schülerinnen bislang leider nichts an der katastrophalen Situation geändert. Allerdings wurden Ende Oktober weitere Ausschilderungen vorgenommen: Zum einen ist sie jetzt durchgängig als Vorfahrtsstraße für den Radverkehr ausgewiesen, wodurch aus den Seitenstraßen kommende Fahrzeuge nun eindeutig den auf der Ottostraße Radfahrenden Vorfahrt gewähren müssen. Zudem wurde über große Teile der Fahrbahn Halteverbote angeordnet. Es bleibt zu hoffen, dass dies zukünftig auch zum Entfernen der falsch parkenden Kraftfahrzeuge führt und dadurch die Sicherheit der Radfahrenden – gerade in der dunklen Jahreszeit – erhöht wird.

Die Piktogramm-Kette auf den Venloer Straße zwischen Ehrenfeldgürtel und Äußerer Kanalstraße wird im Rahmen des Forschungsprojekts „Radfahren bei beengten Verhältnissen" untersucht. Parallel zum nicht mehr benutzungspflichtigen baulichen Radweg wurden auf der Fahrbahn Fahrrad-Piktogramme aufgebracht. Wer diese Strecke häufig fährt, kann feststellen, dass nun deutlich seltener gehupt wird, da nun eindeutig gekennzeichnet ist, dass die Räder trotz des baulichen Radwegs die Fahrbahn benutzen dürfen. Durch einfache Informationsvermittlung kann viel Aggressivität aus dem Straßenverkehr genommen werden.

Rodenkirchen

Zur Verbesserung der Situation für Radfahrende wurde bereits im Jahr 2017 der „Runde Tisch" eingerichtet. Die Beteiligung ist offen, und so ist regelmäßig ein Vertreter des ADFC anwesend. Beim letzten Termin Anfang Oktober 2019 war auch der Seniorenbeirat vertreten.

Geleitet vom Leiter des Bürgeramtes Rodenkirchen stellt das Team des Fahr-

radbeauftragten bereits geleistete und geplante Maßnahmen vor, die in der Runde diskutiert und bewertet werden. Dazu gehören beispielsweise Radwegsanierungen oder gefährliche Situationen im Bezirk, die dringend einer Verbesserung bedürfen.

Dabei nehmen schwere Unfälle mit Radfahrenden großen Raum ein, etwa die tödlichen Kollisionen am Sürther Bahnhof im Januar 2019 und unter der Rodenkirchener Brücke im Juli 2018.

Das Radverkehrskonzept für den Bezirk, Abstellanlagen, Fahrradstraßen und die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr sind die weiteren Themen. Auch die (testweise) Einrichtung von Grünpfeil-Kreuzungen wurde von der Verwaltung erläutert.

Als jüngstes Projekt zur Steigerung der Radverkehrssicherheit wurden die Vorrausetzungen zur Beseitigung von freien Rechtsabbiegern erläutert.

Wichtige Themen für die nähere Zukunft sind unter anderem die bessere Anbindung der Stadtteile Meschenich, Immendorf, Godorf und insbesonders Rondorf, wo bedeutende Wohnungsbauplanungen vorliegen.

Lindenthal

Anfang Juli fand das Auftakttreffen statt. Die Verwaltung stellte die bisher umgesetzten Maßnahmen, die aktuellen Projekte und die durch die Verwaltung priorisierte Liste der noch nicht umgesetzten Beschlüsse für den Radverkehr vor.

Aktuelle Projekte betreffen beispielsweise den maroden Radweg an der Universitätsstraße zwischen Aachener Straße und Gottfried-Keller-Straße. Kurzfristig wird die Nebenfahrbahn der Universitätsstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Langfristig ist ein Neubau direkt entlang der Universitätsstraße geplant. Zeitnah sollte aber auch die Kreuzung Universitätsstraße/Dürener Straße neugestaltet und der Zwang, sich von der Aachener Straße kommend auf einer zu kleinen Verkehrsinsel aufzustellen, beseitigt werden. Der Universitätsboulevard soll ferner zwischen Gyrhofstraße und Zülpicher Straße verlängert werden.

Im durch den Stadtwald verlaufenden Teil der Kitschburger Straße soll die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werden. Weiterhin steht an der Kreuzung Kitschburgerstraße/Dürener Straße eine Ampelerneuerung an. Der VCD hält es für dringend erforderlich, dabei zu berücksichtigen, dass in Zukunft die zulässige Geschwindigkeit auf der Kitschburger Straße und der Friedrich-Schmidt-Straße auf 30 km/h begrenz wird.

Zu den Punkten, die intensiver diskutiert wurden, gehört die Dürener Straße. Durch die Führung des Radweges auf den Gehwegen kommt es zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Die Radwegebenutzungspflicht ist zwar aufgehoben. Das Fahren auf der Fahrbahn ist allerdings durch das häufige Parken in zweiter Reihe nicht attraktiv. Auch sind die Fußgängerampeln nicht auf eine Radverkehrstaktung angelegt. Eine Verbesserung der Situation kann beispielsweise durch eine Umwidmung der Kurzzeitparkplätze in Ladezonen erreicht werden. Auch die Einführung von Tempo 30 würde die Attraktivität des Radverkehrs auf der Fahrbahn erhöhen. Die Ampelschaltungen sollten ebenfalls geprüft werden.

Insgesamt fand das Treffen in einer konstruktiven Stimmung statt. Insbesondere bei großen Problemen wie der Dürener oder der Bachemer Straße ist allerdings noch viel zu tun.

Der marode Fahrradweg an der Universitätsstraße zwischen Aachener Straße und Gottfried-Keller-Straße soll durch einen Neubau ersetzt werden.

Obwohl die Radwegebenutzungspflicht auf der Dürener Straße aufgehoben ist, wird die Fahrbahn durch Radfahrer aufgrund des häufigen Parkens in zweiter Reihe selten genutzt.

Mülheim

Am 28. August fand die erste Sitzung des Runden Tisches in diesem rechtsrheinischen Stadtbezirk statt. Neben der Bezirksvertretung, dem Bürgeramt und dem Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln waren mit dem ADFC, der Nachbarschaft Mülheim Nord und dem VCD auch Verbände und Initiativen eingeladen und anwesend. Schwerpunkte des Treffens waren Präsentationen des Teams des Fahrradbeauftragten zur Erläuterung des Instruments „Runder Tisch“, zur Vorgehensweise bei der Entwicklung von Radverkehrskonzepten in den Bezirken sowie zu abgeschlossenen und in Planung befindlichen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Mülheim.

Während dieser Präsentationen wurden einzelne Problemstellen andiskutiert, der Fokus lag aber darauf, das weitere Vorgehen festzulegen. So wurde angesichts der Wichtigkeit des Themas beschlossen, die Folgesitzung früher als ursprünglich geplant durchzuführen. Auch wurde festgelegt, dass jede Sitzung maximal drei Schwerpunktthemen haben sollte. Beim nächsten Treffen sollen dies die folgenden sein: Clevischer Ring, Bergisch Gladbacher Straße, Abstellstationen. Weitere angesprochene Probleme wie die Mülheimer Brücke, die Anbindung der Bruder-Klaus-Siedlung und die Frankfurter Straße sollen dann später thematisiert werden.

Weitere Bezirke

In der Bezirksvertretung Chorweiler gibt es noch keinen Runden Tisch zum Thema Radverkehr und in den Bezirken Porz, Innenstadt und Kalk finden diese ohne Beteiligung der Verbände statt. Wenn sich die durchweg positiven Erfahrungen aus den anderen Bezirken herumsprechen, werden die Vorteile eventuell erkannt werden und der VCD wird sich auch hier mit seiner Expertise in die Diskussionen einbringen können.

VCD-Arbeitskreis Radverkehr ❐

VCD, ADFC und ProVelo sind Projektpartner

Rad macht Schule – IGP wird fahrradfreundlich

An der Integrierten Gesamtschule Paffrath (IGP) in Bergisch Gladbach ist ein Projekt „Rad macht Schule – IGP wird fahrradfreundlich“ gestartet. Das Projekt wird im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ mit Mitteln des Bundesumweltministeriums und der „Nationalen Klimaschutzinitiative“ (NKI) bis zum Jahr 2021 gefördert.

Auf Initiative der Schule hatte im Mai 2018 eine Projektgruppe, bestehend aus der Stadt Bergisch Gladbach, der IGP und den regionalen Fahrrad- und Verkehrsclubs VCD Bergisch Gladbach, ADFC RheinBerg-Oberberg und ProVelo Bergisch Gladbach eine Projektskizze beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ eingereicht. Bis Ende 2018 wurde die Projektgruppe dann aufgefordert, einen detaillierten Förderantrag zu dem Vorhaben nachzuliefern. Im Mai 2019 kam dann der Zuwendungsbescheid. Die Projektgruppe kann eine finanzielle Unterstützung von rund 334.000 Euro erwarten, was einer Förderquote von 90 Prozent entspricht. Für NRW sind die Experten der Forschungszentrum Jülich GmbH als Projektträger zuständig.

Für 90 Prozent ist der Schulweg kürzer als fünf Kilometer

Eine aktuelle schulinterne Auswertung hatte ergeben, dass fast 90 Prozent aller Schülerinnen und Schüler der IGP einen Schulweg von weniger als fünf Kilometer haben, den man bequem und schnell mit dem Fahrrad bewältigen kann. Aber nur 15 Prozent aller Schülerinnen und Schüler fahren bisher bei gutem Wetter mit dem Fahrrad zur Schule.

Ziel des Projekts ist es, das Fahrradfahren für Schülerinnen und Schüler, aber auch für Lehrerinnen, Lehrer und andere Nutzergruppen angenehmer und vor allem sicherer zu gestalten, um so den Anteil der Radfahrenden zu erhöhen. Durch das neue Angebot sollen Elterntaxifahrten wegfallen und Schülerinnen und Schüler schon in jungen Jahren für das Fahrradfahren begeistert werden.

„Schlaue Wege“ von und zur IGP

In drei Jahren sollen insgesamt sieben sternförmige Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen einen sicheren und schnellen Weg mit dem Fahrrad von und zur IGP ermöglichen. Diese Routen, die sogenannten „Schlauen Wege“, wurden in Kooperation mit den Schülerinnen und Schülern, der Projektgruppe und mit Unterstützung der Kreispolizei erarbeitet. Dabei spielte die Sicherheit eine große Rolle. Bereits genutzte Routen der Schülerinnen und Schüler konnten in das Netz der „Schlauen Wege“ integriert werden. Es werden also bestehende Wege instandgesetzt und sicherer gestaltet.

Beim Projekt-Startschuss (von rechts): Irmgard Broeckmann (IGP), Friedhelm Bihn (VCD), Natascha Schemmann (Projektleiterin bei der Stadtverwaltung), Christoph Claes (ProVelo), Wibke Krause (Leiterin Stadtentwicklung/Kommunale Verkehrsplanung), Stadtbaurat Harald Flügge, Bernhard Werheid (ADFC) und interessierte Schüler Foto: Stadt Bergisch Gladbach

Auch neue Radinfrastruktur auf dem Schulgelände

Mit der Fördersumme sind beispielsweise Maßnahmen zur sicheren Routengestaltung vorgesehen. Geplant sind Markierungsarbeiten, die (Neu-)Organisation und Regulierung des Parkens im öffentlichen Raum und die sichere Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen. Gute Sichtbeziehungen sind ein wesentliches Anliegen. Schrittweise sollen die Routen bis 2021 realisiert werden. Als erste Maßnahme wird die Route B, von Norden auf die IGP zulaufend, umgesetzt.

Des Weiteren soll mit dem Geld auf dem Schulgelände eine neue Radinfrastruktur entstehen: Im Sommer 2020 ist die Installation von neuen, modernen Fahrradbügeln vorgesehen. Bis zu 500 Fahrrädern bieten die Bügel künftig eine teils witterungsgeschützte, weil überdachte, und sichere Parkmöglichkeit. Denn natürlich wurde auch das Thema Diebstahlschutz berücksichtigt.

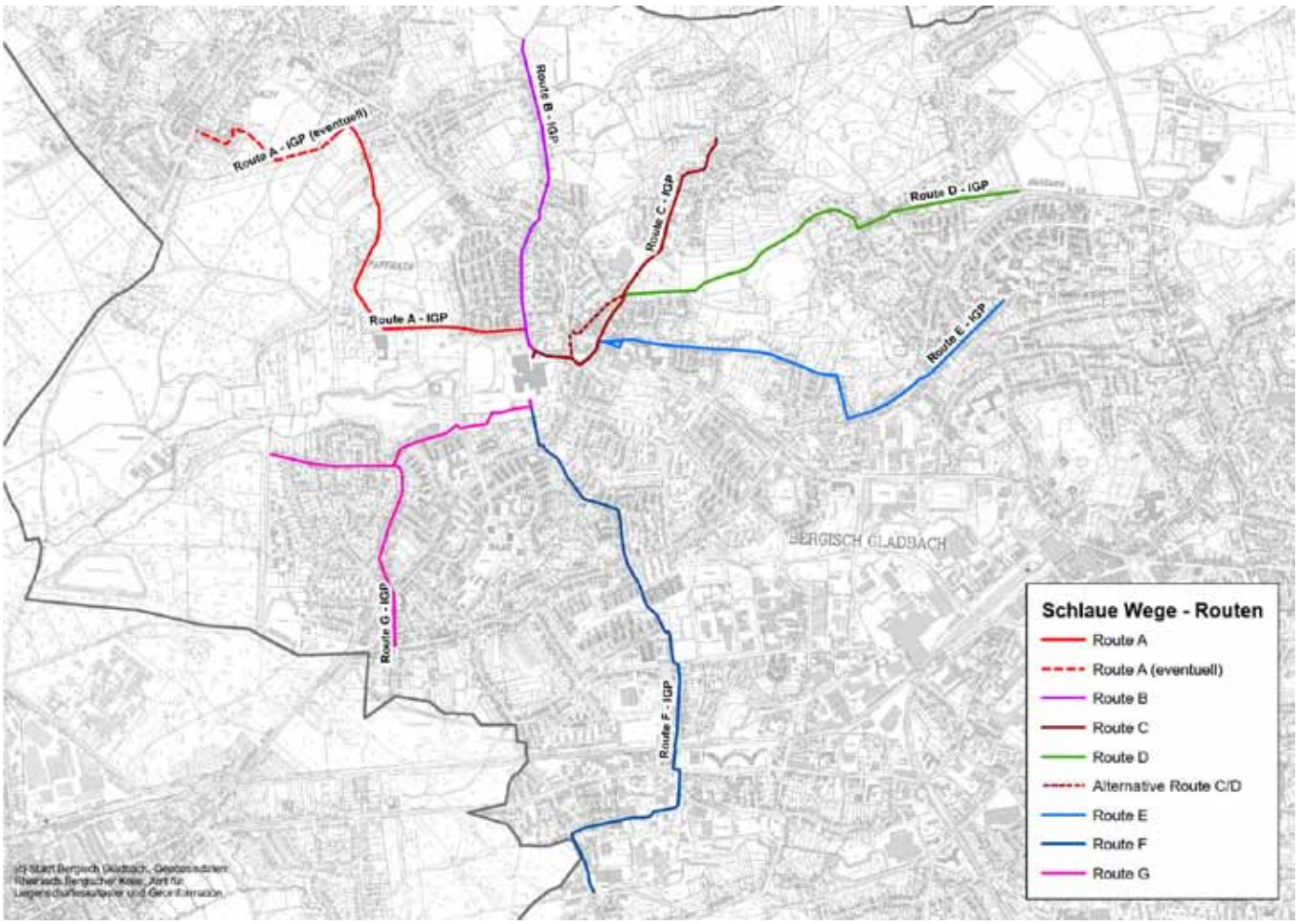
Das Logo und die Partner des Projekts „IGP wird fahrradfreundlich“

Radfahren bringt viele Vorteile

Radfahren macht Spaß, fördert die Konzentration und ist gut für das Klima. Ziel des Projektes ist deshalb die Förderung des Radverkehrs von und zur Schule:

- Sichere und schnelle Erreichbarkeit der IGP aus allen umliegenden Stadtteilen mit dem Fahrrad,

Rad-Service-Station © Natascha Schemmann



Sieben sternförmige Routen sollen als „Schlaue Wege" zur IGP führen.

- Steigerung von Fitness und Konzentration durch Erhöhung des Anteils an radfahrenden Schülerinnen und Schülern,
- Mehr Sicherheit durch weniger Elterntaxis vor der Schule,
- Mobilitätsbildung durch Training eines nachhaltigen und intelligenten Mobilitätsverhaltens,
- Steigerung des Radverkehrs im Stadtgebiet durch attraktive Routen,
- Klimaschutz, saubere Luft und weniger Lärm durch weniger Autofahrten!

Auftaktveranstaltung zum Schuljahresbeginn

Der Startschuss zur Umsetzung des Projekts wurde zu Beginn des Schuljahres Anfang September 2019 auf dem Gelände der IGP gefeiert. Mit vielen Attraktionen und Infoständen rund um das Fahrrad präsentierte sich die Projektgruppe – die Rad- und Verkehrsverbände VCD, ADFC und ProVelo, die Schulvertreter sowie städtische Mitarbeiter der Verkehrsabteilung – auf dem Schulgelände. Zahlreiche Schülerinnen und Schüler, aber auch Lehrerinnen und Lehrer nutzten bei schönem Wetter die Gelegenheit, das Fahrradprojekt hautnah kennenzulernen.

Mit den eigenen Rädern konnten die Schülerinnen und Schüler einen Parcour befahren und ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen. Eine kleine Rad-Service-Station überprüfte die Fahrtauglichkeit der Räder. Auf große Resonanz stieß auch die Fahrradcodierung des ADFC zum Diebstahlschutz. Auch das Ausprobieren von E-Lastenfahrrädern machte vielen Teilnehmern sichtlich Spaß. Mit zahlreichen kleinen Preisen lockte außerdem ein Glücksrad.

Vorreiter für andere Schulen

Irmgard Broeckmann, Lehrerin an der IGP und Initiatorin des Projekts, zeigte sich erfreut darüber, dass der Start des Projekts auf so große Resonanz stieß. Der stellvertretende Bürgermeister Michael Zalfen lobte das Engagement zur Förderung des Radverkehrs in Bergisch Gladbach und nannte das Projekt einen wichtigen Schritt in Richtung Klimaschutz.

Für Bernhard Werheid, Bernd Beckermann, Christoph Claes und den Autor dieses Beitrags als Vertreter von ADFC, ProVelo und VCD sind die Fördermittel ein wichtiger Grundstein für die Optimierung des Radverkehrs in Bergisch Gladbach: „Wer sich auf dem Fahrrad sicher fühlt, der fährt auch öfter damit als jemand, der sich vor starkem Autoverkehr auf seinen täglichen Wegen fürchtet."

Und Harald Flügge, Erster Beigeordneter und Stadtbaurat, betonte die Vorreiter-Rolle der Stadt bei diesem Projekt und hofft, dass das „Rad macht Schule"-Projekt auch an anderen Schulen in den nächsten Jahren umgesetzt werden kann.

Friedhelm Bihn ❐

Alle Mitglieder, Freund*innen und Interessierten sind herzlich eingeladen zum

Neujahrstreffen des VCD Regionalverbands Köln am 17. Januar 2020

Ab 19 Uhr im Café-Bistro Famillich, Im Stavenhof 5-7, Köln-Eigelsteinviertel

Rhein-Erft-Kreis

Viele gute Mobilitätsansätze

Aktuelle Informationen aus dem westlichen Kölner Umland

Aufmerksame Leser*innen der RHEINSCHIENE wundern sich sicher, dass wir immer wieder aktuelle Beiträge aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis abdrucken, aus dem Rhein-Erft-Kreis dagegen herrscht Ebbe. Das liegt daran, dass der VCD Regionalverband Köln leider kein verantwortliches Mitglied für die Berichterstattung aus dem Gebiet zwischen Bedburg, Pulheim, Wesseling und Erftstadt hat. Hilfsweise ist unsere Redaktion nun ausgeschwärmt und hat Aktuelles zur Mobilität an Rhein und Erft zusammengetragen.

Weiden-West

Der Zuflussregulierung des KFZ-Verkehrs auf der Aachener Straße ab dem 28. Oktober 2019 setzt der Rhein-Erft-Kreis kurzfristig die massive Angebotsausweitung auf zwei Linien entgegen: 961: ab Glessen/Dansweiler Str. und 965: ab Frechen/Rathaus, jeweils im 15'-Takt bis Weiden-West. Das gilt vorerst nur in der Hauptverkehrszeit. Möglicherweise will der Kreis ab Januar 2020 weitere Angebotsverbesserungen umsetzen.

Zwar ist der Ausbau der Parkplätze ab 2021 beschlossene Sache. Dennoch wird es wichtig bleiben, auch Busangebote zu optimieren, um die Fahrgäste möglichst schon zu Hause „abzuholen". Was in dieser Debatte derzeit völlig untergeht ist das Thema Fahrradanbindung von Weiden-West. Da plant die Stadt Köln zwar einen vollautomatischen Bike&Ride-Tower, in der Zuwegung hapert es aber erheblich. Der bevorstehende Ausbau der Bonnstraße sollte genutzt werden, um einen 3,50 Meter breiten Radweg aus Richtung Frechen anzulegen. Die Fahrrad-Distanz aus Frechen und Brauweiler macht Bike&Ride in Weiden-West auf jeden Fall interessant.

Mobilstationen

Der Kreis hat ein sehr ehrgeiziges Projekt mit rund 130 Standorten für Mobilstationen aufgelegt. Er fungiert dabei als Konsortialführer für das StadtUmland-Netzwerk S.U.N.. Hierbei sind neben den zehn Städten des Kreises auch die Städte Dormagen und Rommerskirchen sowie das linksrheinische Köln mit von der Partie. Die Standortvorschläge für Mobilstationen in Köln konzentrieren sich dabei auf Haltestellen außerhalb des Militärrings. Schon in 2020 sollen erste Finanzierungsanträge für einzelne Stationen beim Fördergeber eingereicht werden.

Mobilstationen sind Knotenpunkte, an denen verschiedenste Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Eine landesweit vorzeigbare Vorbildstation befindet sich am Bahnhof Erftstadt in Liblar. Hier fällt allerdings das gigantische P&R-Stellplatzangebot auf. Bus und Fahrrad werden ihre Verkehrsanteile solange nicht deutlich erhöhen können, solange sie gegen ein derartig massives Parkplatzangebot „antreten" müssen.

Auch im Rhein-Erft-Kreis wird dem Fahrgast im wahrsten Sinne die Sicht genommen. Hier ein Bus der Linie 924, gesehen im Juni2019 an der Haltestelle Kreishaus Bergheim. Was wohl Fahrgäste sagen würden, wenn man sie einmal zu ihrer „Sichtweise" dieser Zuklebepraxis befragen würde?

Nahverkehrsplan (NVP) 2015 – 2020

Die ganz spektakulären Angebotsverbesserungen hat es in den vergangenen Jahren zwar nicht gegeben im Rhein-Erft-Kreis. Es fällt jedoch auf, dass die Linien offenbar kontinuierlich beobachtet und schrittweise ausgebaut werden. Während im Dezember 2018 aufgrund des unmittelbar bevorstehenden Stapellaufs der neuen Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG) auf Angebotsveränderungen verzichtet wurde, waren in 2017 insbesondere die Busverkehre zwischen Erftstadt und Kerpen sowie innerhalb Erftstadts deutlich verbessert worden. Außerdem fuhr mit der Linie 961 aus Bergheim endlich eine zweite Linie den P&R-Platz Weiden-West an. Die Linie 949 von Brauweiler nach Weiden-Zentrum wurde vollständig neu eingeführt. Zum bevorstehenden Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 kündigen die Kreistagsgremien Großes für die Linie 980 an: Sie soll zwischen Frechen-Rathaus und Pulheim-Sinnersdorf ganztägig auf einen 30'-Takt verdichtet werden. Und falls es eine Einigung mit der Stadt Köln gibt, sollen diese Busse auch alle nach Worringen S-Bahnhof weiterfahren. Der VCD freut sich schon jetzt auf eine Fortschreibung des NVP im Rhein-Erft-Kreis und hofft, dass die Bürger*innen wieder intensiv beteiligt werden, wie schon im Jahr 2014.

Stadtbahnnetz erweitern

Der Rhein-Erft-Kreis und die Städte Pulheim und Bergheim treiben offenbar die Stadt Köln beim Thema Stadtbahnanschluss Widdersdorf kräftig vor sich her. Denn nur so eröffnet sich die Chance, in den nächsten Jahren eine Stadtbahn in die Orte Brauweiler, Dansweiler, Glessen, Fliesteden, Büsdorf und Ober-/Niederaußem planen und bauen zu können. Es ist wichtig für das Umland, neben den geplanten S-Bahnstrecken auch Stadtbahnangebote nach Köln zu erhalten.

Nach vielen Jahren Planungszeit endlich online: die dynamischen Fahrgastinformations-Anzeiger, die alle Busse und Bahnen in ECHTZEIT ankündigen. Nach und nach sind sie an fünfzehn weiteren Haltestellen im Rhein-Erft-Kreis geplant.

Bei diesem Projekt scheint die regionale Zusammenarbeit jedenfalls zu klappen. Nun darf man gespannt sein, wann die Machbarkeitsstudie vergeben wird und welchen Nutzen-Kosten-Indikator sie erbringt. Unterdessen fährt die Linie 18 nun Montags bis freitags im 10-Minuten-Takt bis Brühl-Schwadorf.

S-Bahnplanung

Auf allen Schienenstrecken des Nahverkehrs haben intensive S-Bahnplanungen begonnen. Die frühestmögliche Inbetriebnahme wäre in rund acht Jahren auf der Erftstrecke (S 12, heute: RB 38) und auf der Strecke nach Pulheim und Grevenbroich (S 6, heute RB 27). Eine Planungsvereinbarung zwischen dem Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland (NVR) und der Deutschen Bahn wurde bereits unterzeichnet (S 12) oder wird für Ende 2019 erwartet (S 6). Für die ebenfalls dringend erforderlichen S-Bahnen zwischen Köln und Bonn linksrheinisch (S 17) und die Eifelstrecke (S 15) stehen Machbarkeitsstudien immerhin schon kurz vor dem Abschluss.

Radschnellweg Köln-Frechen

Offenbar hat es über drei Jahre gedauert, bis sich die Projektbeteiligten Stadt Köln, Stadt Frechen und Rhein-Erft-Kreis auf die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für die Leistungsphase 1 und 2 (Objektplanung Verkehrsanlagen und Ing.-Bauwerke) verständigen konnten. Gegenüber dem damaligen Wettbewerbsbeitrag auf Landesebene werden wohl einige zusätzliche Ingenieurbauwerke, insbesondere auf Kölner Stadtgebiet, zu planen sein, um dem Anforderungsprofil eines Rad-SCHNELL-Weges zu entsprechen. Ende 2019 ist mit der Beschlussfassung einer Vorzugsvariante durch die Gremien der Stadt Köln zu rechnen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Aktivitäten des Zukunftsnetzes Mobilität NRW beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) tragen nun auch im Rhein-Erft-Kreis erste kleine Früchte. Fußgängerchecks, Rollatorentage und Senioren-Schulen für den ÖPNV finden sogar schon seit einigen Jahren statt. Nun aber spricht sich auch herum, dass Betriebliches Mobilitätsmanagement ein faszinierendes Instrument ist, um Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz unter einen Hut zu bringen.

Zwar machen die Stadtverwaltungen und die Kreisverwaltung dem Vernehmen nach noch nicht mit. Die Städte Kerpen und Pulheim haben aber in ersten Unternehmensbefragungen in den Gewerbegebieten Türnich und Brauweiler erste Hinweise für Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements erhalten: innerbetriebliche Vermittlung von Mitfahrgemeinschaften, besser auf Schichtzeiten abgestimmte ÖPNV-Anbindungen, attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten inklusive Umkleideräumen und Dusche, Jobrad, Jobticket und anderes mehr.

Aufruf

Wohnen Sie im Rhein-Erft-Kreis oder kennen Sie sich dort gut aus? Haben Sie Lust, die Redaktion der RHEINSCHIENE künftig mit Beiträgen zu unterstützen?

Wolfgang Besser ❐

FAHRPLANWECHSEL 15.12.2019

Mehr Regionalverkehr für Rhein-Erft

S 12/13/19: Zwischen Horrem und Köln(-Ehrenfeld) wird montags bis freitags deutlich länger, von ca. 5:50 bis 9:10 Uhr und von ca. 12:30 bis 20:10 Uhr ein 10-Minuten-Takt angeboten: neben der „Pförtnerampel" ein Grund mehr, aus Kerpen, Frechen-Nord oder Brauweiler ohne Pkw nach Köln zu pendeln.

RB 48: Bonn – Brühl – Hürth-Kalscheuren – Köln: zwei Fahrten pro Stunde montags bis freitags statt bisher von 16 – 18 Uhr, künftig 15 und 19 Uhr. Für Brühl und Kalscheuren damit gemeinsam mit RE 5 bzw. RB 24 und RB 26 in der Hauptverkehrszeit zwei Stunden länger vier Fahrten pro Stunde.

Zusätzliche Regionalbahnen zwischen Köln und Solingen

Für Leverkusen-Schlebusch und Leichlingen endet das abendliche Angebot mit zwei Fahrten pro Stunde auf der RB 48 nicht mehr bereits um 22 Uhr, sondern durch eine Zusatzfahrt im Taktschema 22:25 Uhr ab Köln Hbf. nun erst um 23 Uhr. Unter anderem für Umsteiger aus Düsseldorf ist eine zusätzliche Fahrt 22:04 Uhr ab Solingen Hbf nach Köln interessant. Ein echter Vorteil bei abendlichen Terminen in Köln oder Düsseldorf. Zudem wird der Wochend-Nachtverkehr Köln – Solingen um eine Stunde bis 3:52 Uhr (ab Köln Hbf) verlängert.

Kreis Euskirchen: Endlich! Bördebahn mit täglichem Taktverkehr

Nach Fertigstellung der Leit- und Sicherungstechnik fahren die Züge nicht mehr nur am Wochenende mit vier Zugpaaren im 3-Stunden-Takt, sondern auch montags bis freitags mit sechs annähernd zweistündlich zwischen 7 und 19 Uhr zwischen Euskirchen, Zülpich, Vettweiß und Düren. Mit dem täglichen Verkehr ist die Strecke nach jahrelangen Planungen und Baumaßnahmen endlich reaktiviert. Der Takt wird montags bis freitags noch durch eine ärgerliche 4-Stunden-Lücke am Vormittag unterbrochen. Der VCD fordert als ersten Schritt einen täglichen 2-Stunden-Takt, und so bald wie möglich den Stundentakt. ❐

Neue Stadtbahn für Mülheim-Süd – Variante I

Neue Linie 14 von rechts des Rheins nach Klettenberg

Plädoyer zur Einbindung der „Linie 14“ ins Hochflurnetz – im Verbund mit einer neuen Querspange von der Severinsbrücke zum Barbarossaplatz

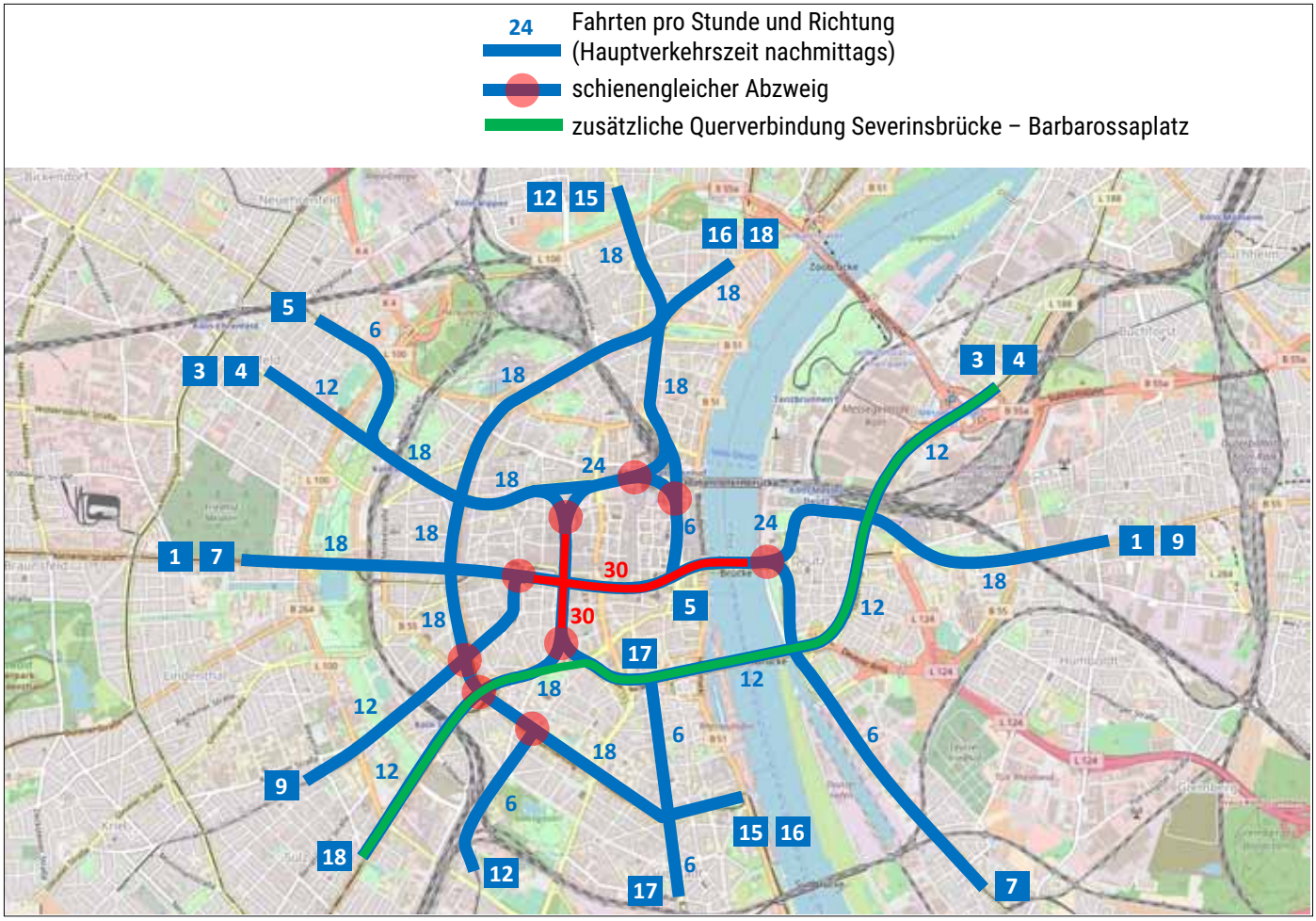
Zunächst einmal: Es ist sehr zu begrüßen, dass nun ernsthaft über eine (Wieder-)Anbindung des KHD-Geländes an das Stadtbahnnetz nachgedacht wird. Das dortige Entwicklungsgebiet Mülheim Süd ist ein echtes Schwergewicht der Stadtplanung; mit zukünftig Tausenden neuen Wohnungen und Arbeitsplätzen auf altehrwürdigen Industriebrachen in sehr zentraler Lage. Eine attraktive ÖPNV-Anbindung eines solchen Projekts sollte selbstverständlich sein.

Die für das Gebiet neu geplante Stadtbahnverbindung ist als „Linie 14“ bekannt. Es liegt auf der Hand, diese in Nord-Süd-Richtung zu führen und das Gebiet damit an die beiden Knotenpunkte Mülheim Wiener Platz sowie Bahnhof Deutz anzubinden. Wohin dann aber weiter im Netz?

Die beiden potenziellen Anschlüsse an das bestehende Netz in Mülheim und Deutz laufen beide in das Hochflursystem, konkret auf die Strecke der Linien 3 und 4. Demnach geht die offizielle Planung davon aus, auch die Neubaustrecke dem Hochflursystem zuzuschlagen. Dies bedeutet eine Führung über die Severinsbrücke ins linksrheinische Stadtgebiet, was zu drei großen Vorteilen führt:

1. Das Stadtentwicklungsgebiet wird nicht nur mit den angrenzenden rechtsrheinischen Knotenpunkten verbunden, sondern erhält auch eine Direktverbindung in die linksrheinische Innenstadt.
2. Es wird weiterhin das Qualitätskriterium sichergestellt, dass im Stadtbahnnetz alle Verbindungen mit maximal einem Umstieg möglich sind. Zur Rekapitulation: Dies ist nach jahrzehntelangen Anstrengungen erst seit Inbetriebnahme der ersten Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn der Fall (Linie 5 zum Heumarkt)! Gerade bei der Anbindung eines Gebiets mit hoher Büroarbeitsplatzkonzentration ist eine möglichst gute Vernetzung mit allen anderen Linien des Schienenverkehrs elementar.
3. Das Kölner Stadtbahnnetz krankt ganz erheblich an Kapazitätsengpässen im Zuge der Rheinquerungen. Gleichzeitig ist die Severinsbrücke mit nur zwölf Stadtbahnfahrten pro Stunde und Richtung derzeit quasi „verschenkt“ (zum Vergleich: Deutzer Brücke 30 Fahrten). Mit einer Führung der neuen Linie über die Severinsbrücke werden also einerseits noch vorhandene Restkapazitäten besser ausgenutzt und zum anderen wird einer weiteren Überlastung der Deutzer Brücke durch zusätzliche Umsteiger zur neuen Linie 14 entgegengewirkt.

Was allerdings sicher nicht zielführend ist, wäre eine Weiterführung der Linie 14 zusätzlich zu den Linien 3 und 4 in den zentralen Innenstadttunnel. Planspiele



Derzeitige Auslastung des Kölner Stadtbahnnetzes

Kartenquelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende

gehen bislang davon aus, dafür die nach durchgehender Befahrbarkeit der Nord-Süd-Stadtbahn freiwerdende Trasse der Linie 16 zu benutzen. Dies würde zu einer Ausdünnung der stark frequentierten Verbindung Hauptbahnhof – Barbarossaplatz führen. Gleichzeitig gibt es im linksrheinischen Hochflurnetz eine Außenstrecke, die ganz besonders von Kapazitätsengpässen betroffen ist: die Linie 18 im Zuge der Luxemburger Straße. Auch diese krankt daran, dass der Verkehr im zentralen Innenstadttunnel nicht weiter verdichtet werden kann.

Es liegt daher nahe, durch einen Ausbau des Gleisdreiecks Poststraße eine zusätzliche Linienverbindung zwischen der Severinsbrücke und dem Barbarossaplatz zu schaffen. Damit würde eine Direktverbindung zwischen Deutz, dem Barbarossaplatz und der Luxemburger Straße entstehen, mit verbesserter Erreichbarkeit unter anderem des Deutzer Bahnhofs, des Stadthauses und der Universität. Und, ganz wichtig, ohne zusätzliche Belastung des Innenstadttunnels! Eine derartige Verbindung könnte außerdem zur Entlastung des Knotens Neumarkt beitragen.

Auf den ersten Blick erscheint der notwendige Bauaufwand für ein derartiges Szenario erheblich. Das bestehende unterirdische Gleisdreieck Poststraße ist in der für den Linienverkehr dann neu benötigten Relation nur eingleisig. Für Fahrten in Richtung Severinsbrücke liegt dieses Gleis insofern richtig, als dass niveaufrei ein- und ausgefädelt wird. Fahrten in Richtung Barbarossaplatz können den eingleisigen Abschnitt dagegen heute nur mit zweimaliger Gegengleiskreuzung benutzen. Praktiziert wird dies mit Betriebsfahrten, aufgrund der kurzen Zugfolgezeiten ist dies für einen regelmäßigen Linienbetrieb nicht sinnvoll.

Vor diesem Hintergrund ist ein zusätzliches Gleis zwischen den Haltestellen Severinstraße und Barbarossaplatz ohne Gegengleiskreuzungen erforderlich. Funktional würde dies dem Fahrweg der Linie 5 am Gleisdreieck Appellhofplatz entsprechen.

Unterirdisch ist ein derartiges Gleis ohne erhebliche Eingriffe in das bestehende Tunnelbauwerk nicht möglich, ein Bau unter „rollendem Rad“ erscheint sehr ambitioniert. Gleichwohl wurden jüngst Überlegungen von KVB und Stadtverwaltung bekannt, genau dieses Szenario zu prüfen – und zwar im Zusammenhang mit einer Tieferlegung der Linie 18 zwischen Barbarossaplatz und Eifelwall. Dies wäre dann freilich weder eine kleine noch eine kurzfristige Maßnahme.

Jedoch gibt es eine zwar unkonventionelle, aber gleichfalls naheliegende weitere Variante: ein Bau des Verbindungsgleises an der Oberfläche. Ein- und Ausfädeln würde dieses jeweils neben den Tunnelrampen an der Severinstraße und am Barbarossaplatz. Dazwischen findet sich oberirdisch bis heute ein seit den 1960er Jahren nicht mehr benutzter – besonderer Bahnkörper! Angelegt wurde dieser nach dem Neubau der Severinsbrücke in den 1950er Jahren, er wurde nach Vollendung des Innenstadttunnels obsolet. Bei einer Gesamtlänge von nur knapp einem Kilometer erscheint der Aufwand für ein derartiges Gleis überschaubar. Es wäre damit zeitnah realisierbar und würde für das Kölner Stadtbahnnetz im Verbund mit der Neubaustrecke Mülheim Süd einen großen Schritt nach vorne bedeuten.

Christoph Groneck ❐

Neue Stadtbahn für Mülheim-Süd – Variante II

Die rechtsrheinische Niederflurbahn

Alternativ zu einer Stadtbahn über den Rhein stellen wir hier eine Straßenbahn vor, die nur im Rechtsrheinischen fährt.

Im äußersten Mülheimer Süden entstehen entlang der Deutz-Mülheimer Straße neue urbane Räume. Die ehemaligen Industrieflächen, auf denen früher Firmen wie „Klöckner-Humboldt-Deutz“ und „Westwaggon“ produzierten, sollen das neue „Stadtquartier Mülheim Süd“ werden.

Das Gebiet mit einer Fläche von mehr als 60 Hektar erstreckt sich zwischen der Zoobrücke im Süden, dem Mülheimer Hafen im Westen, der Danzierstraße im Norden und der Stegerwald-Siedlung im Osten. Die Deutz-Mülheimer Straße bildet eine zentrale Achse. Wo heute weitgehend Industriebrachen das Bild bestimmen, sollen bald bis zu 10.000 Menschen leben und arbeiten

Alte Schienen wieder beleben? Nordwärts von der Deutz-Mülheimer- zur Danzierstraße

Seit Jahren werden die Planungen von der ARGE Umweltverbund Köln-Mülheim begleitet, in der sich die Mitglieder der Initiative RRX für Mülheim, nachbarschaft köln-mülheim e.V. und des VCD zusammengefunden haben.

Unterschiedlich ist die Bewertung, in welches der beiden Kölner Stadtbahnnetze die neue Strecke eingebunden werden soll. Die ARGE Umweltverbund Köln-Mülheim hat sich für eine Einbindung in das Niederflurnetz ausgesprochen. Die Stationen im teilweise straßenbündigen Bahnkörper im Bereich der Deutz-Mülheimer Straße sind so leichter städtebaulich in die Örtlichkeit einzubinden. Die neue Bahnlinie verbleibt demnach – als erste Kölner Stadtbahnlinie – im Rechtsrheinischen und soll über den Ottoplatz (Anschluss an den Bahnhof Köln Messe/Deutz) und im straßenbündigen Bahnkörper durch die Mindener Straße (parallel zur dortigen Stadtbahnrampe) in die Haltestellenanlage der Linie 7 nach Porz weiterführen. Mit dieser Streckenführung soll einerseits bewusst die Innenstadt mit ihren überlasteten Strecken umgangen werden. Andererseits soll der oberirdische Lückenschluss vom Deutzer Hafen zum Bahnhof Deutz hergestellt werden. Damit besteht die Möglichkeit, dass im Deutzer Hafen entstehende Stadtviertel umsteigefrei an den Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr im Bahnhof Deutz anzubinden und die heute auch auf dem Porzer Streckenast überlastete Linie 7 zu entlasten. Die neue Linie hat damit nicht nur die Besonderheit, ausschließlich im Rechtsrheinischen zu verlaufen.

Knackpunkt Messe-Kreisel

Die Planung von Stadt und KVB sehen hingegen vor, diese Linie als Hochflurlinie über die Severinsbrücke zu führen. Weiter im rechtsrheinischen Kölner Norden soll die neue Strecke der bisher nur skizzierten Linienführung der Eisenbahntrasse Köln-Mülheim – Leverkusen Bayerwerk folgen. Im weiteren Verlauf soll die Bahn über die Düsseldorfer Straße bis in die Vororte Stammheim und Flittard geführt werden. Diese Strecke gehört der CURRENTA und ist – wie die vergleichbaren Eisenbahnstrecken der Häfen und Güterverkehr Köln – öffentliche Eisenbahninfrastruktur. Legt man hier die Hochflurvariante der Stadt Köln zu Grunde, ergibt sich die Besonderheit, dass dort ein Mischbetrieb zwischen Eisenbahn-Güterverkehr und Hochflurstadtbahn neu geplant werden soll. Dieser Lösungsansatz – ausgeführt bei dem Randstadrail-System der Rotterdamer Sneltram – sieht im Bereich der Hochbahnsteige ein vierschieniges Gleis vor, sodass die schmaleren Stadtbahnfahrzeuge nahe an den Bahnsteig fahren können und die Güterzüge in ausreichendem Abstand an den Bahnsteigen vorbeigeführt werden. Baulich-technisch wären dann alternativ auch Niederflurfahrzeuge möglich.

Ziel der Stadtbahnplanung im Rechtsrheinischen ist es, neue und bestehende Wohngebiete an den städtischen Schienenverkehr anzuschließen. Aus Mülheim Süd ist zu berichten, dass die dortigen Investoren bereit sind, einen eigenen finanziellen Beitrag beim Bau der Stadtbahn einzubringen. So können die derzeit nicht förderfähigen Anteile des Projektes für die Streckenabschnitte, in denen die Bahn keinen eigenen Bahnkörper hat, finanziert werden. Ursächlich hierfür ist die Erkenntnis der Investoren, dass nur mit dem attraktiven Schienenverkehr hohe Nutzungsanteile für den Umweltverbund erzeugt werden können. Folglich ist es möglich, mehr Nutzflächen auszuweisen, die wiederum verkauft werden können.

Deutz-Mülheimer-Straße: neues Quartier voll im Bau – und noch immer keine Entscheidung zur Stadtbahn

Ottoplatz – mehr Platz als oft behauptet, auch für eine neue Straßenbahn

Im Kölner Norden soll es möglich werden, auf die langlaufenden Buslinien 151 und 152 zu verzichten und durch die leistungsfähigere Stadtbahn zu ersetzen. Die beiden Buslinien können heute – so die Stadt – auf Grund ihrer Linienlänge nicht elektrisch betrieben werden. Kürzere Linienlängen würden E-Busse ermöglichen. Die per se elektrischen Stadtbahnen und die E-Busse reduzieren dann den Luftschadstoffausstoß in dem stark belasteten Kölner Brückenkopf Köln-Mülheim.

Auch in der Nachbarstadt Leverkusen gibt es Überlegungen, die Stadtbahn nördlich von Flittard bis Leverkusen-Opladen zu verlängern. Näheres hierzu finden Interessierte im Ratsinformationssystem der Stadt Leverkusen. Dort beschreibt die Ratsvorlage 2017/1666 die bisherigen Überlegungen der Stadt Leverkusen.

Werden diese Pläne umgesetzt, entstehen neue Strecken auf ehemaligen Trassen. Sowohl in der Deutz-Mülheimer wie in der Düsseldorfer Straße und in Leverkusen gab es früher mit der Straßenbahnlinie „O“ Schienennahverkehr, ebenso auf der BAYER-Bahn mit Dieseltriebwagen.

Für die weitere Begleitung im VCD-Arbeitskreis ÖPNV bittet dieser um die Varianten-Bewertung durch die Leser der RHEINSCHIENE. Die unterschiedlichen hier dargestellten Überlegungen zu dieser Strecke und ihrer Einbindung in das Stadtbahnsystem – nieder- oder hochflurig und im Rechtsrheinischen verbleibend oder den Rhein überquerend – stehen zur Diskussion. Ebenso die Wertung der Konzepte vor dem Hintergrund der Gedanken „Flächendeckende Verbesserungen statt Konzentration auf nur eine Achse“ in der Rheinschiene 63 aus dem Sommer 2019. Fährt die 3 nach Klettenberg oder die 14?

Ihre Gedanken und Anregungen sind erwünscht. Unter *oepnv@vcd-koeln.de* und mit dem Betreff „Rechtsrheinische Nord-Süd-Straßenbahn“ freuen sich die Aktiven im Arbeitskreis ÖPNV über Ihren Beitrag.

Heiner Schwarz ❐

KVB-Planung

On-Demand-Verkehr mit Kleinbussen

Der Bus kann per App oder per Telefon bestellt werden.

Ab Mitte 2020 planen die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) einen sogenannten On-Demand-Verkehr mit zehn Elektro-Kleinbussen aufzubauen – zur besseren Erschließung in den Stadtteilen und Quartieren. Die Busse sollen dort unterwegs sein, wo in der Nähe weder eine Stadtbahn noch ein Linienbus verkehrt.

Der Bus kommt auf Anforderung – es gibt also keine festen Routen und Fahrpläne. Er kann per App oder per Telefon bestellt werden. Eine Software kombiniert verschiedene Anfragen, plant die Route und berechnet die Fahr- und Ankunftszeit. Die Nutzer werden dann an einer bestehenden Haltestelle oder einem passenden Standort abgeholt und zum Ziel gebracht. Im Unterschied zum Taxi teilt man sich das Fahrzeug mit anderen Reisenden, deren Ziele ebenfalls auf dem Weg liegen. Langfristig und sobald dies technisch möglich ist sollen die Kleinbusse sogar teil- oder vollautonom fahren.

Nach Angaben der KVB sollen die Busse von Montag bis Freitag den Nahverkehr in den Stadtteilen verbessern, wobei die genauen Gebiete noch festzulegen seien. Laut KVB-Pressesprecher werde es sich vermutlich eher um ein Angebot für kürzere Strecken handeln.

Vorbild für das Angebot ist Duisburg, wo das System bereits seit September 2017 im Zuge eines dreijährigen Pilotprojekts im Einsatz ist. Zuerst waren die Busse nur in der Innenstadt unterwegs, seit August wird ganz Duisburg bedient.

On-Demand-Angebot in Duisburg als Vorbild für Köln
Pressefoto Duisburger Verkehrsgesellschaft AG

Nur nicht verzetteln!

Mit ihrem neuen Angebot macht die KVB einen richtigen Schritt. Angebote wie Rufbus und Anruf-Sammel-Taxi werden weiterentwickelt und werden flexibler, weil sie nicht mehr an feste Fahrpläne und -zeiten gebunden sind.

Doch Vorsicht ist geboten: Zum Start wird es lediglich zehn Kleinbusse geben. Da besteht die große Gefahr einer Verzettelung und auch einer problematischen Konkurrenz zum Taxi-Gewerbe, wenn zum Beispiel Fahrgäste quer durch die Stadt gefahren werden. Bei zehn Kleinbussen sollte es nur ein sehr begrenztes und überschaubares Bediengebiet geben, möglichst auf einen ÖPNV-Knoten in der Nähe ausgerichtet. Es sollte ein Angebot für die so genannte „letzte Meile“ sein, eine Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV und keinesfalls ein Ersatz desselben.

Klein sollte das Bediengebiet vor allem deshalb sein, weil nur so ein zuverlässiger Fahrdienst mit kurzen Wartezeiten zustande kommen kann. Nichts ist problematischer als ein unzuverlässiges oder unattraktives Angebot – nicht zuletzt für die wichtige Zielgruppe der Pendler. Nur ein verlässliches Angebot kann zu einer dauerhaften Verhaltensänderung führen.

Für eine Verkehrswende ist das neue Angebot zu klein, aber bei positiver Erfahrung ist sicherlich eine Ausweitung möglich.

Hans-Georg Kleinmann ❐

Ost-West-Achse

Umbaualternativen für die Station Neumarkt

Vorschläge für kurzfristige Verbesserungen auf der Ost-West-Achse

Die endgültige Entscheidung für das zukünftige Stadtbahnsystem auf der Ost-West-Achse ist noch nicht gefallen. Die detaillierte Planung und bauliche Umsetzung wird erst nach dieser Entscheidung beginnen und noch einige Jahre auf sich warten lassen. Umso mehr müssen kurzfristige Verbesserungen im Fokus stehen. Mit dem Beschluss zur Einrichtung einer Busspur auf der Aachener Straße wird eine erste Kapazitätssteigerung schon bald realisiert werden können. Ergänzend können kleinere technische Optimierungen und Umbauten im Bereich Neumarkt deutlich mehr Bahnen ermöglichen und „Bahnstaus“ vermeiden helfen.

Anlass dieser Betrachtung ist die Absicht, auf der Ost-West-Achse westlich des Neumarkts das Verkehrsangebot durch Taktverdichtung zu verbessern. Ab Neumarkt sollen in westlicher Richtung zusätzlich 12 Züge/h verkehren, sodass sich insgesamt 18 + 12 = 30 Züge pro Stunde und Richtung ergeben. Das entspricht einem Zwei-Minuten-Takt, wie er östlich des Neumarkts bereits realisiert ist (mit den Zügen der Linien 1, 7 und 9).

Der Zwei-Minuten-Takt kann entlang der Aachener Straße an den Unterwegsstationen wie auch auf den Streckenabschnitten und an den Straßenkreuzungen leistungsmäßig gut bewältigt werden. Problematisch ist jedoch die Station Neumarkt – erstens wegen des hohen Aufkommens an Ein- und Aussteigern und zweitens wegen der Einfädelung der Linie 9. Es ist deshalb eine bauliche Erweiterung der Bahnanlagen am Neumarkt erforderlich.

Heutiger Zustand am Neumarkt

Im Ist-Zustand (siehe Abb. 1) verkehren an der Station Neumarkt in Ost-West-Richtung die Linien 1 und 7 (rot); nach Süd-Westen zweigt die Linie 9 ab (blau). Die Haltestelle Neumarkt hat zwei Gleise mit Außenbahnsteigen. Sie befinden sich im Süden des Neumarkts. Weiterhin gibt es die Gleise 5 und 6, ebenfalls mit Außenbahnsteigen am Nordrand des Platzes. Sie werden nur bei Großveranstaltungen genutzt. Sie sind über ein Gleisoval an die Ost-West-Strecke angebunden. Unter Benutzung entsprechender Gleisverbindungen kann das Oval für Wendefahrten sowohl in Ost- als auch in West-Richtung genutzt werden.

Der in Ost-West-Richtung verlaufende Straßenverkehr wird über Richtungsfahrbahnen am nördlichen und südlichen Rand des Neumarkts vorbeigeleitet.

In der Spitzenstunde verkehrt die Linie 1 im 5-Minuten-Takt, die Linien 7 und 9 fahren im 10-Minuten-Takt. Hieraus ergeben sich die in Abbildung 2 dargestellten verkehrlichen Belastungen der Gleise. Die Kreuzung im Westkopf ist mit 18 + 12 = 30 Zügen/Stunde belastet, die benachbarte Einfädelung ebenfalls.

In einer groben Abschätzung kann die Leistungsfähigkeit der Station Neumarkt folgendermaßen beurteilt werden:

- Die bestehenden Konfliktpunkte (Kreuzen, Einfädeln) sind mit jeweils 30 Zügen/Stunde an ihrer Leistungsgrenze.
- Die Kapazität der Bahnsteiggleise ist wegen der langen Haltezeiten (hohe Anzahl an Ein- und Aussteigern) mit 30 Zügen pro Stunde und Richtung ebenfalls ausgeschöpft.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Weichenbereiche aus Sicherheitsgründen nicht zeitgleich in Richtung und Gegenrichtung befahren werden dürfen. Nur das Verschließen der Weiche verhindert nämlich technisch sicher eine Kollision entgegenkommender Züge.

Kurzfristmaßnahmen

Zur Leistungssteigerung wird empfohlen:

- Bereitstellung zusätzlicher Bahnsteigkanten durch Nutzung der vorhandenen Bahnsteiggleise am Nordrand des Neumarkts für den Normalbetrieb,

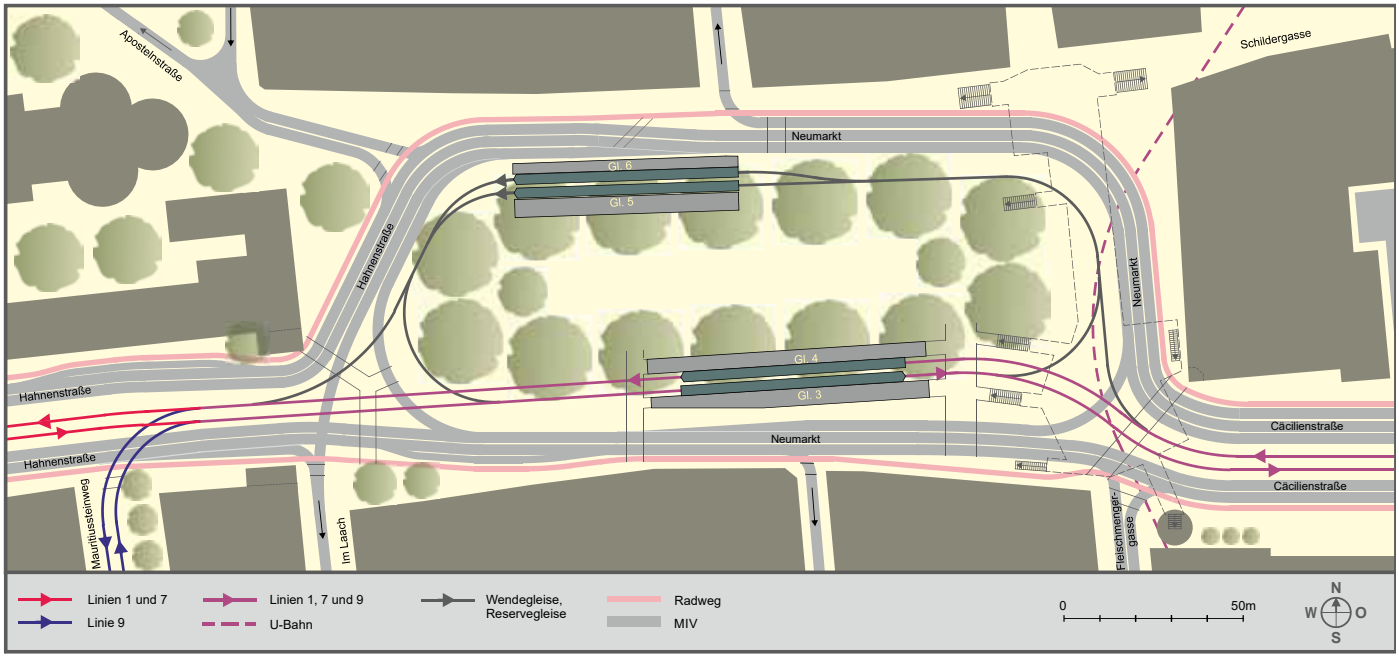
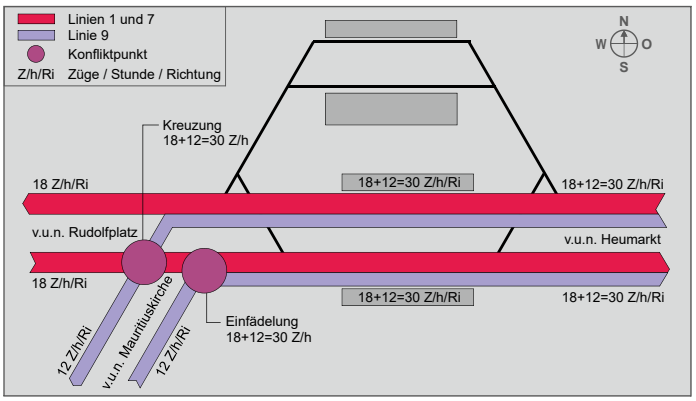


Abb. 1: Lageplan Ist-Zustand Neumarkt



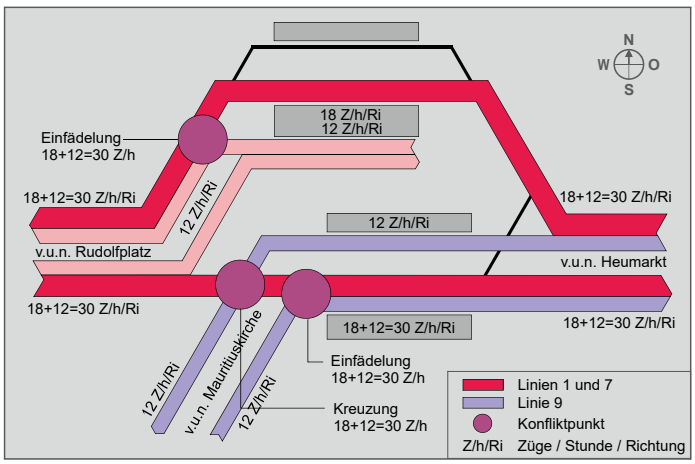


Abb. 2: Verkehrsströme im Ist-Zustand (oben)
Abb. 3: Verkehrsströme Kurzfristmaßnahme (rechts):

- Umgestaltung des Westkopfes derart, dass die zusätzlichen Züge, die auf der Aachener Straße nur bis Neumarkt verkehren sollen (hellrot), so an die Bahnsteige am Nordrand des Neumarkts herangeführt werden, dass keine gegenseitigen Behinderungen mit den ein- und ausfahrenden Zügen der Linie 9 (blau) auftreten,
- Züge der Linien 1 und 7 in Richtung Westen halten ebenfalls am Nordrand des Neumarkts. Hierdurch wird die Zahl der Konflikte im Gleisplan insgesamt minimiert (siehe Abb. 3).

Die Nutzung der Gleise ist dann wie folgt:

- Gleis 3 für alle Züge Richtung Ost,
- Gleis 4 für Züge Linie 9 Richtung Süd-West,
- Gleis 5A für Verstärker der Linie 1,
- Gleis 5B für alle Züge Richtung West.

Die Verkehrsstrom-Grafik für die Kurzfristmaßnahme (siehe Abb. 3) zeigt, dass nach entsprechendem Umbau des Neumarkts bei zusätzlichen 12 Zügen pro Stunde und Richtung auf der Aachener Straße am Neumarkt keine höheren spezifischen Belastungen als im Ist-Zustand auftreten. Streckenabschnitte, Bahnsteiggleise und Fahrstraßenknoten sind jeweils mit maximal 30 Zügen/h belastet.

Abbildung 4 zeigt den maßstäblichen Lageplan der vorgeschlagenen Kurzfristmaßnahme. Die beabsichtigte kurzfristige Verbesserung des Verkehrsangebotes auf 30 Züge je Stunde und Richtung (entsprechend 2-Minuten-Takt) auf der Aachener Straße kann somit ermöglicht werden.

Nachteil der beschriebenen Kurzfristmaßnahme A sind die langen Umsteigewege zwischen den nördlichen Bahnsteigen und der U-Bahn. Wenn man anstelle der Nutzung der vorhandenen nördlichen Bahnsteige weiter im Osten einen Mittelbahnsteig neu baut und das Gleis entsprechend verlängert, können die Umsteigewege zur U-Bahn deutlich verkürzt werden (siehe Abb. 5).

In Abbildung 6 sind die Umbaumaßnahmen des Westkopfes farblich hervorgehoben, die zur Realisierung der Kurzfristmaßnahme erforderlich sind. Die Maßnahmen umfassen den kompletten Umbau des Westkopfes inklusive Straßenbau sowie optional einen neuen Bahnsteig im Nordosten, wohingegen der Ostkopf und die bestehenden Bahnsteige unverändert bleiben.

Langfristmaßnahmen

Gemäß Masterplan für die Stadt Köln (AS&P) ist am Neumarkt langfristig vorgesehen, die Straßenfahrbahn Richtung Westen an den Südrand des Neumarkts zu verlegen, um den Platz vom Autoverkehr zu befreien und eine städtebaulich ansprechende Gestaltung zu ermöglichen

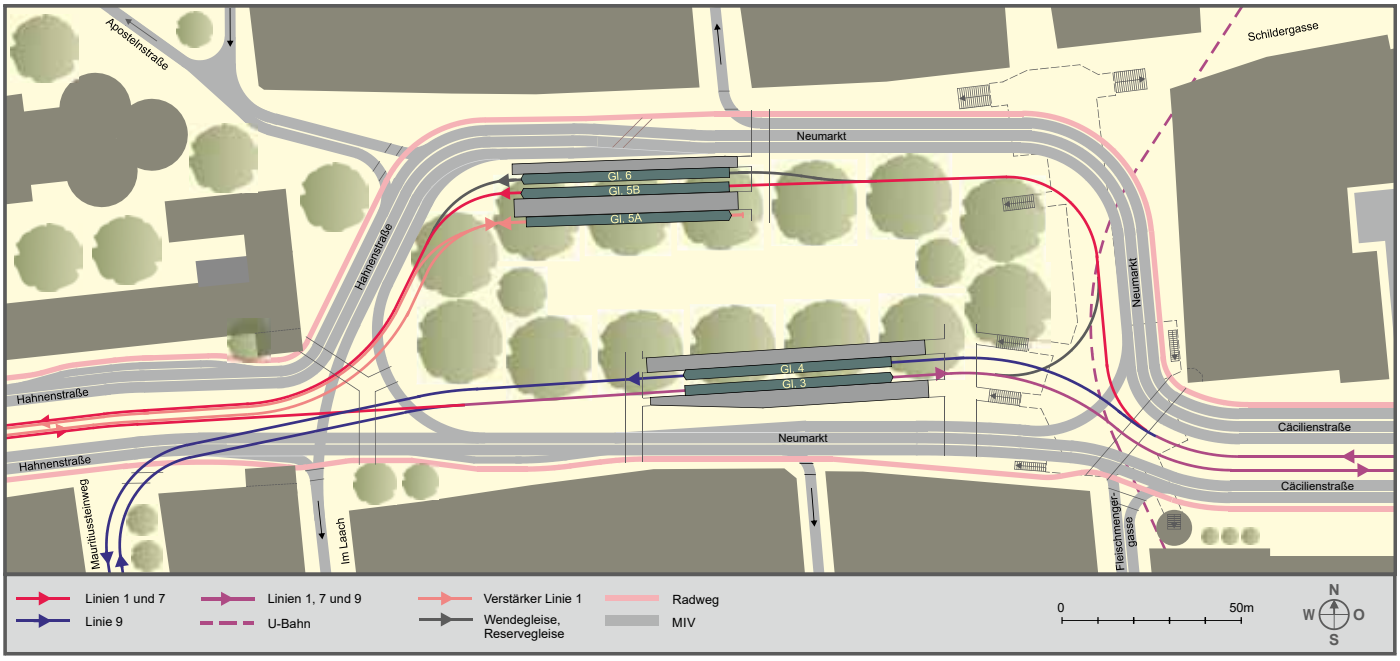
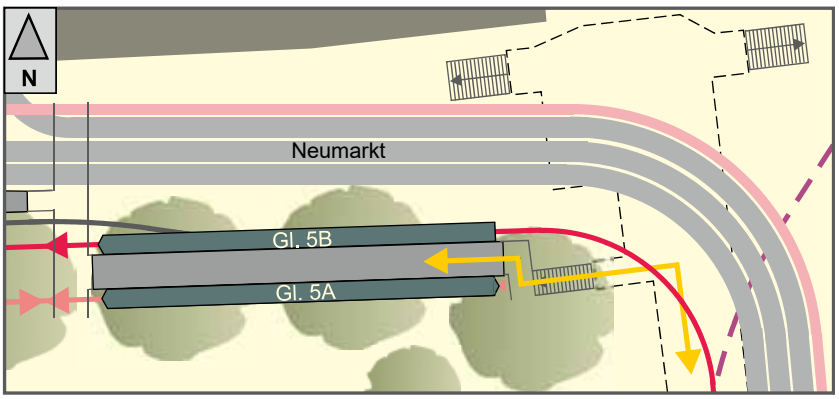


Abb. 4: Lageplan Kurzfristmaßnahme A



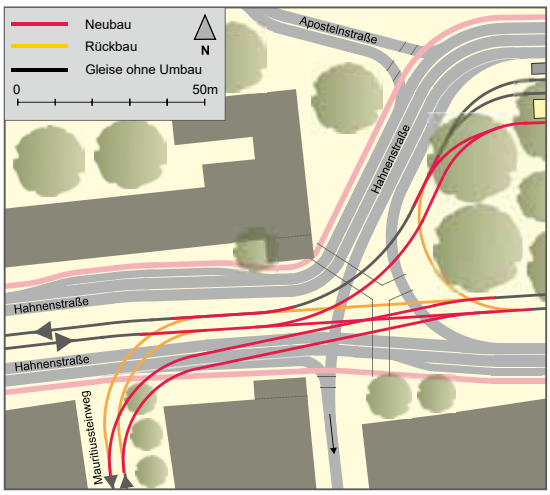


Abb. 5: Kurzfristmaßnahme B (oben)
Abb. 6: Erforderlicher Umbau (rechts)

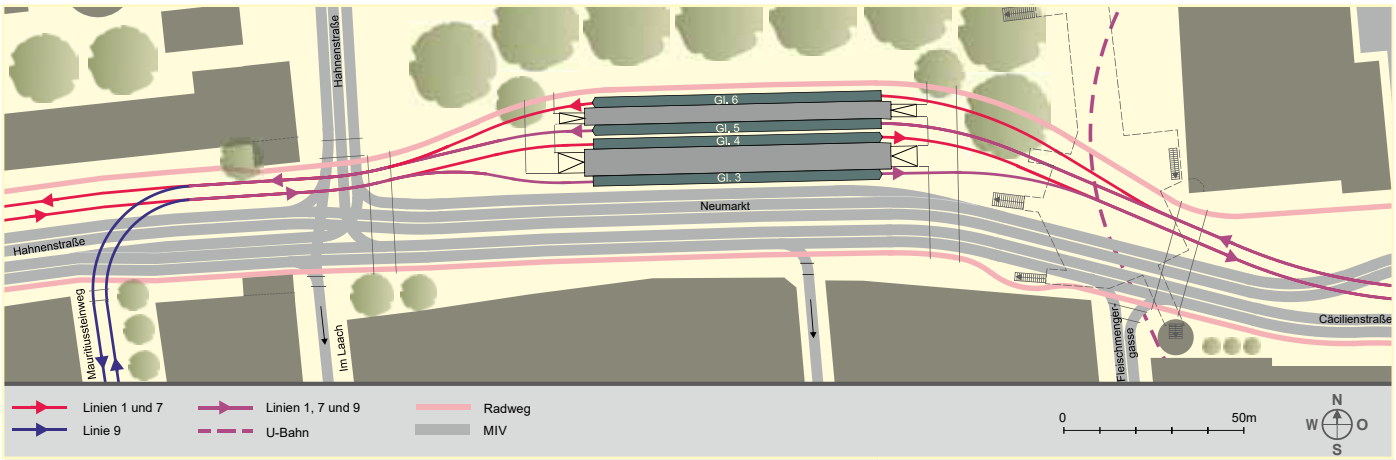
(siehe Abb. 7). Für den zukünftigen Stadtbahnverkehr werden unmittelbar nördlich der Straße vier Gleise an zwei Mittelbahnsteigen vorgesehen. Die Gleise werden im Richtungsbetrieb befahren. Die Verschwenkung der Streckengleise aus der Mittellage auf die Nordseite der Straße erfolgt im Osten kurz vor dem Neumarkt. Im Westen wird die zweigleisige Strecke in Straßenrandlage bis in die Aachener Straße fortgeführt (Konzept Masterplan).

Die nebeneinander angeordneten Bahnsteige haben den Nachteil, dass relativ viel Platzfläche für die Bahnanlagen in Anspruch genommen wird. Außerdem müssen voraussichtlich sechs große Bäume auf dem Neumarkt entfernt werden.

Abbildung 8 zeigt eine Alternative zum Masterplan. Hierbei werden die Mittelbahnsteige mit einer Länge von 90 Metern und ausreichender Breite nicht neben-, sondern hintereinander angeordnet. Der Bahnsteig für Züge Richtung Westen befindet sich nun bereits östlich des Neumarkts, sodass auf dem Neumarkt nur noch der Bahnsteig mit den beiden Gleisen Richtung Osten verbleibt. Hierdurch wird auf dem Neumarkt deutlich mehr Platzfläche zur Verfügung gestellt. Dies bietet zusätzliche städte-bauliche Gestaltungsmöglichkeiten. Weiterhin können die großen Bäume erhalten bleiben.

Im Westkopf der Station wird für Züge Richtung Mauritiussteinweg vor Kreuzung des Gegengleises eine Warteposition angeordnet, sodass nachfolgende Züge Richtung Westen ungehindert vorbeifahren können (siehe Abb. 9). Aus Westen und Südwesten kommende Züge können gleichzeitig in die Station einfahren.

Zwischen den Bahnsteigen gibt es eine Gleisverbindung für Züge, die am Neu-



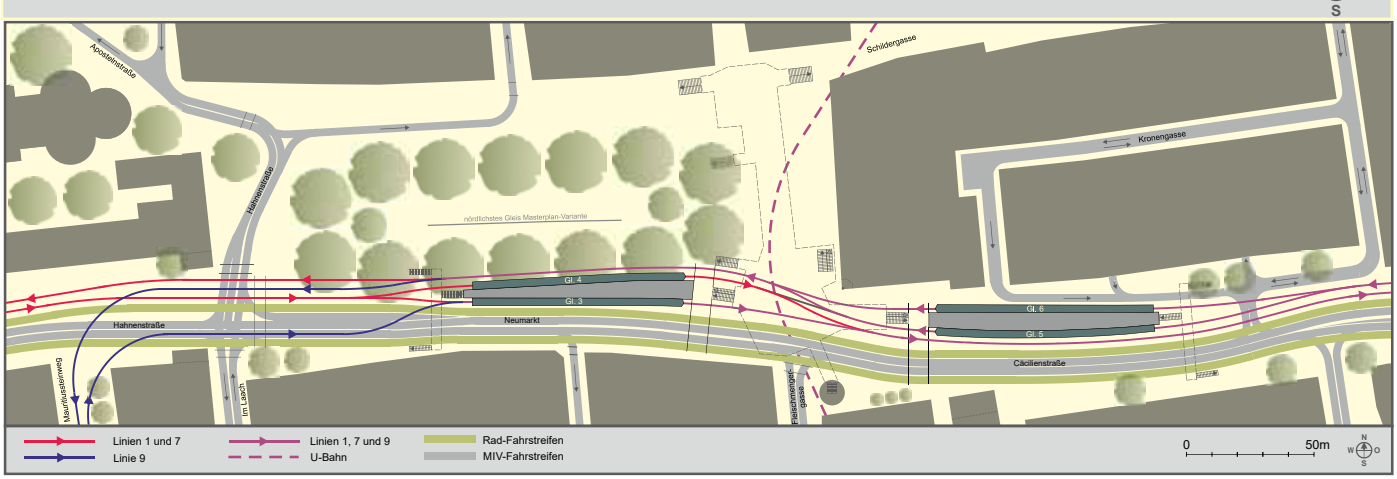


Abb. 7: Lageplan gemäß Masterplan (oben) und Abb. 8: Station Neumarkt, Bahnsteige hintereinander (unten)

markt wenden sollen (siehe Abb. 8). Das Wenden ist gleichermaßen in östliche als auch in westliche Richtung möglich. Die wendenden Züge halten zum Aus- und Einsteigen an den Gleisen 2 und 3.

Die Straße wird wie beim Masterplan komplett auf der Südseite des Platzes vorbeigeführt. Die Verschwenkung der Gleise in Randlage kann höhengleich oder als Brücke über die Kreuzung Cäcilienstraße/Nord-Süd-Fahrt erfolgen.

Abbildung 8 zeigt einen vierstreifigen Straßenquerschnitt. Unter Berücksichtigung des zukünftigen Verkehrsbedarfs sollten zwei dieser Fahrstreifen als Radfahrstreifen ausgebildet werden.

Walter Liesenfeld,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV ❐

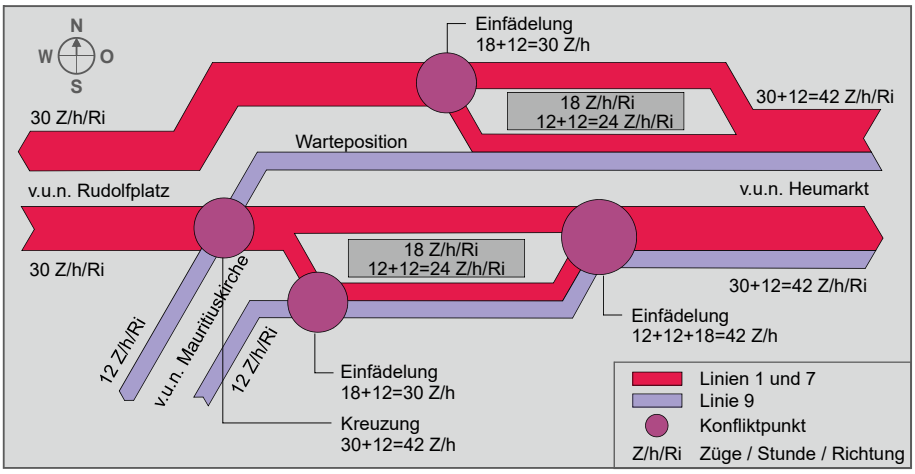


Abb. 9: Verkehrsströme Langfristmaßnahme

Bahnhof Köln-Longerich

Vorplatz als Eingangstor mit Mobilitätsstation

Ideen für eine Umgestaltung des Longericher Bahnhofsplatzes

Der stark vernachlässigte Bahnhof Köln-Longerich soll nun endlich modernisiert und barrierefrei umgebaut werden. Nach Aussagen des Nahverkehrs Rheinland (NVR) soll dies DB Station&Service bis 2023 machen. Die Gelder wurden dafür bereitgestellt.

Die jahrelange Initiative des VCD, diesen maroden Bahnhof in seiner Schönheit wieder erstrahlen zu lassen, hat sich gelohnt.

Doch es sollte nicht beim Bahnhof bleiben. Auch der Vorplatz ist wenig einladend und die KVB-Bushaltestellen sind nur über lange Fußwege und viele rote Ampeln zu erreichen. Über den Platz sind Fahrradabstellanlagen verstreut.

Derzeit ist der Bahnhofsvorplatz noch ungeordnet und wenig attraktiv.

Dieser Vorplatz bietet sich an, zu einem Eingangstor für Longerich gestaltet und ein wichtiger Mobilitätspunkt zu werden. Es wird ein Platz geschaffen und gleichzeitig eine Mobilitätsstation: Umsteigen von S-Bahn zu Bus wird komfortabel, weil die Busse vor der Bahnhofstür halten. Mit einer Vorrangschaltung an der Ampel können sie zügig weiterfahren. Kurze Umsteigewege sind eine Qualität. Zudem gibt es überdachte Aufenthaltsflächen.

Eine dynamische Anzeigentafel gibt dem Fahrgast eine schnell erfassbare Übersicht über seine Anschlüsse und Verbindungen.

Der Fahrgast kann auf das KVB-Leihrad umsteigen oder über die Stellplätze für cambio seine eigenen Mobilitätswege fahren. Die Angebote stehen zur Verfügung. Oder der Fahrgast nutzt ein Taxi, der Taxistand ist zur sozialen Kontrolle wichtig.

Für die Mobilitätsstation gibt es einheitliche NRW-Ausstattungsmerkmale und sie sind ein wichtiger Baustein in der Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Fahrradabstellanlagen werden in ausreichender Zahl und an besseren Orten aufgestellt. Mit dem ansässigen Fahrradgeschäft kann es zu einer Zusammenarbeit kommen, wo es auch Fahrscheine zu kaufen gibt. Sitzgelegenheiten und ein Trinkbrunnen helfen, entspannt anzukommen oder abzufahren.

Bahnhof Köln-Longerich: weite Wege zum Umstieg auf den Bus

Bündnis 90/Die Grünen haben nach einem öffentlichen Pressetermin einen Antrag in die Bezirksvertretung Nippes eingebracht. Um 2023 mit dem Umbau des Bahnhofes auch mit der Platzgestaltung und der Mobilitätsstation fertig zu sein, braucht es jetzt den Auftrag an die Verwaltung. SPD und CDU konnten sich allerdings bisher in der Bezirksvertretung Nippes nicht zu einer Unterstützung des Antrags durchringen. Warum werden gute Ideen nicht angenommen?

Roland Schüler ❐

Fußverkehrscheck in Bergisch Gladbach

VCD für Erhalt der Haltestelle „Markt“

Mit einem roten Teppich auf dem Konrad-Adenauer-Platz forderte der VCD den Erhalt der zentralen Bushaltestelle „Markt“ in Bergisch Gladbach. Dabei präsentierte er auch die Ergebnisse des bundesweiten Fußverkehrschecks in der Kreisstadt.

In einem vom Bundesumweltministerium und dem Umweltbundesamt geförderten Forschungsprojekt „Zu Fuß zur Haltestelle“ untersucht der VCD bundesweit die Wege zu den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Bergisch Gladbach wurde als eine der örtlichen Untersuchungsräume ausgewählt.

Beim Forschungsprojekt „Zu Fuß zur Haltestelle“ in Bergisch Gladbach wird ein roter Teppich für die Haltestelle „Markt“ ausgerollt.
Foto: Alisa Raudszus

Weg zur Haltestelle entscheidet über ÖPNV-Nutzung

„Haltestellen unmittelbar an Fußgängerzonen sind besonders wertvoll“, betonte Philipp Kosok, Leiter des Forschungsprojekts in der VCD-Bundesgeschäftsstelle in Berlin. „Dort, wo das Leben in der Stadt spielt, muss auch der öffentliche Personennahverkehr sein. Nach der Shoppingtour möchte ich meine Einkäufe nicht erst noch 500 Meter bis zur Haltestelle schleppen müssen.“

Der öffentliche Nahverkehr in den Städten muss massiv gefördert werden. Unterschätzt werde jedoch häufig, so Kosok, dass die Qualität des Fußwegs zu den Haltestellen entscheidend dafür ist, ob die Menschen Bus und Bahn nutzen – oder bereits vor ihrer Haustür in ein Auto steigen. Für saubere Luft in den Städten brauche es den Ausbau des ÖPNV-Angebots, aber auch barrierefreie, sichere und direkte Wege zu den Haltestellen. „Laut einer Befragung des Umweltbundesamtes sind 69 Prozent der Autofahrer bereit, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, wenn das Angebot ausgeweitet wird, sich der Weg zur Haltestelle verkürzt und Umstiege angenehmer werden“, unterstrich Kosok.

Busbahnhof in Bensberg Foto: Philipp Kosok

Drei Haltestellen untersucht

Bei dem Check untersuchte der VCD im Juli 2019 drei exemplarische Wege und Haltestellen in Bergisch Gladbach hinsichtlich ihrer fußgängerfreundlichen Gestaltung und Barrierefreiheit: „Markt“, „Bensberg Busbahnhof“ und „Steinbreche“ in Refrath. Dabei schnitt die Haltestelle „Markt“ wegen der Anbindung an die Fußgängerzone, der Aufenthaltsqualität und der dynamischen Fahrgastinformationsanzeige besonders gut ab. Kritisch wird gesehen, dass es nur in eine Fahrtrichtung eine Überdachung und in der anderen Richtung nur wenige Sitzgelegenheiten gibt. Bemängelt wird auch, dass es auf dem Konrad-Adenauer-Platz keinen barrierefreien Zugang gibt. Untersucht wurde auch die „Gohrsmühle“, die laut dem städtischen Plan als Ersatz für die Haltestelle „Markt“ vorgesehen war. Die Stadt hatte vor, diese drittwichtigste Haltestelle im Stadtgebiet wegfallen zu lassen. Die Gohrsmühle wurde negativ bewertet, weil der Bürgersteig im Bereich der Haltestelle ein gemeinsamer Fuß- und Radweg ist, man sich an der lauten, verkehrsreichen Straße unwohl und durch das Gebüsch hinter der Haltestelle auch unsicher fühlt. Außerdem fehle ein Blindenleitweg zwischen der Haltestelle und dem Fußgängerüberweg am hochfrequentierten und gefährlichen Kreisverkehr „Schnabelsmühle“.

Schlecht: Fußweg zum Busbahnhof Bensberg

Auch die Haltestelle „Bensberg Busbahnhof“ schnitt gut ab, wurde aber als sehr eng wahrgenommen. Es gibt dynamische Fahrgastinformationen auf den Bussteigen, aber keine Taster für akustische Informationen. Ein Blindenleitsystem fehlt auch. Ein Stadtplan ist in einer Vitrine vorhanden ebenso wie Übersichten über die Abfahrtspositionen der einzelnen Linien. Schlecht schnitt der Weg aus der Schlossstraße zum Busbahnhof ab. Die Gartenstraße wurde als zu steil bewertet; es wird auch nicht deutlich, ob es sich um eine Straße oder einen Fußweg handelt. Auch die Querung über die Steinstraße wurde als negativ bewertet, weil Bordsteinabsenkungen fehlen und die Ampelphase für den Autoverkehr zu lang ist.

Die Haltestelle „Steinbreche“ wurde insgesamt als ausreichend bewertet. Dabei wurde vor allem kritisch angemerkt, dass es im Bereich der beiden Haltestellen keine gesicherte Querungsmöglichkeit über die Dolmanstraße gibt. Auch gehe ein Radweg über die Haltestellen.

Insgesamt wurde bei dem Check kritisiert, dass an allen Haltestellen grundsätzliche Orientierung und Information fehlt.

Haltestelle „Steinbreche“ Foto: Philipp Kosok

Anteil des ÖPNV soll auf 15,2 Prozent steigen

In Deutschland wird jeder zehnte Weg mit Bus und Bahn zurückgelegt, in Bergisch Gladbach sind es 13,2 Prozent. Mit dem 2016 von der Stadt beschlossenen Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach 2030 soll dieser Anteil auf 15,2 Prozent steigen. Im Dezember 2017 hat der Kreis das Angebot des Busverkehrs werktags deutlich ausgeweitet und auf den meisten Linien einen 20-Minuten-Takt geschaffen. Höhere Fahrgastzahlen auf vielen Linien waren die Folge. Für die Verkehrswende und eine Stadt mit guter Luft und Aufenthaltsqualität muss der öffentliche Personennahverkehr deshalb weiter gestärkt und nicht aus der Innenstadt verbannt werden.

Der **VCD-Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle** stellt zehn einfach umzusetzende Maßnahmen vor, mit denen Kommunen Fußwege und Haltestellen aufwerten und somit den ÖPNV attraktiver machen können. Er steht zum kostenlosen Download bereit unter: *www.vcd.org/zu-fuss-zur-haltestelle*.

Haltestelle „Gohrsmühle“ wird nicht angenommen

Haltestelle „Gohrsmühle“ Foto: Friedhelm Bihn

Die Stadt hatte für eine „Verkehrsuntersuchung westliche Innenstadt“ dem Gutachter die Vorgabe gemacht, dass der Busverkehr aus der Paffrather Straße und dem Konrad-Adenauer-Platz und damit auch der Haltestelle „Markt“ herausgenommen werden sollte. Bei dem Gutachten geht es nur um eine reine Untersuchung von Verkehrsflüssen. So wurde im Juli 2018 eine Zählung durchgeführt, als die Haltestelle „Markt“ wegen Bauarbeiten nicht von den Linienbussen angefahren werden konnte. Auf dieser Grundlage sollte nur ermittelt werden, ob die dauerhafte Führung des Linienbusverkehrs über die Gohrsmühle Probleme im Verkehrsablauf am Kreisverkehr Schnabelsmühle verursacht. Unter diesem Aspekt wurde die dauerhafte Verlegung vom Gutachter als unproblematisch bezeichnet.

Wie die Busfahrgäste reagieren, wurde hingegen nicht untersucht. Die Zählung am Turbokreisel hat dabei ergeben, dass an diesem Tag 1.093 Fußgänger die Gohrsmühle queren. Die Haltestelle „Markt“ wird aber werktäglich von 900 Bussen angefahren. Bei mehreren Tausend täglich dort ein- und aussteigenden Fahrgästen ist mit der Zählung eindeutig belegt, dass die Verlegung der Haltestelle zur Gohrsmühle von den Bürgerinnen und Bürgern nicht angenommen wird. Der Weg ist zu weit und eine Querung von deutlich mehr Fußgängern an dem heute schon problematischen Kreisverkehr ist als stark verkehrsbelastend und hochgefährlich zu bewerten.

Friedhelm Bihn ❐

Rheinisch-Bergischer Kreis

Weitere Verbesserungen im Busverkehr

Der Rheinisch-Bergische Kreis hat beschlossen, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 Verbesserungen im Busverkehr einzuführen.

Die Qualitätsverbesserungen beziehen sich diesmal vor allem auf den Raum Bensberg, Technologiepark und Moitzfeld. Die Linie 454 fährt künftig im 30-Minuten-Takt auf der Relation Bensberg – Technologiepark einen veränderten Linienweg und anschließend weiter auf dem bisherigen Linienweg nach Kürten-Bechen. Abwechselnd mit der Linie 421, die auf ihrer Gesamtrelation Bensberg – Immekeppel – Lindlar zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird, wird der Technologiepark so während der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag zwischen 6 und 21 Uhr weiter in beide Richtungen alle 15 Minuten von der Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 1 in Bensberg bedient.

Die Linie 455 fährt künftig – an die S-Bahn S 11 in Bergisch Gladbach im 20-Minuten-Takt angeschlossen – nach Bensberg und dort ebenfalls einen neuen Linienweg über Bensberg-Feuerwache und Moitzfeld nach Herkenrath. Damit bietet sie mit der Linie 227 zwischen Bensberg und Moitzfeld einen 10-Minuten-Takt.

Machbarkeitsstudie negativ zur Stadtbahnverlängerung

Eine von der Stadt Bergisch Gladbach, dem Kreis und der Firma Miltenyi in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 über Bensberg hinaus Richtung Kürten-Spitze fiel in allen Punkten negativ aus. Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der bundesweit einheitlichen sogenannten Standardisierten Bewertung erreichte keine der vier betrachteten Streckenvarianten das erforderliche Nutzen-Kosten-Verhältnis für eine finanzielle Förderung. Der Kreis beschloss aber, an dem Projekt einer Verlängerung der Linie 1 festzuhalten, damit diese umgesetzt werden kann, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern sollten.

Mit Wasserstoffbussen zum Flughafen

Die Linie 423 von Bensberg Busbahnhof über Rösrath wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 von der heutigen Endhaltestelle Königsforst zum Terminal 1 des Flughafens Köln/Bonn verlängert. In diesem gemeinsamen Projekt des Kreises und der Stadt Köln sollen von der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) ab Anfang 2020 fünf Brennstoffzellen-Hybridbusse eingesetzt werden, die künftig am Flughafen betankt und in der Nähe stationiert werden sollen. Damit sind künftig die Städte Bergisch Gladbach und Rösrath erstmalig umsteigefrei an den Flughafen angebunden.

Friedhelm Bihn ❐

Nahverkehrstarife I

Tarifsprünge und Tarifgrenzen

Ein Vorschlag für mehr Preisgerechtigkeit an den Tarifgrenzen

Um einen Baustein der Verkehrswende wird erbittert gestritten: den Preis einer Fahrkarte. Vom Nulltarif über das 365-Euro-Ticket nach Wiener Vorbild bis hin zum fast erfüllten Kostendeckungsgrad werden Ideen und Vorschläge in die Debatte eingebracht und energisch bekämpft. Und wenn der Fahrpreis reduziert wird, muss er von einer anderen Seite finanziert werden. Das Bonner Modell des 365-Euro-Tickets wird vom Bund mitbezahlt.

Zudem wird der Preis immer in Abhängigkeit von den freien Kapazitäten diskutiert. Nur wenn in den Bahnen und Bussen noch Platz ist oder geschaffen wird, kann der Preis gesenkt werden. Bis dahin wird weiter jährlich erhöht und damit die Verkehrswende ausgebremst.

Ich möchte den Blick eher auf die Tarifgrenzen lenken. Der Preissprung an jeder Stufe bringt Ungerechtigkeiten mit sich. So können die Menschen aus Köln-Meschenich nur mit einer teuren Fahrkarte schnell über Hürth-Kalscheuren in die Stadt fahren, weil der Bahnhof Kalscheuren nicht auch in der Tarifzone Köln liegt, sondern in der Tarifzone Hürth. Hier wäre ein finanzieller Ausgleich ein wirklicher Anreiz zur Gewinnung neuer Fahrgäste. Weitere gemeinsame Tarifzonen im gesamten NVR wären zu entwickeln.

Eine weiteres Ärgernis sind Bahnhöfe wie Köln-Weiden-West, Köln-Porz-Wahn oder Köln-Dellbrück. Sie liegen an der Tarifgrenze und locken zahlreiche Menschen aus dem Umland an, mit dem Auto bis hierhin zu fahren. Die überfüllten P+R-Plätze sind ein sichtbares Zeichen. Und rufen nach einem teuren weiteren Ausbau. Sinnvoller wäre es, das Geld in den Ausgleich der Tarifsprünge zu investieren. Zwei Ideen bieten sich an:

- Nicht nur einer, sondern zwei „Grenzbahnhöfe“ gelten jeweils in der anderen Tarifzone (Überlappungsbereich), also Spich und Porz-Wahn oder Weiden-West und Frechen-Königsdorf.
- Bei Buslinien, die einen Grenzbahnhof anfahren, werden die direkten Nachbarorte ebenfalls überlappend auch in andere Tarifzone eingebunden, also zum Beispiel Brauweiler nach Köln.

Tarifungleichheiten gibt es nicht nur in den großen Tarifzonen Köln und Bonn, sondern im gesamten VRS/AVV-Tarif und ganz besonders drastisch zwischen VRS und VRR. Geld für die Vermeidung dieser Sprünge wäre ein echter Beitrag zur Verkehrswende.

Roland Schüler ❐

Nahverkehrstarife II

ÖPNV zum Nulltarif!?

Welchen Beitrag können die ÖPNV-Tarife zur Verkehrswende leisten?

Im Sommer gab es im Tarifgebiet des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS) eine ausgiebige Diskussion über die künftige Fahrpreisgestaltung. Erhöhungen von 5,2, 3,5 und 2,5 Prozent bis hin zur Nullrunde wurden diskutiert. Worum ging es?

Wie seit Jahrzehnten üblich sollten auch in diesem Jahr die finanziellen Mehrausgaben für das ÖPNV-Angebot so weit wie möglich über die Fahrpreise abgedeckt werden. Dies wurde aber nicht mehr einhellig im Entscheidungsgremium für richtig befunden. Die daraus resultierende Auseinandersetzung um die Höhe der Fahrpreise war einmalig in der Geschichte des VRS. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und des drohenden Verkehrschaos in den Städten durch den motorisierten Individualverkehr möchten die Kritiker erreichen, dass aufgrund einer moderaten Fahrpreisanpassung mehr Menschen in den ÖPNV umsteigen. Als Vorbild gilt die Österreichische Hauptstadt Wien, die ein 365-Euro-Jahresticket eingeführt hatte. Dort benutzen sehr viel mehr Personen den ÖPNV und entlasten so die Stadt vom Autoverkehr. Allerdings ist das Wiener ÖPNV-Angebot nicht mit dem hiesigen vergleichbar. In Wien wurde über Jahre die Kapazität des ÖPNV erheblich erweitert. Dass dies für die Kölner Region nicht zutrifft, ist täglich in den überfüllten und oft erheblich verspäteten Bahnen zu spüren.

Mit der möglichen Einführung eines Nulltarifs für den ÖPNV in der Kölner Region sind die folgenden Fragen verknüpft:

1. Wäre damit die Diskussion um die Luftreinhaltung in der Stadt passé?
2. Würde sich die Frage nach einer City-Maut erledigen?
3. Gäbe es keine Staustadt Köln mehr?
4. Wäre die Stadt lebenswerter?

In einigen Bereichen haben wir uns an einen kostenfreien Zugang zu staatlichen Einrichtungen und Leistungen gewöhnt, etwa beim Besuch öffentlicher Schulen. An bestimmten Tagen gilt freier Eintritt beim Museumsbesuch, Soldaten der Bundeswehr fahren jetzt schon zum Nulltarif, gebührenfreie Kitas werden gefordert, für Bewohner von Monheim am Rhein wurde schon ein kostenfreies ÖPNV-Ticket eingeführt und auch bei der KVB in Köln und beim VRS gab es in den letzten zwei Jahren einen ticketfreien Tag im Jahr.

Die Notwendigkeit einer Verkehrswende wird wohl erkannt, aber viele schielen verstärkt auf die zukünftige Elektromobilität für den Individualverkehr. In den Städten haben wir jedoch nicht nur das Problem der Luftreinhaltung, sondern auch des ruhenden Verkehrs: Geparkt wird überall, auf dem Bürgersteig, auf Radwegen, in Kurven, in Ampelbereichen. Die in Köln eingeführte „Brötchentaste“ hat dieses Problem eher noch verstärkt.

Wäre es volkswirtschaftlich nicht sinnvoller zur Stärkung des ÖPNV in den Städten mehr finanzielle Mittel aus dem Bundeshaushalt bereitzustellen, auch für einen Nulltarif? Ein freiwilliger Umstieg vom Auto zum ÖPNV wird sich wohl erst vollziehen, wenn Preis und Qualität stimmen und gehört auch der Nulltarif dazu? Würde ein Nulltarif in den Städten die Mobilitätsbedürfnisse der Landbevölkerung benachteiligen?

Viele Fragen, aber es ist wert, jetzt darüber nachzudenken!

Wolfgang Kissenbeck ❐

Nachruf

Volker Kunstmann

Ein Viertel Jahrhundert gemeinsam an unserer Seite im VCD, und nun plötzlich nicht mehr da: Am 19. Oktober ist Volker Kunstmann nach einem Jahr Krankheit viel zu früh und mit 61 Jahren verstorben.

Im Jahr 1996 gehörte zum Kreisverband Köln des Verkehrsclubs nur das Kölner Stadtgebiet. Die RHEINSCHIENE gab es schon, einige Aktive und den Vorstand, aber keine anderen Gruppen, die sich regelmäßig trafen und kontinuierlich und strukturiert Konzepte und Themen entwickelten und voranbrachten. Man diskutierte damals noch, wo die Nord-Süd-Bahn ober- oder unterirdisch verlaufen sollte. Smartphones gab es noch nicht und nicht auf allen Linien einen Stundentakt in Wochenendnächten. Es war Volker, der vor 23 Jahren die Idee zur Gründung des Arbeitskreis ÖNPV hatte und ihn seitdem leitete. Man traf sich einmal im Monat, zunächst im Café Sehnsucht in Ehrenfeld, später in anderen Gaststätten und lange Zeit im Wechsel bei den Mitgliedern zu Hause.

Wer zum ersten Mal den Arbeitskreis besuchte, dem vermittelte Volker mit großer Herzlichkeit und Zugewandtheit, als Mensch und mit den eigenen speziellen Interessen innerhalb des großen Themenfeldes des Arbeitskreises willkommen zu sein. Er war gleichzeitig Organisator als auch „gute Seele". So waren viele über lange Jahre treu dabei, ich selbst zum Beispiel von Anfang an. Mit großem organisatorischen Geschick und Gespür verstand es Volker, bei den einzelnen Themen und Zielen Akteure wie Verkehrsbetriebe, Fachleute, Presse zum richtigen Zeitpunkt einzubinden und so mit der speziell in Köln ganz besonders geforderten Ausdauer und Konsequenz gegen die Mittelmäßigkeit im Weiter-So Erfolge für den umweltfreundlichen Verkehr und damit die Menschen in Köln und der Region zu erreichen. Niemand im Regionalverband hat über diese vielen Jahre und so kontinuierlich mehr Lebenszeit für den ÖPNV eingesetzt als Volker, der bis vor kurzem auch Mitglied des Vorstands war. Wichtig war ihm dabei von Anfang an, dass der VCD nicht den Eindruck einer „Fundamentalopposition" erweckt, sondern stets im Sinne der Sache wirkt. Im Laufe der Jahre entstand so eine vertrauensvolle Basis zu Stadt, Politik und KVB. Die Ergebnisse sprechen für sich: Nach 15 Jahren „KVB-Nachtfahrplan" des Arbeitskreises ÖPNV im Taschenformat mit den sonst nicht veröffentlichten „Geisterbahnen" (Zusatzbahnen) konnten Politik und KVB im Jahr 2011 endlich für den angemessenen Halbstundentakt in Wochenendnächten überzeugt werden. Noch länger dauerte die beharrliche Überzeugungsarbeit beim Bus auf der Inneren Kanalstraße,

den heute niemand mehr in Frage stellt. Beim Thema „Ärger-Ampeln" mit den viel zu langen Rotphasen für Fußgänger war es ganz besonders Volker, der mit Unterstützung der Presse spürbare Verbesserungen und die Abschaltung von Ampeln erreichte. Unzählige Ideen hat Volker oft selbst „gezündet" und gemeinsam mit uns zu Erfolgen geführt. Und Freundschaften zu Volker sind entstanden, über die Verkehrspolitik hinaus.

Lieber Volker, auf Dich war 25 Jahre lang immer Verlass, Du warst stets mit ganzem Herzblut beim Thema und Deine Hartnäckigkeit war manchmal anstrengend – wir werden Dich sehr vermissen.

Markus Meurer
für den VCD Regionalverband Köln ❐

wsm
QUALITÄT IN METALL

Wenn Mobilität Pause macht

Sichere und stabile Fahrradparksysteme für Unternehmen, den öffentlichen Raum und alle Fahrradbesitzer.

▸ Informationen unter: **www.wsm.eu**

WSM – Walter Solbach Metallbau GmbH
Industriestraße 20 · 51545 Waldbröl · www.wsm.eu

Parking Day am 20. September 2019

Gelungene Aktionen in Köln und Bergisch Gladbach

Auch in diesem Jahr beteiligte sich der VCD Regionalverband Köln im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche mit Aktionen zum Parking Day.

Der Park(ing) Day ist ein internationaler Aktionstag. Ziel dieses Tages ist es, Menschen für eine lebenswerte und freundliche Stadt zu sensibilisieren. Er wurde 2005 in San Francisco ins Leben gerufen und findet seitdem alljährlich am dritten Freitag im September in zahlreichen Städten weltweit statt.

Wie schon im Vorjahr beteiligte sich der VCD gemeinsam mit Bündnispartnern auch in Köln und Bergisch Gladbach an diesem Aktionstag. Wir wollten damit aufzeigen, wie Verkehrsflächen anders genutzt werden können, und infrage stellen, wie viel Fläche in den Städten dem Autoverkehr eingeräumt wird. Beim VCD ist dies eingebunden in die bundesweite Aktion „Erober' Dir die Straße zurück", mit der in lebenswerten Städten langfristig Straßen und Parkplätze als öffentlicher Raum den Menschen zurückgegeben werden sollen. Die Bürgerinnen und Bürger sind in ihrer Stadt, in ihrem Viertel am besten zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Umgestaltete Parkplätze in der Ehrenstraße ...

Umwidmung von Parkplätzen in der Kölner Ehrenstraße

Der VCD hatte sich in Köln in diesem Jahr gemeinsam mit dem ADFC Köln, den Organisatoren der Kidical Mass Köln, Cambio und anderen Gruppen als Aktionsraum die Ehrenstraße ausgesucht. Schon die Ankündigung der Aktion wurde von den umliegenden Gewerbetreibenden mit deutlicher Mehrheit begrüßt. Auch während der Aktion haben wir viel Zuspruch von Passanten wie Anliegern bekommen.

Mit der Umgestaltung der Parkplätze gelang es für einige Stunden, den Charakter der Straße deutlich zu verändern und aufzuzeigen, wie sehr sich die Aufenthaltsqualität ohne parkende Fahrzeuge steigern lässt. Wir konnten zahlreiche interessante Gespräche bei Kaffee, Kuchen und frisch gebackenen Waffeln führen. Angenehme Randbedingung war die kurz zuvor stattfindende Demonstration des Klimabündnisses mit 60.000 Teilnehmern, deren Abschlusskundgebung in unmittelbarer Nähe stattfand, was uns zwar zunächst einen Dauerstau bescherte, dafür aber am Nachmittag eine fast autofreie Ehrenstraße, auf der es sich bequem und ungestört Schlendern und Radfahren ließ.

... und vor dem Rathaus in Bergisch Gladbach

Aktion vor dem Bergisch Gladbacher Rathaus

In der Kreisstadt Bergisch Gladbach präsentierten der ADFC Rhein-Berg/Oberberg und der VCD wieder eine gemeinsame Aktion auf dem Konrad-Adenauer-Platz vor dem historischen Rathaus – diesmal in Zusammenarbeit mit Bündnis 90/Die Grünen. Parallel dazu fand auf dem Platz die größte Klima-Demonstration statt, die es jemals in Bergisch Gladbach gegeben hatte. Nach Angaben der Veranstalter beteiligten sich an diesem Tag der weltweiten Aktionen zwischen drei- und viertausend Menschen aller Altersgruppen an dem Demonstrationszug durch die Stadt und der großen Abschlusskundgebung auf dem Markt der Kreisstadt.

Pierre Beier/Friedhelm Bihn ❐

Mitgliederversammlung 2019

Stephan Weber verstärkt den Vorstand

Wie schon im Vorjahr konnten wir uns auch bei der diesjährigen Mitgliederversammlung über Zuwachs im erweiterten Vorstand freuen. Neu dabei ist Stephan Weber, der sich hier vorstellt.

Seit einigen Jahren bin ich im VCD Köln im Arbeitskreis ÖPNV aktiv und seit diesem Sommer Mitglied des erweiterten Vorstandes. Als Wahlkölner lebe ich seit zehn Jahren in der Stadt und beschäftige mich im VCD besonders mit dem innerstädtischen Nahverkehr. Sehr wichtig ist mir eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsmittel. Da ich neben dem ÖPNV auch häufiger das Fahrrad nutze, verfolge ich ebenso die Aktivitäten des Arbeitskreises Radverkehr und beteilige mich gerne an gemeinsamen Aktionen. Ich freue mich auf viele weitere interessante Aktivitäten.

Stephan Weber ❐

Leserbrief

„Radfahrer sind nicht nur Verkehrsopfer“

„Vor mir liegt die neue RHEINSCHIENE und wieder einmal scheint es, als seien die Fahrradfahrer die einzigen, die den Verkehrsklimakollaps noch aufhalten können. Da ist ja auch auf jeden Fall viel Richtiges dran, aber die Fahrradfahrer sind gerade dabei, ihr sauberes Image als ökologisch korrekte Verkehrsretter zu verspielen.

Ein leider gar nicht so kleiner Teil von uns Fahrradfahrern fährt nicht mehr selbstbewusst, sondern frech und dominant und behindert damit vor allen Dingen die Fußgänger.

Ein trauriges Beispiel ist der Bereich hier in unserer Nachbarschaft zwischen der Eigelsteintorburg und der Agneskirche: In dem stark eingeschränkten Bereich zwischen Eigelsteintorburg und Ebertplatz mit der vielen Außengastronomie fahren ca. 95 Prozent der Fahrradfahrer durch, „absteigen und schieben“ scheint ein unbekanntes Fremdwort zu sein. Auf der Neusser Straße wird munter auf den sowieso schon engen Bürgersteigen geradelt, da ist von rasenden Rambos über transusige Teenager alles dabei. (nur aus Bequemlichkeit und/oder Angst vor den Autos auf der Straße?) Hinten rum um die Agneskirche, am Neusser Platz, scheuen die Fahrradfahrer das fiese Kopfsteinpflaster und fahren auf dem Fußweg, zügig die sichtbehindernde Baustelle umkurvend.

Fahrradfahrer sind leider nicht mehr nur Verkehrsopfer, sondern auch Verkehrstäter, die teilweise rücksichtslos in den begrenzten Bereich der schwächsten Verkehrsteilnehmergruppe, nämlich der Fußgänger, eindringen.

Ich finde es höchste Zeit, dass der VCD als Interessenverband aller Verkehrsteilnehmer (?!) sich dieses Themas annimmt. Als PR-Strategie bringt es nichts, das Thema totzuschweigen, sondern man muss es öffentlich und offensiv diskutieren. Wer nicht auch kritisch vor seiner eigenen Türe kehrt, wird unglaubwürdig in dem Versuch, reine Klientelpolitik zu machen. Auch der Verweis auf „einige wenige rücksichtslose Idioten“ greift zu kurz, der Verein sollte klarmachen, dass ihm das Thema im Sinne aller Fußgänger wichtig ist.“

Rolf Börger (Fußgänger seit 60 Jahren, Fahrradfahrer seit 50 Jahren, Autofahrer seit 35 Jahren)

Anmerkung der Redaktion:

Radfahrende können sich natürlich insbesondere auch gegenüber Fußgängern rücksichtslos verhalten. Gleichzeitig hat sich gezeigt, dass eine bessere Infrastruktur sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr dazu beiträgt, die Konflikte zwischen beiden Gruppen zu verringern. Umgekehrt ruft eine schlechte Infrastruktur die von Ihnen beschriebenen Probleme in einem nicht geringen Umfang hervor oder verschärft sie. Dies zeigt sich auch an den von Ihnen genannten Beispielen:

1. *An der Eigelsteintorburg ist Radfahren grundsätzlich gestattet. Der hierfür verfügbare Platz wurde in den letzten Jahren durch die immer mehr Raum einnehmende Außengastronomie allerdings erheblich eingeschränkt.*
2. *Längs der Neusser Straße gibt es überhaupt keine Radverkehrsinfrastruktur; nicht wenige Radfahrer fühlen sich in solchen Situationen unwohl und weichen dann auf den Bürgersteig aus.*
3. *Da Sie selber Fahrrad fahren, wissen Sie sicherlich, dass Kopfsteinpflaster ein recht unangenehmer Untergrund für das Rad ist, und die Versuchung sehr groß ist, auf einen komfortableren Belag auszuweichen, wenn dieser vorhanden ist.*

Daher fordern wir komfortablere, sicherere und insbesondere auch von den Fußwegen getrennte Radverkehrsführungen und unterstützen entsprechende Bestrebungen. Andererseits schließt aber auch eine optimale Infrastruktur ein rücksichtsloses, egoistisches, gefährdendes Verhalten von Radfahrern nicht aus. Eine schlechte Infrastruktur darf auch keine Ausrede für Fehlverhalten sein. Und es gilt ebenfalls, dass ein guter Ruf der Radfahrenden den Forderungen nach einer besseren Radverkehrsinfrastruktur eine breitere Basis sichern kann. ❐

VCD-Lastenrad

Transportbedürfnisse abgedeckt

Stände, Veranstaltungen, die Verteilung der RHEINSCHIENE und weitere Aktionen brauchen auch Logistik. Neben den privaten Rädern und der gelegentlichen Nutzung von Cambio haben wir dies insbesondere mit Lastenrädern, die uns dankenswerterweise Stadtrad und das Nippeser Radlager zur Verfügung gestellt haben, organisiert. Im Rahmen der städtischen Förderung von Lastenrädern haben wir eine Förderzusage bekommen. Seit dem Sommer haben wir ein E-Lastenrad mit einem 1,6 m langen Anhänger. Damit

können wir nun alle Transportbedürfnisse abwickeln – unser großer Stand beim Tag des guten Lebens hat dies eindrucksvoll bestätigt.

Ralph Herbertz ❐

VCD-Mitgliederbefragung

Erfreulich großes Echo

Die Ende Oktober gestartete Mitgliederbefragung des VCD Köln ist auf ein großes Echo gestoßen.

In einem Schreiben baten wir alle Mitglieder, uns in einem Fragebogen ihre verkehrspolitischen Prioritäten mitzuteilen. Noch vor Ende der Einsendefrist konnten wir eine Rücklaufquote von knapp 20 Prozent verzeichnen. Wir bedanken uns sehr bei allen Teilnehmenden. Die Auswertung werden wir unter anderem auf unserem Neujahrstreff am 17. Januar vorstellen. ❐

VCD-Büro

Wir freuen uns über zusätzliche Unterstützung

Verkehrsthemen sind derzeit en vogue. Dies spüren wir auch an der Arbeitsbelastung in unserem Büro in der Alten Feuerwache. Wir freuen uns daher, seit dem 1. Oktober mit Lisa Beisheim tatkräftige Unterstützung gefunden zu haben. Nachfolgend stellt sie sich kurz vor.

Ich bin seit Oktober 2019 beim VCD und unterstütze dort als Mitarbeiterin im Büro bei allen anfallenden Aufgaben. Die Arbeit mache ich neben meinem Studium an der Uni in Bonn. Nachdem ich diesen Sommer meinen Bachelor in Politik und Gesellschaft dort gemacht habe, mache ich nun meinen Master in Politikwissenschaften.

Ich bin auch im Umland von Köln groß geworden und habe mein Abitur am Friedrich-Wilhelm-Gymnasium Köln gemacht. Während des Bachelors habe ich in Bonn gewohnt, bin aber nun wieder nach Köln gezogen. Im Laufe meines Studiums habe ich schon einige Praktika bei kleinen Organisationen sowie gemeinnützigen Vereinen gemacht und freue mich, beim VCD nun weitere praktische Berufserfahrungen als feste Mitarbeiterin sammeln zu können.

Lisa Beisheim ❐

Der VCD-MOBILITÄTSATLAS

Fakten für die Verkehrswende

Der MOBILITÄTSATLAS präsentiert Vorschläge und Lösungen für neue Mobilität.

Im 21. Jahrhundert nimmt das Verkehrsaufkommen massiv zu. Die Mobilitätsformen vervielfältigen sich. Das bisherige Verkehrssystem stößt an soziale und ökologische Belastungsgrenzen.

Die vom VCD zusammen mit der Heinrich-Böll-Stiftung herausgegebene Publikation enthält leicht verständliche Beiträge und aussagekräftige Infografiken zu Elektromobilität, ländlicher Mobilität, autonomem Fahren, Klimaschäden und den Gesundheitswirkungen von Verkehr. Kostenfreier Download über: *www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/mobilitaetsatlas* ❐

Neujahrstreffen 2020

Wir laden ein!

Wir vom VCD Regionalverband Köln laden ein
zum Gedankenaustausch, zu Rückblicken und Zukunftsgedanken
bei unserem diesjährigen

Neujahrstreffen
am Freitag, den 17. Januar 2020, ab 19:00 Uhr

Achtung neuer Ort:
Café-Bistro Famillich, Im Stavenhof 5-7, Köln-Eigelsteinviertel

Alle Mitglieder, Freund*innen und Interessierten sind herzlich willkommen!

Impressum

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

Redaktion (v. i. S. d. P.):
Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Nicolas Sommer,
Lissy Sürth

Mitgegründet von Josiane Peters

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:
IBAN: DE55 3702 0500 0008 2455 00
BIC: BFSWDE33XXX
Bank für Sozialwirtschaft Köln

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

Auflage: 7.500 Exemplare

Satz/Druck: grüngedruckt.de
Schloemer Gruppe GmbH
Fritz-Erler-Straße 40
52349 Düren

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

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

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

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

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

Mobilität für Menschen.

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

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

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

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

Jetzt zum VCD
wechseln!

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

☐ **Einzelmitgliedschaft** ..... (min. 60 Euro)

☐ **Haushaltsmitgliedschaft**..... (min. 75 Euro)
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)

☐ **Reduzierter Beitrag** ..... (min. 30 Euro)
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)

☐ **Juristische Person** ..... (min. 200 Euro)
(Vereine usw.)

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

Name, Vorname (oder Verein usw.)* Geburtsdatum

Telefon

Straße und Hausnummer* E-Mail

PLZ und Wohnort* Datum / Unterschrift*

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

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

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

_ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _
IBAN

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

Kontoinhaber/-in

Datum, Unterschrift Kontoinhaber/-in

DE38ZZZ00000030519
Gläubiger-Identifikationsnummer des VCD

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

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

* Pflichtangaben

NW 1800

VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

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

Anschrift

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

Bürozeiten

Das VCD-Büro ist an zwei bis drei Tagen in der Woche besetzt. Kernöffnungszeiten sind dienstags von 14 bis 17 Uhr und donnerstags von 10 bis 13 Uhr.
Da sich aufgrund externer Termine Änderungen ergeben können, erfahren Sie die aktuellen Öffnungszeiten unter unserer Rufnummer 0221 7393933.

Vorstandssitzungen

Einmal monatlich dienstags um 19:30 Uhr im VCD-Büro. Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die Termine der nächsten Treffen erfahren Sie ebenfalls unter unserer Rufnummer 0221 7393933 oder auf *www.vcd-koeln.de.*

Arbeitskreise

Derzeit treffen sich regelmäßig, meistens monatlich, Arbeitskreise zu den Themen ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr.
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? Ein Anruf im VCD-Büro führt zu den gewünschten Informationen oder eine E-Mail an:

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

Die Arbeit des VCD Regionalverbands Köln e. V. wird von seinen Förderern unterstützt:

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

Spendenaufruf

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

Um dies zu ermöglichen, braucht er finanzielle Unterstützung.

Werden Sie Unterstützer und spenden an den Regionalverband!

Unser Spendenkonto:

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

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

Vielen Dank!

NULL Emission

Emissionsfrei und klimaneutral unterwegs mit der RVK

Mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen-Hybridbusse bedeuten „Null Emission“ für Mensch und Umwelt. **Mehr Infos unter www.rvk.de**

Gefördert/Koordiniert durch

Regionalverkehr Köln GmbH

Die Oberbürgermeisterin

Stadt Köln

Sicher mit Abstand!

Fragen und Hinweise zum Radverkehr:

fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de

www.stadt-koeln.de/radfahren

Ein Blick in unsere Zukunft!

Mit Bus, Bahn, Rad und Carsharing

www.kvb.koeln/klima

KVB
Menschen bewegen