

# RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 75, Sommer 2026



Radverkehrsförderung

**Günstig · schnell · wirksam!**

**VCD**   
Regionalverband Köln

# KEIN RAD? KEIN PROBLEM!



## FINDE DEIN NEUES BIKE BEI RADLAGER UND AUF DRAHT

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

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

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

**auf draht**   
- alles rund ums Fahrrad -

Weyertal 18 | 50937 Köln-Sülz  
[aufdraht-koeln.de](http://aufdraht-koeln.de)

# Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

in einer Zeit, in der der Klimawandel unübersehbar spürbar wird, steht die Mobilität vor einer Richtungsentscheidung: Wollen wir weiter auf Autos als Hauptverkehrsträger setzen oder investieren wir mutig in Radinfrastruktur, ÖPNV und bessere Fußwege? Die Antwort liegt auf der Hand: Eine **Mobilitätswende** ist möglich, notwendig und finanzierbar, wenn Planung, Politik und BürgerInnen gemeinsam handeln. Es gibt in jüngerer Zeit auch einigen Gegenwind. Vorschläge dazu, wie auf die dabei offenbar werdenden Denkmuster reagiert werden kann, finden Sie in einem ausführlichen Beitrag auf Seite 6.

**Radinfrastruktur** ist das Herzstück einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung. Sichere, gut vernetzte und ganzjährig nutzbare Routen schaffen nicht nur mehr Sicherheit, sondern verbessern auch die Lebensqualität. Fahrräder sind flexibel, emissionsfrei und brauchen weniger Platz als Autos. Weniger Stau, weniger Parkdruck, bessere Luft – Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur rechnen sich bereits nach kurzer Zeit. Dies zeigt sich im steten Zuwachs der Radverkehrszahlen, wenn die Infrastruktur geeignet ausgebaut wird – die Kölner Ringe nach der Umsetzung des Projekts „RingFrei“ sind nur ein Beleg für diese These, siehe dazu den Beitrag auf Seite 14.

Weniger gut steht es derzeit um den **öffentlichen Nahverkehr**: Eine angespannte Finanzsituation, personelle Engpässe und eine hochgradig sanierungsbedürftige Infrastruktur führen dazu, dass er derzeit nicht die Rolle spielt, die er eigentlich im Rahmen der Verkehrswende spielen müsste. Die notwendigen Maßnahmen brauchen Zeit, Geld und verlangen insbesondere auch den Fahrgästen einiges ab – siehe dazu den Beitrag zur Sanierung der linksrheinischen Bahnstrecke auf Seite 26.

Der Erhalt des bestehenden ÖPNV-Angebots sowie künftige Verbesserungen sind ferner ohne zusätzliche Finanzierungsinstrumente nicht möglich – siehe dazu den Beitrag zur **ÖPNV-Finanzierung** auf Seite 32. Finanzierung ist aber kein reines Haushaltsproblem, sondern auch eine Frage der Prioritätensetzung und des gesellschaftlichen Mehrwerts. Öffentliche Mittel, Förderprogramme, aber auch sinnvolle Private-Public-Partnership-Modelle können das System stärken. Ein kluges Finanzierungskonzept schafft verlässliche Planbarkeit und sorgt dafür, dass Angebote nicht nur auf dem Papier existieren, sondern im Alltag der Menschen ankommen.

Ökologische Mobilität ist kein Ideal, das man sich leisten mag – sie ist der einzige Weg, um Lebensqualität, Wirtschaft und Klima langfristig zu schützen. Unsere heutigen Entscheidungen prägen die Mobilität von morgen: sicher, gedacht für alle, vernetzt und nachhaltig,

die Redaktion der RHEINSCHIENE



Das Titelbild zeigt den Radverkehr auf den Kölner Ringen in Höhe des Rudolfplatzes.

Foto: Tolga Sonay

# Inhalt

## Verkehr allgemein

Energiekrise:	
Die Verkehrswende wird jetzt umso dringlicher .....	4
Autoverkehr: „Gescheiter statt breiter“ .....	5
Mobilitätswende unter Druck:	
Ideen zur Überwindung überholter Denkmuster .....	6
Privater Pkw-Besitz:	
Maximale Ineffizienz bei Parkraum-Nutzung.....	9
Verkehrswende: Eine kooperative Strategie ist nötig.....	10
E-Scooter im öffentlichen Raum:	
Klare Regeln für Anbieter und Nutzer! .....	11
Trankgasse: Verlässliche Planung .....	20

## Fuß- & Radverkehr

Hohenzollernring:	
Fahrrad überholt Auto – die Rekordjagd geht weiter .....	14
Nord-Süd-Fahrt: Fahrradverbindung und Stadtreparatur .....	15
Gastbeitrag: Fahrrad-Entscheid Köln hat Klage erhoben .....	16
Autofreie Siedlung:	
Förderung des Radverkehrs am Wohnort.....	18
Eiszapfen an der neuen Leverkusener Autobahnbrücke:	
Rad- und Fußverkehr werden ausgeschlossen .....	19
Neue Fahrradstraßenachse in der Südstadt:	
Ideen für die Umgestaltung einer zentralen Kreuzung .....	20
Gastbeitrag: Aktuelles zum Fuß- und Radverkehr in Köln .....	22
Mülheimer Brücke:	
Höhere Kapazität durch je zwei Rad- und Autospuren .....	25

## Öffentlicher Nahverkehr

Generalsanierung der linken Rheinstrecke im Jahr 2028:	
Eine Herausforderung für alle Betroffenen .....	26
ÖPNV im Rheinisch-Bergischen Kreis und kommunale	
Haushaltsnöte: Kahlschlag in Raten?.....	30
Bahnverkehr: Rommerskirchen – ein verkanntes Zentrum ...	31
Schienenersatzverkehr:	
Gute Idee, Mängel bei der Umsetzung.....	31
Schienennahverkehr im Rechtsrheinischen:	
Herbst der Baustellen .....	31
ÖPNV-Finanzierung: Schwierige Perspektiven .....	32
KVB-Chefin Haaks: Nur ein Opfer der Umstände?.....	33
KVB bestreikt sich selber .....	33

## VCD

VCD-Aktion „Freie Gehwege“ .....	34
VCD Regionalverband Köln unterstützt Energiewende.....	35
VCD-Aktion ÖPNV-Check.....	35
Die neue VCD-Mobifibel 2026 .....	36
Einladung zum VCD-Sommerfest .....	36
Einladung zur Mitgliederversammlung 2026.....	36
Impressum .....	36
Der VCD stellt sich vor .....	37
Beitrittsformular .....	37
Kontakte .....	38
Vorteile für Mitglieder: Kooperation mit Green Moves .....	38
Spendenaufruf.....	38

## Energiekrise

# Die Verkehrswende wird jetzt umso dringlicher

**Die Energiekrise infolge der Kriege im Nahen Osten macht erneut die große Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen deutlich. Die Verkehrswende sollte daher gerade jetzt forciert werden. Auch in Köln.**

Eine große deutsche Wochenzeitung titelte am 2. Februar „Jetzt hat der Kampf um die Energie der Zukunft wirklich begonnen“ und stellt die Frage „Die Blockade der Straße von Hormus zwingt die Welt zum Umdenken – gelingt der Sprung vom fossilen ins erneuerbare Zeitalter?“ Eine Ölverteuerung und möglicherweise sogar eine Ölverknappung stehen ins Haus. Sofort wurden Rufe laut, die Energiepreise zu subventionieren und die Pendlerpauschale zu erhöhen. Es gibt aber auch andere Stimmen, die jetzt ein Umsteuern fordern. Die Energiekrise macht deutlich, dass man schon viel zu lange auf das falsche Pferd gesetzt hat – und es immer noch tut. Man könnte jetzt die Gelegenheit ergreifen und Maßnahmen zur Einsparung von Öl ergreifen und Alternativen zum fossilen Verbrauch fördern.

### Warum auch Köln in der Energiekrise neu denken muss

Die Energiekrise stellt auch die Stadt Köln vor grundlegende Fragen: Wie sichern wir bezahlbare Mobilität? Wie reduzieren wir Energieverbrauch und Abhängigkeiten?

Steigende Energiepreise treffen kommunale Haushalte ebenso wie Bürgerinnen und Bürger. Betrieb und Ausbau ener-



Sparvorschläge

[Mit Hilfe von KI generiert]

gieintensiver Verkehrssysteme werden teurer, während zugleich der Druck wächst, energie- und klimafreundliche Alternativen bereitzustellen.

Mobilität ist Daseinsvorsorge – und damit eine klassische Aufgabe der Kommunalpolitik. In Zeiten steigender Lebenshaltungskosten wird besonders deutlich, wie sozial unausgewogen hohe Mobilitätskosten wirken.

Nachfolgend soll geprüft werden, welchen Beitrag die verschiedenen Verkehrsträger zur Mobilität in Köln vor dem Hintergrund der Energiekrise leisten können.

### ÖPNV – an Kapazitätsgrenze und mit Finanzierungsproblemen

Leider kann der öffentliche Nahverkehr kurz und mittelfristig nur wenig zur Lösung beitragen: Zum einen existieren nur geringe Kapazitätsreserven und zum anderen gibt es zunehmend Probleme bei der Finanzierung des laufenden Betriebs. Hier darf man schon froh sein, wenn es zu keinen größeren Kürzungen kommt. Übrigens: Vor diesem finanziellen Hintergrund wirkt die von manchen angestrebte milliardenschwere Tunnel-Lösung auf der Ost-West-Achse seltsam unreal und aus der Zeit gefallen.

### Motorisierter Individualverkehr – hier geht noch was

Der heutige motorisierte Individualverkehr ist im Wesentlichen dadurch gekennzeichnet, dass er noch über erhebliche Kapazitätsreserven verfügt: Von den vier bis fünf Plätzen, die Autos vorhalten, ist in der Regel nur ein Platz besetzt, vor allem während der Spitzenzeiten im Berufsverkehr. Wenn es gelänge, nur einen weiteren Sitzplatz zu belegen, käme man mit deutlich weniger Fahrzeugen und deutlich geringerem Energieverbrauch aus. Moderne Software in Kombination mit Smartphones ermöglichen bereits heute die Vermittlung von Fahrgemeinschaften. Das größte Hindernis: Es bedarf eines deutlichen Umdenkens bei den Autofahrern und bei den Politikern.



Dieser Spruch der KVB darf bezweifelt werden ...

### Fahrrad – da geht noch viel mehr

Dieses Verkehrsmittel wird seit Jahrzehnten unterschätzt – auch heute noch, wie bei der aktuellen Diskussion über die Mülheimer Brücke zu sehen ist. In den letzten Jahren spielt es in Köln eine immer größere Rolle. Vor dem Hintergrund der Energiekrise bietet das Fahrrad einen entscheidenden Vorteil: Es ist nahezu unabhängig von externen Energiequellen. Radverkehr verursacht kaum laufende Energiekosten, Emissionen und Lärm und entlastet bestehende Infrastrukturen. Jede Investition in den Radverkehr ist damit auch eine Investition in die Resilienz kommunaler Mobilitätssysteme.

### Fußverkehr – da auch

Zufußgehen ist die energiesparsamste Art, sich fortzubewegen: Es kommt ohne Treibstoffe aus und verursacht im Alltag praktisch keinen externen Energieverbrauch. Auch die nötige Infrastruktur ist vergleichsweise einfach – und benötigt im Betrieb nur wenig Energie.

Gerade in einer Energiekrise ist das ein großer Vorteil: Zufußgehen funktioniert unabhängig von Preissteigerungen, Lieferketten und Versorgungslagen. Für die „letzte Meile“ – vom ÖPNV-Halt nach Hause oder vom Parkplatz zum Ziel – ist er deshalb oft die naheliegendste, verlässlichste und zugleich energieärmste Lösung.

### Die Stadt hat es in der Hand

Die Energiekrise eröffnet die Chance, Mobilität neu zu ordnen: weg von energie-

intensiver Gewohnheit, hin zu einem System, das mit weniger externer Energie verlässlich funktioniert. Das nützt der Stadt durch geringere Betriebs- und Folgekosten und den Bewohnern durch bezahlbare und effiziente Alltagsmobilität.

Wenn der amerikanische Präsident schimpft: „Besorgt euch euer Öl selbst!“, sollte die Kölner Antwort lauten: „Nein – wir reduzieren stattdessen unseren Bedarf.“ Denn die wirksamste Unabhängigkeit entsteht nicht durch neue Lieferan-

ten, sondern durch weniger Verbrauch: kurze Wege, sichere Wege zu Fuß und mit dem Rad sowie ein akzeptabler ÖPNV – das ermöglicht eine gute Mobilität, ohne viel Öl zu verbrauchen.

*Hans-Georg Kleinmann* □

## Autoverkehr „Gescheiter statt breiter“

### Maßnahmen, die auch ohne teuren Infrastrukturausbau gegen den Stau wirken

Es gibt sie, die wirksamen Maßnahmen gegen den Stau. Dabei handelt es sich explizit nicht um den von den Automobilverbänden bei jeder Gelegenheit geforderten kostenintensiven Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die bestehenden Kapazitäten sind reichen nämlich aus, um den Verkehr effizient abzuwickeln – vorausgesetzt, sie werden intelligenter genutzt und gesteuert.

Anlass für die Vorschläge ist die Stauthematik, wie sie regelmäßig in der Tagespresse thematisiert wird mit Schlagzeilen wie „7.000 Tage Stau und stockender Verkehr“.

### Verkehr smarter organisieren

Statt Straßenausbau, wie der geplanten Erweiterung der Autobahn A4 von sechs auf acht Spuren zwischen dem Kreuz Gremberg und Kreuz Süd und dem Neubau der Rodenkirchener Bücke, wäre ein Bündel an Maßnahmen zur besseren Verkehrssteuerung geeigneter. Leitmotiv ist dabei der Ansatz „gescheiter statt breiter“: Nicht noch mehr Fläche für Autos, sondern eine klügere Nutzung des bestehenden Netzes soll Staus reduzieren.

### Geschwindigkeiten angleichen

Sehr wirksam sind einheitliche Geschwindigkeiten im Straßenverkehr. Gleiche Geschwindigkeiten für alle Fahrzeuge tragen nachweislich zur Stauvermeidung bei und führen durch einen harmonisierten Verkehrsfluss zu Zeitersparnissen und weniger Unfällen für alle Verkehrsteilnehmenden. Dem Tempolimit fällt dabei eine Schlüsselrolle bei der Stau- und Unfallvermeidung zu.

Positive Erfahrungen liegen bei der sogenannten Section-Control vor, also der abschnittswisen Geschwindigkeitsüberwachung. In Österreich hat dieses Instrument den Durchsatz und die Verkehrssicherheit deutlich erhöht, da sich mehr Verkehrsteilnehmende an die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten halten.

### Nutzungsgebühren

Eine große Steuerungswirkung kann ein flexibles Mautsystem entfalten. Durch variable Preise – teurer zu Hauptverkehrszeiten, günstiger in Nebenzeiten – können Verkehrsteilnehmende motiviert werden, ihre Fahrzeiten oder Verkehrsmittelwahl zu überdenken.

Dabei geht es nicht nur um ein Mautsystem für die Autobahn, sondern auch um die Einführung einer Citymaut für Köln, wie sie in einigen Europäischen Metropolen bereits üblich ist. Diese Maut kommt nicht nur dem Verkehrsfluss zugute, sondern verbessert auch die Lebensqualität in der Stadt. Von weniger Autoverkehr profitieren auch Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Anwohnerinnen und Anwohner.

### Bessere Auslastung der Autos

Moderne Technik kann aber noch mehr: Durch digitale Lösungen und Software lässt sich die Auslastung der Pkws verbessern, etwa durch Fahrgemeinschaften oder optimierte Routenplanung. Die meisten Autos verfügen über vier bis fünf Sitze, die aber zumeist nur mit einer Person besetzt sind. Wenn es gelänge, von den freien Sitzplätzen auch nur einen einzigen



*Anwohnerprotest gegen den geplanten Autobahnbau südlich von Köln*

zusätzlich zu nutzen, würden sich viele Staus in Wohlgefallen auflösen. Für die spontane Vermittlung von Fahrgemeinschaften gibt es mittlerweile leistungsfähige Programme, die schon in etlichen deutschen Städten zum Einsatz kommen.

### Verhaltensänderungen

Neben technischen und organisatorischen Maßnahmen spielen auch Verhaltensänderungen eine Rolle. Eine bessere Reiseplanung, alternative Routen, andere Fahrzeiten oder der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel können einen wichtigen Beitrag leisten.

Darüber hinaus können auch eine stärkere Entzerrung der Arbeitszeiten sowie der konsequente Ausbau von Homeoffice-Angeboten dazu beitragen, Verkehrsspitzen zu reduzieren.

### Fazit

Mit intelligenter Steuerung, fairen Preissignalen und einer besseren Organisation des Verkehrs lassen sich Staus wirksam reduzieren – ganz ohne kostenintensiven Straßenausbau.

*Hans-Georg Kleinmann* □

## Mobilitätswende unter Druck

# Ideen zur Überwindung überholter Denkmuster

**Wie kommt es zu der häufig unausgewogenen Berichterstattung der örtlichen Presse zu Maßnahmen im Verkehrsbereich? Eine Spurensuche.**

Zum Einstieg ein kurzes Gedankenexperiment. Es werden vier beispielhafte Verkehrsszenen aus Köln dargestellt. Wie reagieren Menschen in der Situation? Machen Sie sich Gedanken, eine mögliche Auflösung kommt am Ende.

- Eigelstein, Fahrradstraße, später Nachmittag: Es ist belebt. Menschen gehen einkaufen, queren die Straße, laufen in Gruppen nebeneinander und unterhalten sich auf der Fahrbahn. Ein Radfahrer fährt durch, zügig, nicht rasend.
- Nord-Süd-Fahrt, gleiche Zeit, mehrspuriger Verkehr, dichter Fluss: Eine Person steht am Fahrbahnrand, möchte Richtung Offenbachplatz queren. Autos fahren mit Tempo 50, manche schneller. Niemand hält an. Die Person wartet, sucht eine Lücke, läuft los.
- Altstadt, rund um das Miqva-Museum: Enge Gassen, viele Zuzußgehende, Tourist:innen bleiben stehen, schauen sich um. Der Gehweg ist voll, einige weichen auf die Straße aus. Ein Auto fährt heran, nicht schnell, aber bestimmt. Es wartet nicht, es rollt weiter.
- Rheinufer, vor dem Martinsviertel bei strahlendem Sonnenschein: Gruppen an Menschen schlendern langsam entlang, genießen die Sonne. Radfahrende schlängeln sich hindurch, Rikschafahrer transportieren Touristen, Stadtführer:innen erklären ihren Teilnehmenden die Geschichte Kölns. Ein Gewusel und Getümmel. Nebenan die sechsspurige Rheinuferstraße.

Was glauben Sie, was passiert in den Situationen? Wie reagieren die beteiligten Menschen? Die Autos auf der Nord-Süd-Fahrt halten an und lassen den Fußgänger passieren? Der Autofahrer in der Altstadt bleibt hinter den Zuzußgehenden stehen? Der Radfahrende fährt am Eigelstein entspannt an den Gruppen vorbei, die ihren Weg fortsetzen? Die Fußgänger:innen erschrecken sich und schimpfen auf den Radfahrer? Autos hupen und setzen ihren Weg unbeirrt fort? Am Rheinufer wird gefordert, dass Radfahrende endlich den Tunnel nutzen dürfen und die Geschwin-

digkeit für Autos auf 30 km/h begrenzt wird oder wird die Forderung erhoben, dass Radfahrende absteigen?

Dass Autos auf der Nord-Süd-Fahrt anhalten, um einen Fußgänger passieren zu lassen, ist unwahrscheinlich, viel wahrscheinlicher ist ein deutliches Hupsignal, um die Gefahr anzuzeigen. In der Altstadt werden sich die Fußgänger:innen freiwillig auf den engen Gehweg drängen, um Platz für das Auto zu schaffen. Am Eigelstein ist sowohl die entspannte Variante des Vorbeifahrens wie auch ein Erschrecken und Schimpfen von Fußgänger:innen oder Radfahrer:innen vorstellbar. Die Szene am Rheinufer, dem Stadtanzeiger vom 9. April 2026 entlehnt, endet wenig überraschend mit dem Satz: „Ebenfalls eine gute Idee zur Entschleunigung: einfach mal absteigen und schieben.“

### Das Auto als Norm

Das Auto, das die Fußgänger:innen in der Altstadt auf den Bürgersteig drängt, ist der Normalzustand. Der überbordende Platz für den Autoverkehr auf der Nord-Süd-Fahrt ist Normalzustand. Die Forderung, Radfahrende sollen auf einer zentralen Achse absteigen und sich so entschleunigen ist normal, während die Idee von Tempo 30 km/h auf der Rheinuferstraße als hochgradig ideologisch gebrandmarkt wird und den Untergang des Kölner Abendlandes bedeutet.

Hier zeigt sich, wie sehr das Auto unsere Sicht auf den Verkehr dominiert. Rücksicht auf andere, hier das Auto, wird von Radfahrenden und Zuzußgehenden eingefordert, diese drängen sich folglich an den Rand der Fahrbahn auf engen Wegen zusammen, Kreuzungsmöglichkeiten werden durch Ampeln reglementiert.

Autos hingegen beparken die Bürgersteige und verengen sie zusätzlich, weil der Parkraum so knapp sei, und erhalten freie Fahrt auf breiten Wegen.

Zusammengefasst: Auf den Straßen gilt das Recht des Stärkeren und für die meisten von uns ist es normal. Das Auto



*Die Süd-Fahrt am WDR-Hochhaus – prägnantes Beispiel für die Umgestaltung Kölns zur autogerechten Stadt in der Nachkriegszeit. Angesichts solcher Stadträume sind die teilweise heftigen Widerstände gegen die Abkehr von einer autofixierten Verkehrspolitik nur verwunderlich.*

ist unseren Köpfen, in unserem Denken fest verankert. Herbert Knoflacher, ein österreichischer Verkehrsexperte, nennt dies „Virus Auto“. Das Auto ist über Jahrzehnte zur Norm geworden, die alle Entscheidungen im Bereich der Verkehrspolitik leitet. Dies ist das Framing, das alle Entscheidungen im Bereich Verkehr leitet und in der Medienberichterstattung nur allzu häufig sichtbar wird.

Verkehrswende verändert nicht nur die Wahl von Verkehrsmittel und Wegeführung, auch ein anderes Denken gehört dazu. Das ist die größte Herausforderung. „Umparken beginnt im Kopf“, so hat eine Automarke mal geworben.

### Wie das Denkmuster verteidigt wird

Das etablierte Denken ist allerdings wirkmächtig und wird aktiv stabilisiert. Dies zeigt sich beim Blick in die Lokalpresse, beim Verfolgen der Beiträge in den sozialen Medien und in den politische Debatten. Die bestehende Autofixierung wird nicht nur unbewusst reproduziert, sondern auf unterschiedliche Weise gezielt gestützt. Nachfolgend ein kurzer Überblick der gängigen Mittel:

- Ein zentrales Mittel ist die **Skandalisierung**. Einzelne Ereignisse werden emotional aufgeladen und überproportional hervorgehoben. Die immer wiederkehrenden Berichte über die bekannten medialen Brennpunkte (Trankgasse, Eigelstein, Mülheimer Brücke,

Deutzer Freiheit) und die Nutzung der klassischen Reizworte (angebliches „Problem Lastenrad“, scheinbare Parkplatzvernichtung) folgen diesem Muster. Einzelne Auffälligkeiten werden herausgegriffen und zugespitzt (Staus, Themen der Geschäftsleute). Einzelaspekte werden zum Normalzustand. Eine sachliche, mehrere Standpunkte beachtende Diskussion bleibt zumeist aus.

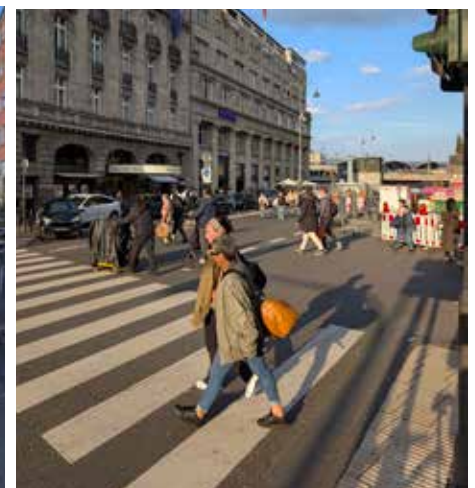
- Eng damit verbunden ist die Nutzung **anekdotischer Evidenz**. Hierbei werden einzelne persönliche Erlebnisse verallgemeinert und als Beleg für ein größeres Problem dargestellt. Meist werden vor allem die negativen Aspekte hervorgehoben. Jemand hat einen Unfall mit einem Lastenrad gerade noch vermeiden können, ein anderer benötigte eine Stunde, um im Philharmonie-Parkhaus zu parken. Diese singuläre Erfahrung wird sodann verallgemeinert und erhält den größten Raum im Bericht. Andere Sichtweisen, positive Erfahrungen oder belegbare Fakten und Daten finden keinen Raum. So entsteht ein verzerrter Eindruck, ein großes Problem wird erschaffen.
- Ein weiteres Stilmittel ist das **verdeckte Autoritätsargument**. Dabei stützt man eine Position, indem man auf eine scheinbar neutrale Autorität verweist, ohne ihre Interessenlage darzulegen. In Berichten über die Verkehrswende wird der ADAC zur Verkehrsexpertise herangezogen. Der ADAC ist allerdings ein Lobbyverein für den Autoverkehr und setzt sich für dessen Interessen ein. Was soll dieser anderes fordern als mehr Platz für Autofahrende? Für die Leser:innen verfestigt sich der Eindruck, dass die Meinung, die aus

einem einzelnen Beispiel entstanden ist, Gewicht hat. Andere Sichtweisen, vertreten zum Beispiel durch Verbände wie dem VCD, bleiben außen vor oder werden als Interessensvertretung einzelner Verkehrsmittel eingeordnet. So verlieren alternative Blickwinkel an Gewicht, eine bestimmte Sichtweise wird bevorzugt.

- Hinzu kommt das **False Balancing**, die scheinbare Gleichgewichtung ungleich fundierter Positionen. Hierbei werden gut belegte Meinungen neben laute Einzelmeinungen gestellt. Diese einseitige Gewichtung überbetont die laute Einzelmeinung, ein verzerrtes Bild entsteht. Dies findet sich deutlich bei der Berichterstattung über die Verkehrsversuche. Einem grundlegenden Konsens (Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität) werden laute Einzelmeinungen entgegengesetzt. Es wird nicht hinterfragt, wie die Lage vor Ort ist, auch werden andere Anwohnende nicht einbezogen. Wer laut ist und sich beschwert, gewinnt.
- Ein in der hiesigen Presse oft verwendetes Mittel ist der **Sündenbockmechanismus**. Komplexe, multilaterale Entscheidungsprozesse werden auf eine Person reduziert, die für alles verantwortlich gemacht wird. In vielen Artikeln über Verkehrspolitik wird die Verantwortung für einen Missetand stets dem Verkehrsdezernenten zugeschoben. Es werden ausschließlich Misserfolge personalisiert, Erfolge werden seltener erwähnt. Bekannte Beispiele in diesem Zusammenhang sind ebenfalls die Verkehrsversuche. Es wird stets so berichtet, als wäre die Einführung im Alleingang vom Verkehrsdezernat entschieden worden.

Dies ist falsch. Entscheidungen solcher Tragweite werden immer von der Mehrheit des Stadtrats entschieden. Hier gibt es klare Beschlüsse, die einen breiten Konsens der Parteien zeigen. Auch im Kooperationsvertrag von Grünen, CDU und Volt aus dem Jahre 2020 wurden Verkehrsversuche explizit als Mittel genannt, um die Verkehrswende voranzubringen. Die Schuldzuweisung führt also zur Verschiebung von Verantwortung und verhindert eine angemessene sachliche Diskussion.

- Ein klassisches weiteres Mittel ist das **Strohmannargument**. Dabei wird eine Position so übertrieben dargestellt, dass sie leichter angreifbar ist und Widerstände hervorruft. Aus der Verkehrsberuhigung einer Straße wird die Forderung nach Autofreiheit in der ganzen Stadt. Das Fördern von Lastenrädern wird zum Verbot aller Autos. Diese Extrembeispiele verschieben die Debatte zu Extrempositionen und verhindern die Suche nach tragfähigen, pragmatischen Lösungen.
- Das **Falsche Dilemma** ergibt sich folgerichtig direkt aus dem vorherigen Punkt. Wenn man nur noch zwei Alternativen hat, die einander grandios widersprechen, wird daraus ein Kampf zweier Positionen gemacht. Das breite Spektrum an möglichen Lösungen wird künstlich verengt. Eine polarisierte Debatte führt zur Spaltung. Kompromisse werden verhindert.
- Schließlich wird auch **Cherry Picking** genutzt. Man wählt nur passende Belege aus und ignoriert widersprechende. Studien, die die eigene These stützen, werden genutzt, andere werden ignoriert. Es findet keine Diskussion der Argumente statt.



Verkehrsversuche waren ein besonderes Reizthema in den verkehrspolitischen Diskussionen der letzten Jahre. Drei Beispiele, in denen Skandalisierung an der Tagesordnung war: Venloer Straße, Deutzer Freiheit, Trankgasse (von links nach rechts).

In der Summe entsteht so ein stabiles Muster: Das bestehende Framing, das Auto als Norm, wird abgesichert. Probleme der Mobilitätswende werden vergrößert, ihre Erfolge verkleinert. Erkennbar ist, dass die Beharrungskräfte des Bestehenden enorm sind.

## Orientierung in einer verzerrten Debatte

Das Wissen um die eingesetzten Mittel ist entscheidend. Wer die Mechanismen kennt, kann sich ihnen entziehen. Klar, gerade in Übergangsphasen sind Transformationen anfällig für Verzerrungen, so auch bei der Mobilitätswende. Umso wichtiger ist ein bewusster Umgang damit. Hier sind einige Tipps, die helfen das Positive im Blick zu halten.

**Der Blick zurück ohne Verklärung.** Wer die heutige Situation bewerten möchte, sollte sie nicht isoliert betrachten, sondern in Beziehung zu früheren Zuständen setzen. Am Eigelstein etwa dominierte lange Zeit der Autoverkehr. Zufußgehende hatten kaum Raum, waren an den Rand gedrängt, es war schwierig, die Straße zu queren. Radfahrende bewegten sich zwischen den Autos, parkende Fahrzeuge bestimmten das Bild. Bänke oder Außengastronomie fehlten fast gänzlich, die Aufenthaltsqualität war niedrig. Diese Mängel werden heute oft ausgeblendet oder, schlimmer noch, verklärt. Dabei waren es gerade diese Probleme, die den Wunsch nach Veränderung ausgelöst haben. Auch die aktuelle Situation der Trankgasse hat gegenüber dem Vorzustand deutliche Vorzüge. Ein unbefangener Blick zurück hilft beim Erkennen der Fortschritte.

**Lösungsorientierter Umgang mit Veränderungen.** Neue Verkehrsführungen und veränderte Raumaufteilungen brauchen Zeit. Menschen müssen sich orien-

tieren, Abläufe müssen sich einspielen, dann entwickelt sich das Miteinander im Verkehr weiter. Diese Prozesse verlaufen nicht konfliktfrei, aber genau darin liegt ihre Normalität. In vielen niederländischen Städten etwa ist das Nebeneinander von zu Fuß gehenden und mit dem Rad fahrenden Menschen selbstverständlich und wird als Teil des alltäglichen Miteinanders wahrgenommen. Auch in Köln lassen sich solche Entwicklungen beobachten, etwa am Eigelstein oder in der Ehrenstraße. Verkehre verlagern sich, zum Beispiel von der Ehrenstraße in die Magnusstraße, ein anderes Miteinander entwickelt sich.

Konflikte sind also ein Zeichen dafür, dass sich ein neues Gleichgewicht erst noch herausbildet. Entscheidend ist daher, einen genauen Blick auf die Umstände vor Ort zu werfen, sich nicht von aufgeregten Debatten und schnellen Ideologievorwürfen leiten zu lassen. Schwierigkeiten sind Teil der Lösung. Es ist ein Irrglaube, als gäbe es eine direkte Lösung für alle. Viele Probleme lassen sich durch kleine, gezielte Anpassungen wie klarere Markierungen, bessere Hinweise oder eine präzisere Gestaltung des Straßenraums lösen. Andere verschwinden im Laufe der Diskussion, da sie durch Verhaltensanpassung obsolet werden, schön zu sehen am Beispiel der Venloer Straße: Hier ist zunehmend ein Zustand erreicht, der den meisten Menschen gefällt. Der Einsatz hat sich gelohnt.

**Gleichbehandlung im Verkehr.** Ein wesentlicher Baustein für eine faire Bewertung ist die Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel. Ähnliches Verhalten muss unabhängig davon beurteilt werden, ob es von einem Auto, einem Fahrrad oder einer zu Fuß gehenden Person ausgeht. Jedes Verkehrsmittel hat seine Vor- und seine Nachteile. Verstöße müssen geahndet

werden: Hier gilt es vor allem den Bedarf an sicherem Raum für Zufußgehende zu sichern und illegales Gehwegparken konsequent zu ahnden. Solange dem Auto implizit mehr Raum, mehr Durchsetzungskraft und mehr Nachsicht zugestanden wird, bleibt die Wahrnehmung verzerrt. Der in Parteiprogrammen oft formulierte Anspruch der Gleichberechtigung bedeutet tatsächlich meist die Besitzstandswahrung, die Beibehaltung des autozentrierten Zustands. Also Ohren und Augen auf, sobald das Wort „Ideologie“ erklingt und raus auf die Straße, um eine eigene Wahrnehmung zu finden.

**Faktenbasierte Einordnung.** Entscheidungen und Bewertungen sollten auf Daten beruhen, nicht auf Einzelfällen oder gefühlten Wahrheiten. So zeigen Studien, dass Lastenräder einen erheblichen Anteil an Autofahrten ersetzen können, insbesondere in dicht besiedelten Stadtteilen. Jede dieser Fahrten entlastet den Verkehr, reduziert Emissionen und schafft Raum. Ein neues und anderes Miteinander in gemischten Zonen verändert die Wahrnehmung, erhöht aber meist die Zufriedenheit der dort lebenden Menschen. Die Grundfrage muss immer lauten, wem nutzt die neue Verkehrsführung, wie können Härtefälle aufgefangen werden, ohne dass man die komplette Regelung aussetzt. Lieber angemessene Ausnahmen finden als die gesamte Regelung zu kippen.

## Fazit

Die Mobilitätswende ist mehr als eine Frage von Infrastruktur. Sie ist ein kultureller Wandel. Solange das Auto in unseren Köpfen die Norm bleibt, wird jede Veränderung als Abweichung erscheinen. Erst wenn sich dieser Rahmen verschiebt, kann die Mobilitätswende ihr Potenzial entfalten. Die Beharrungskräfte des alten Zustands sind enorm und sie nutzen eine Vielfalt an Mitteln, um die Debatte zu dominieren. Um die enormen Chancen der Mobilitätswende zu nutzen, wie mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität, weniger Lärm, sauberere Luft, mehr Bewegungsfreiheit und eine gerechtere Aufteilung des öffentlichen Raums, ist es wichtig die Methoden zu kennen und mit ihnen umzugehen. Anstatt die Rückkehr zu alten, nachweislich problematischen Zuständen zu fordern, sollten gemeinsam konstruktive Lösungen gefunden werden.

Michael Vehoff,

VCD Regionalverband Köln



Warten bis es Grün wird an der Kreuzung von Trankgasse und Marzellenstraße, Autoblech am Eigelstein vor der Umgestaltung – nur mit einem verklärten Blick kann man sich solche Zustände zurückwünschen.

## Privater Pkw-Besitz

# Maximale Ineffizienz bei Parkraum-Nutzung

### Anregungen für die effizientere Nutzung des öffentlichen Straßenraums

Auf Basis der Studie „Mobilität in Deutschland 2023“ des Bundesministeriums für Verkehr, deren Erhebung zwischen April 2023 und Juli 2024 durchgeführt wurde, ist für Metropolen wie Köln plausibel, dass etwa 20 Prozent der privaten Pkw nahezu täglich genutzt werden, rund 30 Prozent ein bis zweimal pro Woche verkehren und etwa 30 Prozent lediglich mehrmals pro Monat genutzt werden; der verbleibende Anteil entfällt auf sehr selten oder kaum genutzte Fahrzeuge. Diese Schätzwerte verdeutlichen, dass ein erheblicher Teil der in Köln vorhandenen Pkw den überwiegenden Teil des Monats nicht bewegt wird.

Diese Zahlen sind bei der Diskussion um Stellplätze wichtig, weil zumeist alle parkenden Autos über einen Kamm geschoren werden. Eine Differenzierung wiederum könnte eine unterschiedliche Behandlung abgestellter Fahrzeuge ermöglichen:

- **Täglich genutzte Pkw** (≈ 20 Prozent). Diese Autos haben eine hohe Alltagsrelevanz, zum Beispiel durch Pendeln, regelmäßige Betreuung oder Schichtarbeit. Die Entfernung zum Stellplatz sollte möglichst kurz und wohnungsnah sein. Für diese Fahrzeuge ist wohnungsnahes Parken funktional gerechtfertigt.
- **Ein- bis zweimal wöchentlich genutzte Pkw** (≈ 30 Prozent). Diese Autos werden beispielsweise für größere Einkäufe, Besuche oder Freizeitverkehr genutzt. Eine Stellplatzentfernung von 400 Metern gilt als zumutbar. Hier kommen Quartiersgaragen oder Sammelstellplätze infrage.
- **Mehrmals monatlich oder seltener genutzte Pkw** (≈ 30 Prozent). Diese Autos werden für Besuche außerhalb der Stadt, Urlaube oder gelegentliche Transporte genutzt. Sie verweilen sehr lange an einem Stellplatz. Eine Stellplatzentfernung von einem Kilometer und mehr ist vertretbar. Hier kommt eine Unterbringung auf Sammelabstellplätzen infrage.

Für die letzte Gruppe ist die übliche Straßenraumabstellung fachlich kaum zu

begründen. Diese Fahrzeuge blockieren hochattraktiven öffentlichen Raum bei minimaler Nutzung. Hier ist das eigene Auto ökonomisch wie flächenpolitisch ineffizient. Carsharing könnte diesen Bedarf deutlich kostengünstiger abdecken. Auch die größere Auswahl an Fahrzeugtypen, die beispielsweise auch für größere Transporte geeignet sind, spräche dafür.


### Handlungsempfehlungen

Je seltener ein Pkw genutzt wird, desto größer darf und sollte die Entfernung zum Stellplatz sein. Eine einheitliche „Maximalnähe“ für alle Fahrzeuge ist weder effizient noch gerecht.

Die derzeitigen Gebühren für die Stellplätze im öffentlichen Raum sind viel zu niedrig und schaffen keinen Anreiz zur Veränderung der Situation. Diese Gebühren sollten stark angehoben werden, so dass die selten genutzten Fahrzeuge entweder an einem preiswerteren Ort abgestellt oder durch die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen ersetzt werden.

Die Stadt könnte diesen Prozess unterstützen, indem sie einen Umstieg auf Carsharing fördert, durch

- gezielte Werbung mit Schnupperangeboten, zum Beispiel preiswerten Probefahrten,
- Anschreiben der Besitzer von Zweit- oder Drittautos,
- Ausbau der Carsharing-Infrastruktur durch verstärkte Umwandlung öffentlicher Stellplätze für das Carsharing.

Hans-Georg Kleinmann 

### Vergleichsrechnung bei seltener Nutzung

*Beispiel: Opel Corsa, zweimal pro Monat jeweils 40 km und drei Stunden genutzt.*

Beim Carsharing fallen je nach Anbieter 40 bis 65 € Kosten pro Monat an. Beim privaten Pkw belaufen sich die Kosten auf ca. 245 € pro Monat, wovon allein der Wertverlust mit 175 € zu Buche schlägt. Laut Bundesverband Carsharing ist das Carsharing bis weit über 10.000 km/Jahr günstiger als der private Pkw.

### Quartiersgarage der autofreien Siedlung in Köln-Nippes Blaupause fürs Parken?

Die 420 Haushalte der Siedlung haben insgesamt 80 Stellplätze, die in den beiden unteren Geschossen der Quartiersgarage am Rande der Siedlung untergebracht sind. Die durchschnittliche Entfernung zur Wohnung beträgt 250 Meter, die maximale Entfernung 340 Meter. Durch die Stellplatzkosten von bis zu 130 € pro Monat stehen in der Quartiersgarage nur wenige Autos, die lediglich monatlich oder seltener genutzt werden. In der Siedlung selbst gibt es keine Autostellplätze.

Falls Bewohner noch weitere Autos besitzen sollten, so bekommen sie für diese keinen Anwohnerparkausweis für das Parken in den umliegenden Straßen.

Die Quartiersgarage beherbergt in einem separaten Bereich zehn Carsharing-Fahrzeuge mit einer sehr hohen Nutzungsfrequenz. Dazu kommen noch weitere zehn Carsharing-Fahrzeuge am anderen Ende der Siedlung, die ebenfalls häufig genutzt werden.



Zentrumsnahes Parken – viel zu preiswert



Eigentlich eine schöne Fläche zum Aufenthalt – als Sammelabstellanlage entwertet

## Verkehrswende

# Eine kooperative Strategie ist nötig

### Was kann der „Nachhaltige Mobilitätsplan“ zur Verkehrswende beitragen?

Keine Frage: Aktuell ist bei der Kölner Verkehrswende eine Stagnation eingetreten. Vor ein paar Jahren noch wurde das ÖPNV-Angebot durch zusätzliche Buslinien und Taktverdichtungen bei der Stadtbahn ausgebaut, Radinfrastruktur wurde stadtwert ertüchtigt (und wird es immer noch) und Verkehrsversuche wurden durchgeführt, um neue Straßenraumaufteilungen zu testen.

Doch der Wind hat sich gedreht. Beim ÖPNV ist aufgrund der ausbleibenden Steuereinnahmen und steigender Kosten eher mit einem Angebotsabbau zu rechnen und bei vorbildhaften Verkehrsprojekten, wie der Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in eine Radspur auf der Mülheimer Brücke, brechen unsägliche politische Diskussionen los, die eine Verkehrswende nicht gerade beflügeln. Dabei herrscht in Verkehrswissenschaft und -planung eigentlich Einigkeit, dass die Verkehrswende weitergeführt und die dafür notwendigen Maßnahmen konsequent umgesetzt werden müssen. Hierzu gehören nicht nur die so genannte „Pull-Maßnahmen“, bei denen die Verkehrsmittel des Umweltverbands attraktiviert werden, sondern auch „Push-Maßnahmen“, also eine Zunehmende Unattraktivierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Anders sieht dies allerdings in Teilen der Kölner Verkehrspolitik und bei einigen Kölner Printmedien aus: Hier wird noch fleißig Rezepten vergangener Jahrzehnte gefrönt, wie der Forderung, erst die Alternativen zu schaffen und dann behutsam Platz für den Autoverkehr zu reduzieren. Aber wieso schaffen es diese Kräfte immer wieder, die verkehrspolitische Diskussion zu dominieren?

### Die Verkehrswende braucht VordenkerInnen

Für die Verkehrswende braucht es eine klare Strategie. Eine solche Strategie darf nicht nur in mühevoller Arbeit, zum Beispiel im Rahmen der Erarbeitung des Nachhaltigen Mobilitätsplans, in eine Form gefasst werden, sondern muss in erster Linie in den Köpfen der relevanten



*Die Verkehrswende braucht VordenkerInnen. Beispiel Paris: Ohne den Einsatz der damaligen Bürgermeisterin Anne Hidalgo (links\*) wären die Abkehr von der autogerechten Stadt und auch die anfangs heftig umkämpften autofreien Seine-Ufer (rechts) nicht möglich gewesen.*

\*Quelle: Global Climate Action Summit, Nikki Ritcher Photography via Wikimedia Commons, CC BY 2.0

EntscheidungssträgerInnen existieren. Denn wären die weltweit beachteten verkehrlichen Veränderungen in Paris ohne den vehementen Einsatz der damaligen Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo denkbar gewesen? Wohl kaum. Auch andere Städte geben gute Beispiele, dass es Vordenker- und MacherInnen der Verkehrswende geben muss, soll diese gelingen und in breiten Bevölkerungsschichten Akzeptanz finden.

Hamburg ist so ein Beispiel: Hier hat der Senator für Verkehr und Mobilitätswende Anjes Tjarks seine Verwaltung auf links gedreht und – im Zusammenspiel mit der Hamburgischen Bürgerschaft – die richtigen Prioritäten in der Verkehrspolitik gesetzt. Auf Landesebene gibt Baden-Württemberg ebenfalls ein gutes Beispiel ab: Es ist geradezu faszinierend, was dort unter der Ägide von Winfried Hermann in den letzten Jahren zustande gekommen ist, von der Grundlagenermittlung über den Ausbau des Schienennetzes für den Personennahverkehr, die Radwegförderung bis hin zur ÖPNV-Finanzierung.

Natürlich gab es auch in Hamburg oder Baden-Württemberg Widerstände gegen eine der Verkehrswende verpflichtete Verkehrspolitik. Im Gegensatz zu Köln erscheinen die Veränderungen aber durch die Bevölkerung breiter akzeptiert zu werden, was nicht zuletzt in Hamburg durch den von der BürgerInnenschaft angenommenen „Zukunftsentscheid“, bei dem es um eine ehrgeizigere Klimapolitik ging, zum Ausdruck kommt.

### Und in Köln?

In Köln sollten die ProtagonistInnen einer Verkehrswendebewegung am besten im Rathaus zu finden sein und zwar sowohl in der Verwaltungsspitze wie auch im Ratssaal. Doch der amtierende Oberbürgermeister Thorsten Burmester scheint sich eher mit einer gegenüber dem Kfz-Verkehr nachgiebigen Position zufrieden zu geben. Der Mobilitätsdezernent Ascan Egerer setzt fachlich zwar die richtigen Akzente, wird von einflussreichen Teilen der Kölner Stadtgesellschaft, wie den Industrie- und HandelsvertreterInnen sowie der Dumont-Presse, aber enorm unter Druck gesetzt und kann ohne ausreichende Rückendeckung durch den OB nicht die Schlagkraft entfalten, die es für die Mobilitätswende eigentlich bräuchte.

Natürlich kann es nicht das Ziel einer Verkehrswendepolitik sein, gegen die Interessen von WirtschaftsvertreterInnen zu agieren. Entscheidend wäre, diese ebenso wie auch eher bürgerliche Kreise für das Vorhaben zu gewinnen und sie von GegnerInnen zu MitstreiterInnen zu machen. Ein Beispiel, wo dieses Vorgehen gelingen zu sein scheint, ist Kopenhagen: Hier wurden Autofahrende nicht „verteufelt“, sondern es wurden Wege aufgezeigt, wie jeder einzelne seine Rolle ändern kann, nicht nur durch die Nutzung neuer Quartiersgaragen.

Daneben erscheint das Zusammenspiel innerhalb der Politik sowie zwischen Politik und Verwaltung bedeutend. Das

Beispiel der Diskussionen um die Ost-West-Achse lehrt, wie ein solches Zusammenspiel nicht funktioniert. Gäbe es eine klare Vision, wie die Verkehrswende in Köln aussehen soll, müsste nicht in kleinkarierten Debatten um das Vorgehen bei den Planungen gerungen werden, zum Beispiel in welcher Reihenfolge welche (Tunnel-)Varianten fachlich zu prüfen sind.

### Rolle des SUMP: große Linien, statt Erbsenzählerei

Ob die Erarbeitung des Nachhaltigen Mobilitätsplans „Besser durch Köln“ (*Sustainable Mobility Plan*, SUMP) an dieser Situation etwas ändert, bleibt abzuwarten. Notwendig wäre, dass am Ende des Erarbeitungsprozesses in Politik und Verwaltung eine breite Mehrheit steht, die auch „heiße Eisen“ der Verkehrsplanung konsequent anpackt, wie zum Beispiel

- stadtwertweit Kfz-Fläche in solche für den Umweltverbund und Grünanlagen umzuwandeln,
- die Kosten für die Parkraumnutzung drastisch zu erhöhen oder
- bereit zu sein, zum Ausbau des ÖPNV-Angebots zusätzliche, aber unter Um-

ständen auch unpopuläre Finanzierungsinstrumente einzuführen.

Der SUMP kann helfen, ein Verständnis dafür zu schaffen, dass solche Maßnahmen nicht gegen die KölnerInnen gerichtet sind, sondern in erster Linie zur Erlangung einer höheren Lebensqualität in dieser Stadt gedacht sind.

In den kommenden Erarbeitungsschritten geht es um eine Sammlung und Bewertung von verkehrlichen Maßnahmen. Der VCD Köln stellt aktuell eine Liste an Maßnahmen, die aus seiner Sicht Berücksichtigung finden sollten, zusammen, um diese in den Erarbeitungsprozess einzuspeisen.

Mit Hilfe der Bewertungsergebnisse soll dann eine Strategie erstellt werden, welche Maßnahmen in den kommenden Jahren in welcher Form weiterverfolgt werden müssen, um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu erreichen. Allerdings besteht die Gefahr, dass sich die Diskussion um Maßnahmen dreht, die in der Öffentlichkeit in den letzten Jahren zwar große Aufmerksamkeit genossen, die Verkehrswende aber nicht wirklich weitergebracht haben, zum Beispiel die Frage, ob die Führung der Stadtbahn in der Innenstadt ober- oder unterirdisch

erfolgen soll. Am Beispiel der Diskussion um eine Beauftragung zur Untersuchung einer geänderten Spuraufteilung auf der Mülheimer Brücke ist zu sehen, dass von bestimmten stadtpolitischen Kreisen selbst das Nachdenken über vermeintlich kfz-tangierende Maßnahmen zu unterbinden versucht wird.

Eine weitere Herausforderung für die SUMP-Erarbeitung besteht in der Frage, welche Rolle die städtischen Finanzen zur Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen spielen werden. Nur davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren mehr Geld vorhanden sein wird, um Maßnahmen umzusetzen, greift sicher zu kurz. Aktuell erscheint es wichtig, sich vor allem mit der Frage zu beschäftigen, wie die Verkehrswende unter schrumpfendem Finanzrahmen gelingen kann. Dabei bilden Verkehrswende und Finanzrahmen, anders als manchmal in der Dumont-Presse dargestellt, keine Gegensätze: Ein Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung ist es, die dauerhafte Finanzierung einer umweltfreundlichen und sozialverträglichen Mobilität sicherzustellen. Ob im Rahmen der SUMP-Erarbeitung hierzu brauchbare Lösungen präsentiert werden, darf mit Spannung erwartet werden.

Ecki Kahn



## E-Scooter im öffentlichen Raum Klare Regeln für Anbieter und Nutzer!

**Durch einen neuen, nun fünften, Anbieter für den Verleih von E-Scootern ist der Bestand in Köln nun wieder angestiegen. Gestiegen sind auch die Konfliktsituationen im öffentlichen Raum. Das betrifft das Fahrverhalten, aber auch das Abstellen der Scooter nach der Fahrt.**

Während das Fahren auf Fußwegen und in Fußgängerzonen Zufußgehende in Bedrängnis bringt, ist das wilde Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Raum eine Gefahrenquelle für alle Verkehrsteilnehmenden. Es braucht gesellschaftliche Vereinbarungen für ein Miteinander und einen ordnungspolitischen Rahmen zugleich, um die Nutzung des öffentlichen Raums lebenswert zu organisieren.

Für das Benutzen von Wegen und Straßen mit E-Scootern gilt die sogenannte Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung.

Danach ist zum Beispiel das Befahren von Fußwegen, Fußgängerzonen nicht erlaubt. Regeln gibt es also. Nur werden die auch durchgesetzt?

Anders sieht es mit der Abstellung aus. Ein Mittel zur Ordnung des öffentlichen Raums wäre eine Ausweitung der seit 2021 in der Innenstadt geltenden Pflicht der Stationsrückgabe auf das gesamte Stadt- oder Verleihgebiet der Anbieter und auf alle Wochentage. Hierzu bieten sich insbesondere die zu schaffenden Mobilitätsstationen an. Politik und Verwaltung sind aufgefordert, entsprechende Regelungen zu treffen.

Auch E-Scooter können zu einer Mobilitätswende beitragen. Für eine sinnvolle Nutzung braucht es Regeln, für Anbieter und für Nutzer.

Stephan Weber,

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



*Kein Raum mehr für Zufußgehende am Clevischen Ring: Die aufgereihten Scooter lassen auf eine Bereitstellung durch Servicekräfte schließen, die kein Interesse an der Suche nach einem geeigneten Aufstellort hatten.*

# Trankgasse

## Verlässliche Planung

**Nach anfänglichen, zum Teil heftigen Diskussionen war es ruhig geworden um den Verkehrsversuch auf der Trankgasse. Wie aus dem Nichts kam es dann Anfang des Jahres in Teilen der Politik und einzelnen Medienberichten wieder zu einer Debatte über diese zentrale Straße zwischen Dom und Hauptbahnhof. Nachfolgend eine Stellungnahme zu der Forderung, die Trankgasse wieder für den Autoverkehr freizugeben.**

Die Politik hat am 17. Mai 2022 einstimmig beschlossen, die Trankgasse in einem Verkehrsversuch als Fahrradstraße auszuweisen. Im selben Beschluss wurde festgehalten, dass während des Versuchs die Optimierung des Verkehrsflusses aller Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund steht. Deutlich wurde das Ziel der städtebaulichen und räumlichen Aufwertung des Domumfelds benannt. Der Stadtentwicklungsausschuss wurde aus diesem Grund in die Beratungsfolge mit aufgenommen. Zudem sollte während der Durchführung des Verkehrsversuchs ein umfassendes Verkehrskonzept für die Altstadt – von den Ringen bis Sankt Maria Lyskirchen – erstellt werden, das nach dessen Abschluss umgesetzt wird.

### Aktuelle Situation

Der Beschluss fokussierte deutlich die Belange des nichtmotorisierten Verkehr und der städtebaulichen Aufwertung des Domumfelds. Eine Beobachtung der derzeitigen Situation zeigt, wie hellsichtig und richtig der damalige Beschluss war.

Die Trankgasse und die Wege um sie herum quellen über vor Menschen. Der direkte Weg über die Domplatte vom Hauptbahnhof zum Dom und in die Innenstadt ist wegen der Bauarbeiten am Domsockel gesperrt. Deshalb drängen sich die Fußgängerströme vom Bahnhofsvorplatz hin zum Zebrastreifen am Kardinal-Höffner-Platz, um in die City und zum Dom zu kommen. Reisende mit Koffern, Touristengruppen, Pendler:innen und Kölner:innen. Viele suchen eine Möglichkeit, die Straße zu queren, bleiben stehen, schauen hinauf zum Dom oder orientieren sich. Querungen sind aktuell allerdings nur neben dem Domsockel und hinter dem Hotel Excel-

sior möglich. Dazwischen wird es eng: Außengastronomie des Brauhauses, Hotelzufahrt und Fahrradabstellanlagen nehmen viel Raum ein.

Die nun aufgekommenen Forderungen von Teilen der Kölner Politik nach Öffnung der Trankgasse für den Autoverkehr zeigen sowohl ein fehlendes Problembewusstsein für die derzeitige Situation für Zufußgehende als auch eine Unkenntnis oder Ignoranz der Beschlusslage.

Offenkundig ist das Gegenteil richtig: Anstatt noch mehr Autos auf der Trankgasse zuzulassen, muss mehr Raum für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen geschaffen werden.

Die Enge auf den Bürgersteigen rund um das Hotel ist eines Domumfelds unwürdig. Eine Freigabe für den Autoverkehr würde die Situation massiv verschärfen: Autos würden sich durch dichte Fußgängerströme und querende Menschen bewegen müssen. Konflikte wären vorprogrammiert, gefährliche Situationen unvermeidbar. Für Fußgänger und Radfahrende entstünde ein großes, kaum kalkulierbares Sicherheitsrisiko, Unfälle wären nur eine Frage der Zeit.

Das besonders Absurde an der Debatte ist: Der Verkehrsversuch, der mehr Raum für den unmotorisierten Verkehr bietet, wurde ursprünglich genau wegen der laufenden Bauarbeiten an der Domplatte beschlossen.

### Lösungen

Im Vordergrund sollten Maßnahmen stehen, die Räume für den Fußverkehr ausweiten. Die Querungsmöglichkeiten müssen erweitert werden, die Straße muss auch für den Fußverkehr einladend sein, damit sich die vielen Menschen dort sicher bewegen können.

Die besondere städtebauliche Lage, direkt am UNESCO-Weltkulturerbe Kölner Dom, gibt den Auftrag einen besonderen öffentlichen Raum, der den Menschen gehört, zu gestalten – nicht zusätzlichen Autoverkehr. Der Vielzahl an Menschen,



*Fußgängerströme in der Trankgasse*

die den Dom bewundern, die Köln erleben wollen, eine sichere Umgebung zu Verfügung zu stellen, ist eine einladende Geste der Stadt Köln an ihre Besucher:innen, die sich Köln nicht nehmen lassen sollte. Flankierend kann über Maßnahmen nachgedacht werden, die trotz der Baustelle ein gutes Entrée in die Stadt schaffen.

Die Stauprobleme am Gullivertunnel lassen sich mit Verkehrslenkung und -vermeidung besser lösen, als unkontrolliert den Verkehr in das hochsensible städtebauliche Herz der Stadt zu lassen:

- Im Bereich der Trankgasse könnte eine Schließung der maroden Domgarage sinnvoll sein, um das Domumfeld weiter zu entlasten.
- Die Philharmonie könnte ihr Publikum noch gezielter auf klimafreundliche Anreisemöglichkeiten hinweisen.
- Ein digitales Parkplatzmanagement könnte helfen, den Parkverkehr zeitlich zu sortieren und zu entzerren.

Das Verkehrskonzept sollte ebenfalls schnell erarbeitet und umgesetzt werden, um einen nahtlosen Übergang von der Baustellensituation zur dauerhaften Gestaltung des Domumfelds zu gestalten.

Mit diesen Maßnahmen würde die Stadt Köln und vor allem die beteiligten Politiker:innen ihre Beschlüsse ernst nehmen und einen Beitrag zur zukunftsfähigen Wohlfühlstadt leisten.

*Michael Vehoff*



# Preisstufen? Können Dir egal sein.



eezy.nrw rechnet automatisch  
für die Fahrt mit Bus und Bahn  
den günstigsten Preis ab.

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



*...verbindet!*

## Hohenzollernring

# Fahrrad überholt Auto – die Rekordjagd geht weiter

**Gute Infrastruktur wirkt – dies zeigt sich eindrucksvoll an den stetigen Zuwächsen der Radverkehrszahlen an den Kölner Ringen.**

Am 12. Mai 2025 waren auf dem Hohenzollernring erstmalig mehr Fahrräder als Autos unterwegs, und zwar 11.256 Räder gegenüber 10.585 Kraftfahrzeugen. Noch vor einigen Jahren, als es auf dem Ring zwei Autospuren in jeder Richtung gab und einen separaten, manchmal nur einen ein Meter breiten Radweg auf dem Hochboard, wurden auf dem Hohenzollernring 18.000 Kraftfahrzeuge und 4.000 Fahrräder pro Tag gezählt. Die Anzahl der Radfahrenden hat sich damit aus heutiger Sicht beinahe verdreifacht, während sich die Anzahl der Autos nahezu halbiert hat.

Der Rekord vom 12. Mai hatte nur wenige Wochen Bestand. Bereits am Mittwoch, den 4. Juni 2025, wurde er überboten: 13.457 Fahrräder. Im Winter gingen die Zahlen dann etwas runter, aber werktags nie unter 7.500, dann ging es weiter mit 11.836 am 2. Februar 2026. Im März wurde die Zehntausender-Marke an den Wochentagen beinahe täglich übertroffen. Seitdem liegen die Zahlen an den Wochentagen stabil über Zehntausend.

Im Februar und März führte dann der KVB-Streik zu einer Serie von Rekorden. Dabei zeigte sich, dass vor allem das Fahrrad die Mobilität der Kölner sichert. Nach den Streiktagen trat wieder eine Normalisierung ein, allerdings auf einem höheren Niveau.

### Gute Infrastruktur wirkt ...

Der Umbau der Ringe zeigt eindeutig: Infrastruktur entscheidet über die Verkehrsmittelwahl. Mit einer durchgängigen, ausreichend breiten und geschützten Radspur nutzen nun deutlich mehr Menschen das Fahrrad – auch jene, die sich zuvor aus Sicherheitsgründen nicht auf die Straße getraut haben. Wenn die Bedingungen stimmen, steigen Menschen um. Auch Autofahrende wechseln aufs Rad. Gute Infrastruktur schafft Fahrradverkehr.

Tempo 30 auf der verbleibenden Autospur senkt das Risiko, verbessert das Miteinander und erhöht die Akzeptanz der Neuaufteilung des Straßenraums. Mehr

Sicherheit führt zu mehr Radverkehr – eine einfache, wirksame Maßnahme.

Der höhere Durchsatz des Radverkehrs überkompensiert den Rückgang beim Autoverkehr. Trotz weniger Autospuren ist die Verkehrsleistung der Ringe gestiegen. Die Botschaft ist klar: Die verbleibende Autospur ist ausreichend leistungsfähig.

Die zunehmende Nutzung von E Bikes und Lastenrädern verstärkt diesen Effekt. Größere Distanzen werden alltagstauglich, der Radverkehr wird zu einer realen Alternative auch für längere Wege.

Die Fahrradspur verfügt zudem noch über erhebliche Kapazitätsreserven – Berechnungen gehen von 2.000 bis 3.000 Fahrrädern pro Stunde aus. Um unangenehme Fahrrad-Staus an den Wartebereichen vor den Ampeln zu verhindern, sind jedoch noch Nachbesserungen nötig.

### ... und muss nicht viel kosten!

Radverkehr ist nicht nur flächeneffizient, sondern auch für die Kommune deutlich kostengünstiger als Autoverkehr. Bau, Betrieb und Instandhaltung von Radinfrastruktur verursachen nur einen Bruchteil der Kosten von Autostraßen. Jeder Euro, der in den Radverkehr investiert wird, entlastet dauerhaft den kommunalen Haushalt, reduziert externe Kosten und schafft mehr Mobilität pro Fläche und pro investiertem Euro. Radverkehrsförderung ist daher nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch vernünftig.

Dies gilt auch für den Einzelnen: Während Autofahren dauerhaft hohe Kosten für Anschaffung, Kraftstoff, Wartung,



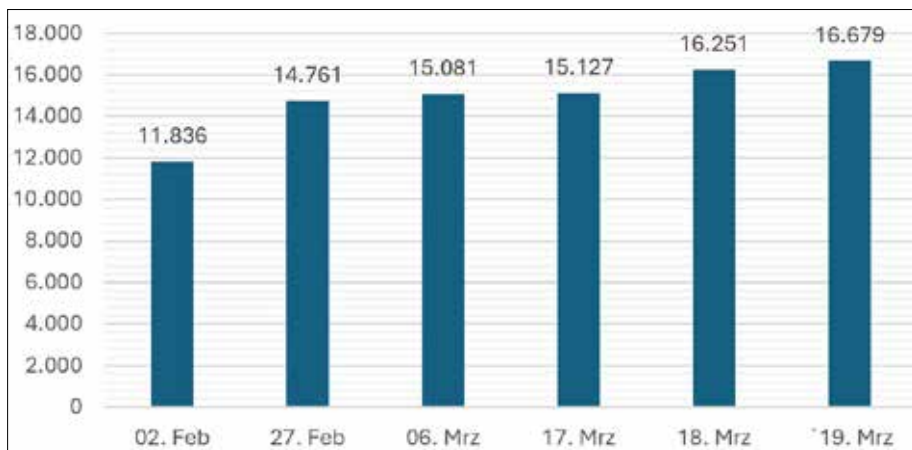
Radspur am Rudolfplatz

Versicherung und Parken mit sich bringt, verursacht Radfahren nur einen Bruchteil dieser Ausgaben. Wer Rad fährt, macht sich unabhängig vom Energiepreis und spart Monat für Monat bares Geld – ein starkes Argument für bezahlbare Mobilität und für soziale Gerechtigkeit.

Der Erfolg auf den Ringen ist kein Einzelfall, sondern eine klare Handlungsanweisung. Projekte wie die Luxemburger Straße und die Mülheimer Brücke müssen diesem Beispiel folgen. Die Umwidmung von Autospuren ist fachlich begründet, verkehrlich sinnvoll und gesellschaftlich tragfähig.

Wer die Mobilitätswende ernst meint, muss jetzt die Kölner Verkehrsachsen konsequent fahrradgerecht umbauen.

Hans-Georg Kleinmann



Radverkehrszahlen im Frühjahr 2026 an der Zählstelle Hohenzollernring

# Nord-Süd-Fahrt

## Fahrradverbindung und Stadtreparatur

**Durchgängige beidseitige Radspuren auf der Nord-Süd-Fahrt stärken nicht nur die umweltgerechte Mobilität, sondern bereinigen auch eine der größten städtebaulichen Sünden im Nachkriegsköln.**

Die Kölner Innenstadt gleicht einer halbdurchlässigen Membran: Während der Autoverkehr nahezu überall ungehindert fließt, stößt der Radverkehr an Brücken, den zentralen Achsen sowie wichtigen Knotenpunkten und Plätzen vielerorts auf Barrieren. Eine der augenfälligsten Hürden ist dabei neben den Rheinquerungen die Nord-Süd-Verbindung.

### Durchgängige Routen fehlen

Auf der natürlichen Nord-Süd-Route, der historischen römischen Handelsstraße, kommt man mit dem Fahrrad zunächst gut über die Severinsstraße voran. Spätestens an der Hohe Straße wird der Fluss jedoch unterbrochen, da sie tagsüber dem Fußverkehr vorbehalten ist. Im Norden führt der Weg über die Marzellenstraße zum Eigelstein, der insbesondere im Bereich der Torburg kaum als zügige Radverbindung taugt, bevor schließlich die Neusser Straße erreicht wird. In der Gegenrichtung stellt vor allem der Ebertplatz eine Barriere dar.

Alternativen über die Ringe oder die Wälle sind weder direkt noch attraktiv:



Am Weltstadthaus wird die durchgängige Radspur auf der Nord-Süd-Fahrt unterbrochen.

Zahlreiche Ampeln unterbrechen den Verkehrsfluss. Auch das Rheinufer ist vor allem im Sommer aufgrund des starken Fußverkehrs nur eingeschränkt nutzbar. Die Rheinuferstraße inklusive des Tunnels ist für den Radverkehr gesperrt. Routen durch die Altstadt oder das Griechenmarktviertel erweisen sich ebenfalls als umständlich, enden an der Barriere Neumarkt und sind weder intuitiv noch ausgeschildert. Insgesamt fehlt eine klare, durchgängige und komfortable Führung.

### Nord-Süd-Fahrt als Lösung

Die naheliegendste Lösung ist die Öffnung der Nord-Süd-Fahrt für den Radverkehr. In den vergangenen Jahren wurden bereits wichtige Abschnitte ausgebaut: Zwischen Ulrichgasse, Tel-Aviv-Straße und Neuköllner Straße existiert eine breite Radspur, und auch die Überfahrten der Zufahrten zur Severinsbrücke sind durch eigene Signalisierung sicher gestaltet. Eine entscheidende Lücke besteht jedoch weiterhin im Bereich des Weltstadthaus: Der Tunnel ist nicht befahrbar, und im weiteren Verlauf etwa auf der Tunisstraße sowie rund um Oper, Viktoriastraße und Ursulastraße fehlt entsprechende Infrastruktur vollständig.

Der Ausbau der Nord-Süd-Fahrt bietet erhebliche Potenziale. Sie ermöglicht eine leistungsfähige, direkte Verbindung durch die Innenstadt und könnte sowohl den Durchgangsverkehr als auch lokale Wege aufnehmen. Bestehende, stark belastete Routen wie die Severinsstraße würden entlastet, indem Radverkehre gebündelt werden.

Bereits im Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) von 2016 wurde dieser Achse eine hohe Priorität eingeräumt. Gleichzeitig wurde der Bereich an der Ost-West-Achse am Weltstadthaus als planerisch anspruchsvoll identifiziert und als Großprojekt eingeordnet. Eine Machbarkeitsstudie soll die Umsetzung prüfen.

Im RVKI wurde vorgeschlagen, die Tunnelrampen zur Ost-West-Achse dem Radverkehr zu widmen, da eine gemeinsame Nutzung mit dem Autoverkehr aufgrund



Der Offenbachplatz könnte durch eine Umgestaltung und weniger Autoverkehr städtebaulich erheblich aufgewertet werden.

von Breite und Steigung nicht sinnvoll ist. Im weiteren Verlauf, im Bereich der Oper und im Tunnel unter der Komödienstraße, könnten Fahrspuren umgewidmet werden, um eine sichere und komfortable Führung zu ermöglichen.

### Gewinn für den städtischen Raum

Ein solcher Umbau hätte neben verkehrlichen auch städtebauliche Vorteile. Die Nord-Süd-Fahrt ist bis heute ein tiefer Einschnitt im Stadtraum. Mit der Wiedereröffnung der Oper rückt die Frage nach einer angemessenen Gestaltung ihres Umfelds verstärkt in den Fokus, denn eine sechsspurige Verkehrsachse ist an dieser Stelle nicht mehr zeitgemäß.

Neben der Umwidmung von Fahrspuren könnten Begrünungen zur Aufwertung beitragen. Da die Nord-Süd-Fahrt im Vorrangnetz für den motorisierten Individualverkehr keine übergeordnete Rolle spielt, gibt es hierfür zusätzliche Spielräume.

Vergleichbare Transformationen lassen sich in anderen Städten beobachten, etwa in Utrecht, wo eine Stadtautobahn wieder in die ursprüngliche Gracht zurückverwandelt wurde und heute maßgeblich zur Lebensqualität beiträgt.

Die Nord-Süd-Verbindung besitzt somit das Potenzial, eine dringend benötigte leistungsfähige Achse für den Radverkehr zu werden. Gleichzeitig kann ihre Umgestaltung Ausgangspunkt für eine schrittweise und umfassende Aufwertung der Kölner Innenstadt werden.

Michael Vehoff,

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



## Gastbeitrag

# Fahrrad-Entscheid Köln hat Klage erhoben

## Eine Kölner Fahrradinitiative kämpft für mehr und bessere Radinfrastruktur.

Ein Dutzend junger Menschen sitzt im Besucherbereich des Kölner Stadtrats. Es sind Engagierte der Bürgerinitiative „Fahrrad-Entscheid Köln“, einer von rund 50 Radentscheiden in Deutschland – und einer von etwa 20 in Nordrhein-Westfalen. Sie besuchen die Sitzung des Stadtrats, um zu erfahren, ob ihr Bürgerbegehren angenommen wird: eine Petition für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur, die mehr als 33.000 Unterschriften gesammelt hat.

Es ist Juli 2025. Die Atmosphäre ist angespannt, aber hoffnungsvoll. Vertreter:innen der politischen Parteien äußern ihre Standpunkte. Auch die damalige Oberbürgermeisterin Henriette Reker lobt die Initiator:innen für ihr Engagement. Dann beschließt der Stadtrat: Die Forderung ist rechtlich unzulässig.

Damit endet der Weg des Bürgerbegehrens vorerst – aus ihm wird kein Bürgerentscheid. Den Kölner Bürger:innen bleibt damit die Möglichkeit verwehrt, direkt über den Ausbau des Radwegenetzes abzustimmen.

„Wir konnten es kaum glauben, als der Stadtrat uns im selben Atemzug gelobt und ausgebremst hat. Wenn bürgerliches Engagement mit einer rechtlich fragwürdigen Argumentation gestoppt wird, frage ich mich, wie ernst es die Stadt Köln mit der Stärkung von bürgerschaftlichem Engagement meint“, sagt Alison Haywood, Pressesprecherin der Initiative.

## Bürgerbegehren als Instrument der Demokratie

Der Fahrrad-Entscheid Köln ist kein Einzelfall. Laut der Organisation „Mehr Demokratie“ mündete im Jahr 2025 in Nordrhein-Westfalen nur etwa jedes dritte Bürgerbegehren in einen Bürgerentscheid. Weniger als jedes sechste wurde direkt von der Politik übernommen.

Ein Bürgerbegehren soll Bürger:innen die Möglichkeit bieten, politische Entscheidungen zu beeinflussen und stellt damit eine Form direkter Demokratie dar. In der Praxis gibt es jedoch zahlreiche Hürden, bevor ein Bürgerbegehren tatsächlich zu einem Bürgerentscheid führt.



Am 25. Mai 2025 übergab der Fahrrad-Entscheid Köln das Bürgerbegehren mit 33.000 Unterschriften an die Stadt Köln. Kurz darauf wurde die Forderung der Initiative – der beschleunigte Ausbau des Radverkehrshauptnetzes – als „rechtlich unzulässig“ eingestuft, weshalb die Organisation Klage erhob.

Zunächst muss die Initiative ausreichend Unterschriften sammeln – wie viele, hängt von der Größe der jeweiligen Kommune ab. Damit soll nachgewiesen werden, dass ein relevanter Teil der Bevölkerung die Forderung unterstützt. Anschließend wird geprüft, ob das Anliegen rechtlich zulässig ist. Erst wenn diese Prüfung positiv ausfällt, kommt es zu einem Bürgerentscheid, bei dem die Bürger:innen direkt abstimmen können. Der Prozess kann jedoch in jedem dieser Schritte scheitern.

Im Fall des Fahrrad-Entscheid Köln wurde das Anliegen als rechtlich unzulässig eingestuft. Begründet wurde dies unter anderem damit, die Forderung sei zu komplex formuliert und für Bürger:innen schwer verständlich. Außerdem argu-

mentierte die Stadt, Fahrradwege und Fahrradstraßen seien unterschiedliche Maßnahmen. Beide sind jedoch Teil des politisch beschlossenen Kölner Radverkehrshauptnetzes, an dem sich die Forderung des Bürgerbegehrens orientiert.

## Unsere Forderung

Das Ziel des Bürgerbegehrens ist es, 70 Prozent des Radverkehrshauptnetzes bis zum Jahr 2030 umzusetzen. Konkret lautet die Forderung:

„Sind Sie dafür, dass die Stadt Köln folgende Maßnahmen für den beschleunigten Ausbau des beschlossenen Radverkehrshauptnetzes bis 2030 umsetzt?“

1. Jährlich werden auf 40 km Straßen des Gelben Netzes (Kfz-Hauptverkehrsstra-

ben) Radwege gebaut oder umgebaut. Die Radwege sollen in beide Richtungen mindestens 2,5 m breit sein, vom Kfz-Verkehr baulich getrennt sein und an Kreuzungen nicht von freilaufenden Kfz-Rechtsabbiegerspuren gekreuzt werden.

2. Jährlich werden 30 km Straßen des Grünen Netzes (Straßen mit geringerer Kfz-Belastung) zu Fahrradstraßen.
3. Die Stadt begründet jährlich in einem Bericht ihr Vorgehen bei der Umsetzung.“

### Forderung bewusst einfach gehalten

Die Maßnahmen, mit denen die Stadt Köln fahrradfreundlicher werden könnte, sind vielfältig: fahrradfreundliche Ampelschaltungen, sichere Abstellplätze, oder grüne Pfeile für Radfahrende beim Rechtsabbiegen. Doch der Fahrrad-Entscheid hat deren Forderung bewusst auf das Wichtigste eingeschränkt – den Ausbau von sicheren Radwegen – um die Erfolgchancen seines Bürgerbegehrens zu erhöhen. „Dass es trotzdem scheitert, ist wirklich bitter,“ so Alison Haywood.

### Was tun, wenn ein Bürgerbegehren scheitert?

Wenn ein Bürgerbegehren scheitert, bleiben nur wenige Optionen: Einen neuen Anlauf starten, darauf hoffen, dass die Kommune die Forderung dennoch umsetzt – oder klagen.

In der Stadtratssitzung, in der die Forderung des Fahrrad-Entscheid Köln für unzulässig erklärt wurde, schlug Oberbürgermeisterin Reker vor, die Initiative könne es doch einfach noch einmal versuchen. Das Publikum reagierte faszinoslos.

„Den Willen der 33.000 Kölner:innen, die ihre Unterschrift für sichere Radwege gesetzt haben, zu ignorieren, ist ein Affront gegen alle Kölner:innen,“ so Alison Haywood.

Eine weitere Möglichkeit ist, dass die Kommune die Forderung trotz der erklärten Unzulässigkeit übernimmt. Der Kölner Stadtrat hat zwar angekündigt, den Ausbau der Fahrradinfrastruktur unabhängig von einem Bürgerentscheid voranzutreiben. In der Praxis geht es jedoch nur schleppend voran: Während das Bürgerbegehren vorsah, jährlich 70 Kilometer neue Fahrradinfrastruktur zu schaffen, wurden im Jahr 2025 lediglich drei Kilo-

meter Fahrradspuren und Fahrradstraßen umgesetzt. Dies teilte der Fahrradbeauftragte der Stadt Köln dem Fahrrad-Entscheid auf Anfrage mit.

### Klagen für sichere Radwege

Damit blieb für die Initiative nur noch der Rechtsweg, weshalb die Initiative kurz nach dem Beschluss des Stadtrats Klage erhob. Dies bleibt die einzige Möglichkeit, doch noch einen Bürgerentscheid zu ermöglichen. Zugleich hätte sie Signalwirkung: Ein positives Urteil wird auch für zukünftige Radentscheide in Deutschland von Bedeutung sein und zeigen, dass sich bürgerschaftliches Engagement auszahlen kann. Um das Risiko, dass der Fahrrad-Entscheid die Klage verliert, zu verringern, hat die Initiative einen Rechtsanwalt beauftragt, der bereits erfolgreich das Vorhaben „Volksentscheid Berlin autofrei“ vor Gericht vertreten hat.

### Jetzt spenden

Doch ein Gerichtsverfahren kostet Geld – schätzungsweise EUR 9.000. Wer sowohl die Verkehrswende als auch die direkte Demokratie in Nordrhein-Westfalen unterstützen möchte, kann über den folgenden Link für den Fahrrad-Entscheid Köln spenden:

[whydonate.com/de/fundraising/fahrrad-entscheid-koeln-unterstuetzen](https://whydonate.com/de/fundraising/fahrrad-entscheid-koeln-unterstuetzen)

Diese Spende hilft dem Fahrrad-Entscheid ihr Bürgerbegehren durchzusetzen und damit die demokratische Beteiligung zu verteidigen und den Weg für sichere Radwege in Köln zu öffnen – damit das Engagement der 33.000 Kölner:innen, die ihre Unterschrift gesetzt haben, nicht umsonst ist.

Fahrrad-Entscheid Köln

### Über den Fahrrad-Entscheid Köln

Der Fahrrad-Entscheid Köln ist eine Bürger:innen-Initiative, die sich für den schnellen Ausbau sicherer, durchgehender und baulich geschützter Radwege in ganz Köln einsetzt. Die Aktiven haben über 33.000 Unterschriften für sichere Radwege gesammelt und damit das Bürgerbegehren „Fahrrad-Entscheid Köln“ auf den Weg gebracht, das derzeit vor dem Verwaltungsgericht Köln verhandelt wird.

### Mehr Informationen



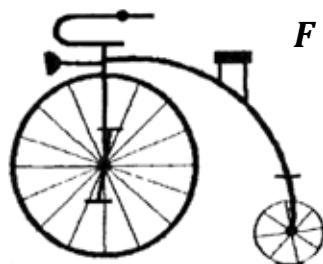
[www.fahrrad-entscheid.koeln](http://www.fahrrad-entscheid.koeln)

Kontakt:

[presse@fahrrad-entscheid.koeln](mailto:presse@fahrrad-entscheid.koeln)

## R.E.I.N.E.N.

Stephan Reinen



F A H R R Ä D E R

Zubehör

Ersatzteile

Tel.: 0221-388533

FAX: 0221-3762375

Bonner Str. 244 \* 50968 Köln-Bayenthal

Mo.: 15.00-18.30 \*\* Di.-Fr.:10.00-13.00 und 15.00-18.30 \*\* Sa.:10.00-14.00 Uhr

# Autofreie Siedlung

## Förderung des Radverkehrs am Wohnort

**Die autofreie Siedlung in Köln-Nippes zeigt beispielhaft, wie die Fahrradnutzung unterstützt werden kann**

Die autofreie Siedlung in Köln-Nippes mit 440 Wohneinheiten, in denen 1.550 Menschen leben, wurde zwischen den Jahren 2006 und 2013 gebaut. Es gibt ein Parkhaus mit 120 Stellplätzen (80 für Bewohner, 30 für Besucher und zehn für Carsharing) am Siedlungsrand, aber keine Autostellplätze im öffentlichen Raum. Alle Mehrfamilienhäuser haben eine große Fahrradtiefgarage mit zwei bis fünf Stellplätzen pro Wohnung sowie viele Fahrradstellplätze vor den Häusern. Die gut vier Hektar große Siedlung ist als „Fußgängerzone/Radverkehr frei“ gewidmet.

### Die Rolle des Bewohnervereins

Der Bewohnerverein „Nachbarn60 e.V.“ sieht eine wesentliche Aufgabe in der Entwicklung von Mobilitätsangeboten und der Sicherung einer umwelt- und klimagerechten Mobilität für die Bewohner

der Siedlung und auch für die Bewohner der Straßen der näheren Umgebung. Der Verein hält dazu zahlreiche Fahrzeuge sowie Abstellmöglichkeiten bereit, macht diese Angebote der Bewohnerschaft bekannt und berät bei Bedarf.

Das Ziel lautet: Die Fahrradnutzung als Alternative zum Auto einfach, effektiv und preiswert zu machen. Die Finanzierung und die Unterhaltung des Fuhrparks erfolgt maßgeblich durch die Mitgliedsbeiträge des Bewohnervereins.

Das bislang erzielte Ergebnis kann sich sehen lassen: Das Fahrrad spielt bei den meisten Bewohnern der Siedlung eine große Rolle.

### Teilen statt besitzen

Ob Lastenrad, Fahrradanhänger, Tandem oder auch Laufräder für kleine Kinder: Haushalte, die diese Dinge nicht täglich benötigen oder auch nur einmal ausprobieren möchten, müssen diese Dinge nicht kaufen, sondern können bei Bedarf auf sie zurückgreifen. Der Bewohnerver-



Schild am Eingang der autofreien Siedlung

ein, also die Gemeinschaft, kümmert sich um die Anschaffung, die Unterbringung und die Wartung. Die Fahrzeuge werden intensiv genutzt und schonen die natürlichen Ressourcen und die Geldbeutel der Haushalte. Bei der Anschaffung der Fahrzeuge orientiert sich der Verein an Qualität, Langlebigkeit und Robustheit.

Die Erfahrung zeigt, dass die Nutzer zumeist sorgsam mit den geliehenen



Mobilitätsangebote in der autofreien Siedlung (Auswahl): Fahrradanhänger, Lastenrad, große Luftpumpe, Kindertandem, Tandems, Fahrradmontagegeständer (von links oben nach rechts unten)



Jedes Mehrfamilienhaus verfügt über eine Fahrradtiefgarage (Foto links) und zusätzliche Abstellanlagen vor dem Gebäude (Foto rechts).

Dingen umgehen. Es gibt nur sehr wenig Vandalismus.

Das Projekt soll auch einen Anstoß zur Änderung des individuellen Lebensstils hin zu mehr Nachhaltigkeit geben.

### Verantwortungsbewusstsein

Das Projekt stärkt und fördert die Gemeinschaft durch die gemeinsame Nutzung von Dingen. Die Bewohner erleben soziale Kontakte mit anderen Bewohnern. Sie lernen, etwas mit anderen Menschen zu teilen und auf andere Rücksicht zu nehmen.

Das Projekt fördert das gemeinsame Spiel von Kindern: Diese lernen früh den selbständigen Umgang mit Gemeineigentum. Die überwiegend für draußen gedachten Kinderfahrzeuge laden zum Aufenthalt im Freien ein und zur Bewegung und zum Spiel mit anderen Kindern.

Die Bewohner erfahren, dass man mit

Engagement einiges für eine Gemeinschaft bewegen und erreichen und dass der gemeinsame Gebrauch von Dingen und Gemeinseigentum sowohl für jeden einzelnen als auch für alle von Vorteil sein kann.

Das Projekt startete im Jahr 2007 mit dem Kauf zweier Fahrradanhänger durch den damaligen Bauträger. Die letzte größere Investition war der Kauf eines gebrauchten Lastenrades, das mehrere Jahre als KVB-Lastenrad im Einsatz war.

### Zur Nachahmung geeignet

Dieses Projekt zeigt, dass ein solches Angebot durchaus von Initiativen, Vereinen oder Gemeinschaften in einem Wohnquartier entwickelt und organisiert werden kann – in Gänze oder auch in Teilen – vielleicht auch von einer Straßengemeinschaft oder den Bewohnern eines Mehrfamilienhauses. Gerne berät hier der VCD

11. Juli 2026

### Führung durch die autofreie Siedlung in Köln-Nippes

Der VCD bietet am Samstag, den 11. Juli 2026, um 11 Uhr eine Führung durch die autofreie Siedlung an. Treffpunkt ist die Mobilitätsstation, Kesselhausstraße 1.

Schwerpunkt der circa einstündigen Führung sind die Angebote und die Infrastruktur für den Radverkehr, vor allem die Fahrradtiefgaragen, die 2013 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet wurden, sowie die Maßnahmen für den Fußverkehr, dabei in erster Linie die große ununterbrochene und für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone.

Köln und kann dabei Geburtshilfe leisten. Im Rahmen der Führung am 11. Juli 2026 kann das umfangreiche Fahrzeugangebot gerne besichtigt werden.

Für alle, die einen tieferen Einblick in das verkehrspolitische Projekt gewinnen möchten: Im neuen elektronischen Archiv befinden sich viele Presseberichte, Wettbewerbe und wissenschaftliche Arbeiten über die autofreie Siedlung:

[www.nachbarn60.de/presseberichte](http://www.nachbarn60.de/presseberichte)

[www.nachbarn60.de/wettbewerbe](http://www.nachbarn60.de/wettbewerbe)

[www.nachbarn60.de/wissenschaft](http://www.nachbarn60.de/wissenschaft)

Hans-Georg Kleinmann



## Eiszapfen an der neuen Leverkusener Autobahnbrücke Rad- und Fußverkehr werden ausgeschlossen

### Überraschende Planungsmängel bei der Leverkusener Brücke benachteiligen den Fuß- und Radverkehr im Winter.

Es ist zum Verrücktwerden für die Autobahn GmbH. Trotz Klimawandel gibt es auch noch den Winter. Fachleute reden sogar davon, dass dieser auch kälter werden könnte.

Doch dann bauen die Experten der Autobahn GmbH und vorher die von Straßen.NRW eine Autobahnbrücke, an deren Pylonen sich schon bei normalen Wintertemperaturen Eiszapfen an den Trag-

seilen bilden, die dann in die Tiefe fallen können.

Die Lösung für die Autobahn GmbH, verkündet am 23. Oktober 2025 von deren Sprecherin: „Sollten Schnee und Eis vorhergesagt sein, werden in Abstimmung mit der Feuerwehr zunächst die beiden äußeren Autospuren sowie der Rad- und Gehweg auf der Rheinbrücke gesperrt, um den Verkehr aufrecht zu erhalten.“

Klar, die Autobahn GmbH kümmert sich nur um den Autoverkehr und wie dieser trotz der Eiszapfengefahr aufrecht erhalten werden kann. Radfahrende und Zufuß-

gehende, was haben die überhaupt auf einer Autobahnbrücke zu suchen? Klare Haltung der Autobahn GmbH, aber nicht im Sinne derjenigen, die mit dem Rad oder zu Fuß den Rhein queren möchten. Und mit ihren Steuergeldern die Brücke und auch die Autobahn GmbH bezahlen.

Schon während der Bauarbeiten waren Behinderungen und Sperrungen der Rad- und Fußverbindungen die Regel – so auch in diesem Frühjahr. Radfahrende, Fußverkehr und Winter sind halt lästig.

Roland Schüler



# Neue Fahrradstraßenachse in der Südstadt

## Ideen für die Umgestaltung einer zentralen Kreuzung

### Ein Vorschlag für die Umgestaltung der Kreuzung Im Sionstal/Mechtildisstraße/An St. Katharinen

Im Rat der Stadt wird die Umgestaltung der Follerstraße und von „Im Sionstal“ als Fahrradstraßenachse weiter vorangetrieben. Dies ist zu begrüßen, da es sich hierbei um eine wichtige Verbindung insbesondere für Schüler\*innen handelt. Schon jetzt wird sie von ihnen intensiv genutzt.

### Kreuzung als zentrales Nadelöhr

Dabei ist jedoch die Kreuzung der Achse mit der Mechtildisstraße, der Auffahrt zur Severinsbrücke, und An St. Katharinen in dreifacher Hinsicht ein Nadelöhr:

1. Fährt man von Norden kommend auf der Straße „Im Sionstal“ gibt es keine straßenverkehrsrechtskonforme Möglichkeit, die Straße zu verlassen. Weder nach links auf die Mechtildisstraße (Einbahnstraße), noch nach rechts (Brückenauffahrt, nur für KFZ) oder geradeaus (keine Radinfrastruktur) darf gefahren werden.
2. Zur Querung von Mechtildisstraße und An St. Katharinen muss die Fußgängerquerung genutzt werden. Dies bedeutet in Verbindung mit der vorstehend genannten Verkehrsführung und kleinen Aufstellflächen ein erhebliches Sicherheitsrisiko für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen gleichermaßen.
3. Die Schaltung der Ampel – es handelt sich um eine „Bettelampel“ – bewirkt teilweise sehr lange Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr. Neben der ärgerlichen Warterei und der Überfüllung der Aufstellflächen scheint die Schaltung zusätzlich den psychologischen Effekt auf Autofahrer\*innen zu haben, die Ampel zu ignorieren. Regelmäßig fahren Autos auch noch nach Umschalten auf Grün für die Fußgänger\*innen über die Kreuzung.

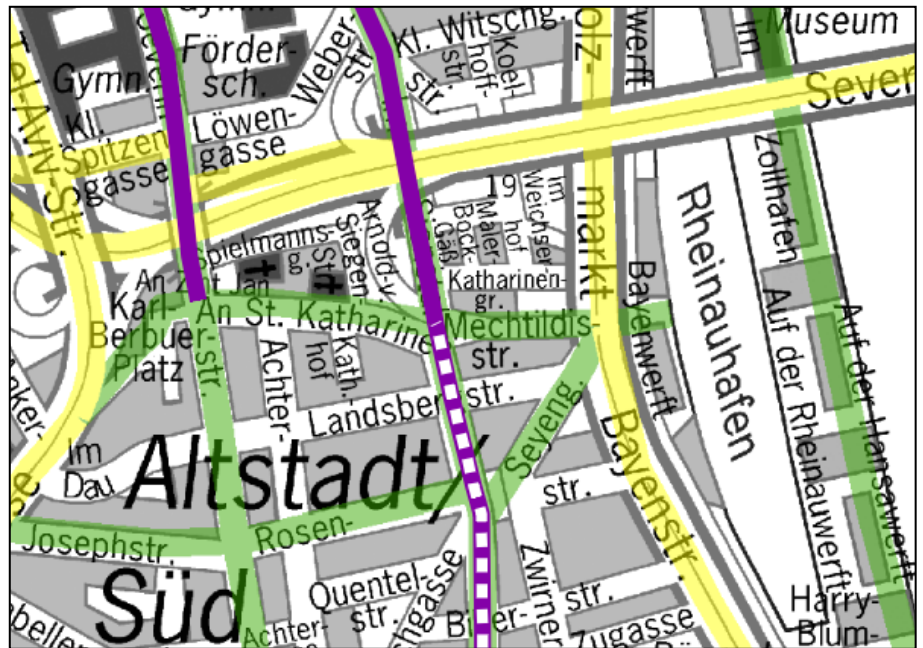
### Vorschlag für eine Umgestaltung

Demnach muss diese Kreuzung komplett neu gestaltet werden, damit die Achse für den Radverkehr komfortabel und legal nutzbar wird. Im Folgenden wird hierfür ein Vorschlag gemacht.

Kern des Vorschlages ist, wie in der Abbildung gezeigt, eine geradlinige Führung der mit dem Fahrrad in zwei Richtungen befahrbaren Fahrradstraße. Die Auffahrt auf die Severinsbrücke wird nach der Kreuzung einspurig geführt, wodurch die Verkehrssituation gerade für

Autofahrer\*innen deutlich übersichtlicher wird. Bereits vor der Kreuzung können sich die Autos je nach Ziel einordnen. Für die Leistungsfähigkeit der Kreuzung bietet sich eine Lichtsignalanlage an.

Eine Variante, bei der die Zweispurigkeit für Autos erhalten bliebe, ließe sich



Die Kreuzung von Im Sionstal und Mechtildisstraße im Radverkehrskonzept Innenstadt. Fahrradstraßen sind durchgehend, wenn sie geplant sind, oder gestrichelt, wenn sie noch in der Diskussion sind, violett markiert.



Die Kreuzung von Im Sionstal und Mechtildisstraße im Luftbild. Die roten Markierungen veranschaulichen den in diesem Beitrag beschriebenen Vorschlag. Türkis markiert sind neue Parkflächen und grün neue Grünflächen.

wahrscheinlich auch realisieren.

Diese Umgestaltung erlaubt zusätzlich die Einrichtung eines Zwei-Richtungs-Radweges auf der Mechtildisstraße zum Rheinferradweg, einer wichtigen Verbindung in den Süden und Norden Kölns. Auch eine Zwei-Richtungs-Auffahrt für den Radverkehr auf die Severinsbrücke könnte umgesetzt werden. Hierfür müsste jedoch der Radweg an der Auffahrt auf der Severinsbrücke verbreitert werden. Park- und Grünflächen müssten teilwei-

se entfallen, könnten jedoch an anderen Stellen neu geschaffen werden.

### Mögliche Weiterführung

Noch eine Anmerkung zur Weiterführung der Achse südlich der Kreuzung. Auf „Im Sionstal“ und der Annostraße ist im Moment nur Radverkehr in Richtung Norden erlaubt. Für eine Radverkehrsführung gegen die Einbahnstraße fehlt im Moment der Platz. Um diesen zu schaffen,

könnte die Straße geschwungen um die links und rechts der Fahrbahn stehenden Bäume geführt werden. Dabei müssten einige Parkplätze wegfallen. Es könnten dadurch jedoch neben der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auch neue Grüninseln geschaffen werden und die Aufenthaltsqualität in der Straße insgesamt deutlich gesteigert werden.

Ruben Werchan,

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Links: Blick von Norden auf die Kreuzung Im Sionstal/Mechtildisstraße/An St. Katharinen. Eine legale Weiterfahrt ist hier mit dem Rad nicht möglich. Rechts: Blick vom Katharinengraben auf die Kreuzung mit „Im Sionstal“ und die Auffahrt zur Severinsbrücke.

Konzeption  
Mediendesign  
Verpackungsherstellung  
Nachhaltiger Druck  
Verlag

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

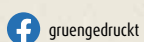
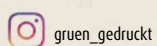
Viele Unternehmen in der Druck- und Medienbranche, die sich als nachhaltig und grün verkaufen, sind es leider oft nicht. Wir bei grün-gedruckt.de betreiben kein Greenwashing! Wir garantieren Ihnen eine maximal nachhaltige und ökologische Medien- und Druckproduktion. Probieren Sie uns aus und tun Sie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

Unsere gesamte Produktion  
ist Blauer Engel-zertifiziert.



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

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



grün  gedruckt.de®  
eine marke der schloemer-gruppe

## Gastbeitrag: Team für Nahmobilität

**Aktuelles zum Fuß- und Radverkehr in Köln****Neue Projekte zur Verbesserung der innerstädtischen Fuß- und Radverkehrs**

In Köln-Deutz schloss die Stadt Köln vergangenen Herbst die umfassende Sanierung von Teilen der Mindener und der Siegburger Straße erfolgreich ab.

Wer in Richtung Poll oder Deutzer Werft mit dem Rad fährt, kommt an der Einmündung des Auenwegs in den Ottoplatz nun direkter und sicherer ans Ziel. Dafür wurde ein 1,50 Meter breiter Radschutzstreifen neben der Fahrbahn eingerichtet. Autos haben weiterhin genug Platz – der Fahrstreifen ist 3,25 Meter breit, so dass der vorgeschriebene Abstand von 1,50 Metern beim Überholen eingehalten werden kann. An der Kreuzung Mindener Straße/Auenweg gibt es außerdem eine neue Aufstellfläche, damit Radfahrer\*innen sicher auf den Schutzstreifen wechseln können.

Zwischen Deutzer Freiheit und Siegburger Straße gibt es jetzt einen mindestens 2,25 Meter breiten Radfahrstreifen in Richtung Deutzer Bahnhof und Ottoplatz. Der bisher gemeinsame Geh- und Radweg ist nun nur noch in Richtung Deutzer Freiheit und Deutzer Brücke freigegeben. Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn werden Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr deutlich reduziert.

Im Rahmen der Erneuerung der Ampelanlage Siegburger Straße/Arminiusstraße wurden neue Aufstellflächen für Radfahrer\*innen geschaffen. Damit ist es diesen zukünftig möglich, von Poll kommend zur Deutzer Werft/Deutzer Brücke und von der Deutzer Brücke kommend in

die Arminiusstraße – seit Oktober 2025 eine Fahrradstraße – abzubiegen.

Zudem wurden die westlich und östlich der Haltestelle „Deutzer Freiheit“ (KVB-Linie 7) gelegenen Geh- und Radwege der Siegburger Straße zwischen Grabengasse und Deutzer Freiheit saniert. Im Jahr 2027 soll die Mindener Straße einschließlich des Geh- und Radwegs in Fahrtrichtung Deutzer Brücke/Innenstadt erneuert werden.

**Brüsseler Straße: Wichtiger Lückenschluss in der Innenstadt**

Vor kurzem wurde die Sanierung der Brüsseler Straße zwischen Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße, abgeschlossen. Seitdem kann die Richard-Wagner-Straße in beide Richtungen mit dem Rad befahren werden. Für den gegenläufigen Radverkehr hat die Stadt Köln einen breiten Radfahrstreifen eingerichtet, der durch einen Multifunktionsstreifen von der Fahrbahn getrennt wird.

Auf diesem Streifen hat sie bereits eine Ladezone mit Bewohnerparken (werktags 8 bis 18 Uhr, sonn- und feiertags komplett) für fünf bis sechs Autos eingerichtet. Zudem wurden dort fünf neue

Bäume gepflanzt und Fahrradbügel installiert. Weitere Fahrradbügel fanden an der östlichen Straßenseite Platz. So sollen künftig 78 Fahrräder in diesem Abschnitt der Brüsseler Straße parken können. Insgesamt wurden 20 Kfz-Parkplätze umgewandelt, auch die Gehwege wurden freigehalten – so erhalten Fußgänger\*innen mehr Raum.

**Kreuzung Brüsseler Straße/Bismarckstraße wird sicherer**

Die Stadt Köln änderte die Verkehrsführung an der Kreuzung Brüsseler Straße/Bismarckstraße. Ziel ist es, die Sicherheit für Schulkinder, Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen zu erhöhen und den öffentlichen Raum für alle attraktiver zu gestalten. Damit setzt sie einen Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt um.

Das Rechtsabbiegen für Autos in die Brüsseler Straße ist nicht mehr möglich. Wer in diesen Abschnitt der Brüsseler Straße gelangen möchte, kann weiterhin über die Venloer Straße fahren. Radfahrer\*innen dürfen nach wie vor rechts abbiegen.

Bisher ermöglichte ein freilaufender Rechtsabbieger Autos ein schnelles Abbiegen. Da die Kreuzung direkt an den Grundschulen Antwerpener Straße und Gilbachstraße liegt, war das besonders für Schulkinder gefährlich. Dazu kam: Der Gehweg ist schmal, die Bestuhlung der Gastronomie und parkende Fahrräder machten es für Fußgänger\*innen noch enger. Mit der geänderten Verkehrsführung ist der Schulweg sicherer. Gleichzeitig erhöht sich die Aufenthaltsqualität. Fußgänger\*innen erhalten mehr Platz, was den öffentlichen Raum für alle angenehmer und sicherer macht. Um die neue Verkehrsführung zu sichern, installierte die Stadt Köln Poller.



Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur in Deutz: links die neuen Radspuren an der Mindener Straße, die Karte rechts veranschaulicht alle neu umgesetzten Maßnahmen.

## Absicherung auf Turiner Straße



Im Januar hat die Stadt Köln den breiten Radfahrstreifen auf der Turiner Straße mit drei baulichen Trennelementen gesichert.

## Aachener Straße: Platz für Neues

Im vergangenen Jahr hat die Stadt Köln die rechte Fahrspur der Aachener Straße zwischen Eisenbahnbrücke und Aachener Straße 130 für den Radverkehr neugestaltet. Nun wird der alte Radweg auf der Nebenanlage zurückgebaut. Dort haben künftig ausschließlich Fußgänger\*innen Platz. Zudem entsiegelt die Stadt Köln dort Flächen und richtet Grünflächen ein.

## Johannisstraße

Die Johannisstraße wird zur offiziellen Fahrradstraße. Als direkte Verbindung zum Hauptbahnhof und Rhein haben Radler\*innen dort künftig Vorrang, dürfen nebeneinander fahren und das Tempo ist für alle auf maximal 30 km/h begrenzt. Es werden zudem neue Abstellanlagen und Sharing-Flächen geschaffen.

## Radverkehrsfreundliche Gestaltung in Ehrenfeld

In Ehrenfeld wird die Kreuzung Subbelrather Straße/Myliusstraße im Zuge einer Ampeloptimierung radverkehrsfreundlicher gestaltet und um eine neue Fahrbeziehung ergänzt. Der Radverkehr erhält eine Aufstellfläche auf der Myliusstraße, quert von dort die Subbelrather Straße und gelangt über eine neue bauliche Rampe auf den benutzungspflichtigen Radweg entlang der Subbelrather Straße.



## Generalinstandsetzung und Fahrradstraße Feltenstraße

Im März begann die Generalinstandsetzung der Feltenstraße (zwischen Rochusstraße und Äußerer Kanalstraße) sowie der angrenzenden Stichstraße zur Subbelrather Straße. Beide Abschnitte werden gemäß dem Radverkehrskonzept Ehrenfeld als Fahrradstraße gestaltet. Damit werden die Beschlüsse der Bezirksvertretung Ehrenfeld vom 5. Dezember 2022 sowie vom 30. Juni 2025 umgesetzt. Hierzu gab es am 11. März 2026 eine Informationsveranstaltung für Anwohner\*innen. Die geplante Laufzeit der Arbeiten beträgt voraussichtlich sechs Monate.

## Neuer Radfahrstreifen auf der Stolberger Straße



Die Stadt Köln verbesserte im April 2026 die Radverkehrsführung auf der Stolberger Straße im Abschnitt zwischen Oskar-Jäger-Straße und Eupener Straße. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entstanden beidseitig bis zu 2,25 Meter breite Radfahrstreifen – und damit insgesamt fast drei Kilometer neue Radinfrastruktur. Von insgesamt 370 Parkplätzen entfallen rund 40 auf der Nordseite, auf der Südseite ist das Parken zukünftig ausschließlich Pkw vorbehalten. Für Camper gilt ein Parkverbot. Zusätzlich wurden Lkw-Ladezonen eingerichtet. Gefahrenbereiche wurden auf der Fahrbahn rot markiert.



## Freie Ecken und mehr Platz für den Fußverkehr in Nippes

Die Stadt Köln räumte die Zugänge rund um den Erzbergerplatz frei und sorgt so für mehr Sicherheit. Dabei richtete sie zwei „Freie Ecken“ an der Einmündung der Schillstraße ein.

Damit auch die anderen Zugänge zum Erzbergerplatz genutzt werden können, hat die Stadt Köln vier Querungsstellen eingerichtet. Darüber hinaus hat sie im östlichen Bereich das halbseitige Gehwegparken auf die Straße verlegt, damit der Gehweg für den Fußverkehr frei ist. Im westlichen Bereich wurde eine Zufahrt zum Platz für das Grünflächenamt eingerichtet, dessen Mitarbeiter\*innen sich um die Pflege des Platzes kümmern.

Den östlichen und südlichen Gehweg am Erzbergerplatz räumte die Stadt Köln weitestgehend frei und setzt Parkscheinautomaten und Straßenschilder auf die Straße.

## Vorstellung Lars Keller

### Verstärkung für das Team „Fußverkehr“

Seit dem 1. März 2026 ist Lars Keller im Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln angestellt. Er bildet zusammen mit der Fußverkehrsbeauftragten nun erstmals ein Team in der Abteilung Nahmobilität, das sich rein mit der Förderung des Fußverkehrs der Stadt beschäftigt.



Lars Keller ist gelernter Bauingenieur mit den Vertiefungen Verkehrswesen und Stadtplanung. Während seinen bisherigen Tätigkeiten für die Städte Köln und Stuttgart sammelte er bereits viel Praxiserfahrung. Er war sowohl in der bezirksbezogenen Straßenplanung sowie im Projektmanagement für Großprojekte tätig. Sein späteres Masterstudium zum Stadtplaner brachte ihm die Bedeutung des Fußverkehrs als sozialste und nachhaltigste Verkehrsart näher.

Nun wird er seine Expertise im neuen Team „Fußverkehr“ der Stadt Köln einbringen.

Erzbergerplatz in Nippes vor und nach der Umgestaltung

## Thumbstraße wird Fahrradstraße

Die Stadt Köln richtet voraussichtlich ab Mai 2026 in der Thumbstraße zwischen Eyth- und Steprathstraße eine Fahrradstraße ein und schafft so eine attraktive Alternative zur Kalker Hauptstraße.

Der neuen Fahrradstraße wird zukünftig an allen Straßenkreuzungen Vorfahrt eingeräumt und dies mit Beschilderungen deutlich gemacht. Das Zusatzschild „Anlieger frei“ erlaubt es, Anlieger\*innen mit motorisierten Fahrzeugen weiterhin die Thumbstraße benutzen.

Zusätzlich werden Sicherheitstrennstreifen auf die Fahrbahn markiert, die einen sicheren Abstand des Radverkehrs zu den parkenden Fahrzeugen sicherstellen und Unfällen mit sich öffnenden Autotüren vorbeugen. Im Zuge der Maßnahme wird die Stadt Köln 30 Fahrradabstellplätze, zwei Lastenradabstellplätze und eine Sharing-Fläche schaffen.

Durch die Maßnahme soll ebenfalls die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen erleichtert werden. In Verbindung mit verbesserten Sichtbeziehungen und Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende in den Kreuzungsbereichen von Buchforst- und Vereinsstraße werden acht Parkplätze umgewandelt.

## Lückenschluss zwischen Köln und Pulheim



Die Stadt Köln hat den bei Radfahrer\*innen beliebten Wirtschaftsweg zwischen Widdersdorf und Pulheim saniert. Der Weg verläuft am östlichen Rand von Widdersdorf, südlich der Kiesgruben, entlang bis zur Kreuzung Mühlenweg/Otto-Lilienthal-Straße. Vergangenes Jahr hatte die Stadt Pulheim den Weg auf ihrem Gebiet verbreitert und befestigt, nun folgte der Abschnitt auf Kölner Stadtgebiet.

Der Weg liegt innerhalb eines Landschaftsschutzgebietes. Daher hat die Stadt Köln erstmalig ein neues Material zur Befestigung des Weges eingesetzt,

das sowohl umweltverträglich als auch verkehrssicher sein soll. Es besteht aus Basaltgestein und vulkanischen Spezialsand. Ein wesentlicher Vorteil des Baustoffs gegenüber Asphalt: Er ist wasser- und luftdurchlässig.

Die Stadt Köln prüft zudem, ob sich diese Verbindung für eine RadPendlerRoute von Köln nach Pulheim eignet. Die Fahrt über den nun beidseits der Stadtgrenze ausgebauten Wirtschaftsweg bietet eine gute Alternative zur Führung entlang der Venloer Straße.

## Eröffnung der RadPendlerRoute 2



Die Route verläuft parallel zur gesperrten S-Bahn Linie 11. Zwischen dem 10. April und dem 3. Juli ersetzen Busse die Züge der gesperrten S-Bahn-Linie S 11.

Für Pendler\*innen, die auf das Rad umsteigen möchten, schafft die Stadt Köln mit go.Rheinland, dem Rheinisch-Bergischer Kreis sowie der Stadt Bergisch Gladbach neue attraktive Angebote: Mit dem Schienenersatzverkehr-Rad wird während der Bauarbeiten ein ergänzendes Leihradsystem angeboten. Die Räder können über die App des Betreibers Nextbike an allen vom Ausfall betroffenen S11 Stationen ausgeliehen und auch wieder zurückgegeben werden. So lässt sich die Strecke zwischen Köln und Bergisch Gladbach flexibel zurücklegen. Erkennbar sind die Räder an einem extra dafür entwickelten Branding.

Anlässlich der Sperrung wurde die geplante RadPendlerRoute 2 zwischen Köln Bergisch und Gladbach ab dem 10. April 2026 durchgehend provisorisch ausgewiesen. Grüne Routenschilder und Einschübe an den Wegweisern des Radverkehrsnetzes NRW zeigen den Weg in beide Richtungen: von der Radstation am S-Bahnhof Bergisch Gladbach bis zum Ziel am Bahnhof Deutz.

## Radverkehr an den Streiktagen

Im Rahmen einer Analyse wurden die Radverkehrszahlen an 21 Dauerzählstellen im Stadtgebiet an den Streiktagen ausgewertet. Ziel war es, die Auswirkungen der Streiktage auf das Radverkehrsaufkommen zu untersuchen.

Im Schnitt stieg die Zahl der erfassten Fahrten von 54.862 auf 100.955, was einer Zunahme von 84 Prozent entspricht. An allen Standorten gab es Zuwächse, besonders stark waren sie am Niederländer Ufer (129 Prozent), der Deutzer Brücke (132 Prozent) und dem Elisabeth-Schäfer-Weg (134 Prozent). Am Hohenzollernring wurde ein Rekordwert von 16.679 Radfahrten an einem Tag verzeichnet.

Die Ergebnisse verdeutlichen eine spürbare Verlagerung auf das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel an den Streiktagen.

Stadt Köln



## Termine

**9. Juni: Fahrradbeauftragter und Fußverkehrsbeauftragte on Tour, 9–12 Uhr, Altstadt-Nord, Apostelnkloster**

**10. Juni: Fahrradbeauftragter und Fußverkehrsbeauftragte on Tour, 9–11 Uhr, Höhenhaus, Wupperplatz**

**10. bis 30. Juni: Stadtradeln**



hier anmelden:

**11. Juni: Fahrradbeauftragter on Tour, 9–11 Uhr, Neu-Brück, An St. Adelheid**

**12. Juni: Fahrradbeauftragter und ADAC on Tour, 9–12 Uhr, Ehrenfeld, Neptunplatz**

**17. Juni: Fahrradbeauftragter on Tour, 9–12 Uhr, Maternusplatz**

**20. Juni: Fahrradbeauftragter und ADAC on Tour, 9–12 Uhr, Wochenmarkt, Kitschburger Straße**

**24. Juni: Fahrradbeauftragter mit Fußverkehrsbeauftragte und ADAC on Tour, 9–12 Uhr, Riehl, Riehler Gürtel**

**25. Juni: Fahrradbeauftragter mit Fußverkehrsbeauftragte und ADAC on Tour, 9–11 Uhr, Porz-Urbach, Am Schwanebitzer Hof**

**17. September: Fahrradbeauftragter und ADAC on Tour, 9–12 Uhr, Chorweiler, Liverpooler Platz**

**21. September: Fahrradbeauftragter on Tour, 12–18 Uhr, Weltkindertag im Kölner Rheinauhafen**

## Mülheimer Brücke

# Höhere Kapazität durch je zwei Rad- und Autospuren

**Die Mülheimer Brücke soll voraussichtlich erst im Jahr 2028 vollständig saniert sein. Bis dahin muss die Aufteilung der Verkehrsflächen geklärt sein.**

Anfang dieses Jahres entzündete sich ein heftiger Disput über die Anzahl der Autospuren auf der Brücke nach dem Abschluss der Sanierungsarbeiten. In der Presse wurde massiver Druck für den Erhalt der früheren vier Autospuren aufgebaut. Dabei wurde immer nur von der großen Bedeutung des Autoverkehrs gesprochen, es war nie die Rede vom Fuß- oder Radverkehr. Bei diesen Fortbewegungsarten scheint es sich gar nicht um Verkehr zu handeln – so jedenfalls könnte man beim Lesen mancher Presseberichte meinen.

Die frühere Aufteilung der Verkehrsflächen der Brücke – pro Richtung zwei Autospuren und ein zu enger gemeinsamer Fuß- und Radweg am Rande – ist heutzutage jedoch kaum noch vermittelbar. Für 2,95 Meter breite gemeinsame Fuß- und Radwege mangelt es einfach an vernünftigen Argumenten.

Zum Glück konnten sich die Befürworter der vier Autospuren beim Mobilitätsausschuss im Januar nicht durchsetzen, und es wurde mehrheitlich zumindest ein Verkehrsgutachten zur Untersuchung von verschiedenen Varianten auf den Weg gebracht. Dieses Gutachten soll dann als



*Mülheimer Brücke während der Sanierung: Für den Fuß- und Radverkehr wurde es eng. Trotz Beschränkung auf nur eine Spur floss der Kfz-Verkehr, auch nennenswerte Verlagerungen der Verkehrsströme wurden nicht festgestellt.*

Grundlage für eine spätere Entscheidung dienen.

### Eine Autospur reicht aus

Die Position des VCD ist jedoch eindeutig: Bei der Sanierung der Mülheimer Brücke hat sich gezeigt, dass der Autoverkehr seit 2019 problemlos einspurig abgewickelt werden kann. Aus dieser Erfahrung heraus fordert der VCD jeweils eine Autospur und eine Fahrradspur in jeder Fahrtrichtung. Damit würde auch die Gesamtverkehrskapazität erheblich vergrößert.

Die Umwidmung einer Autospur in eine Radspur trägt der Mobilitätsentwicklung mit dem kontinuierlichen Anstieg des Radverkehrs und nicht zuletzt dem rasant wachsenden Anteil von E-Bikes und Lastenrädern Rechnung und sorgt für ausreichende Kapazitäten für die Zukunft. Fahrräder sind für die Verbindung vom rechtsrheinischen Kölner Norden in die Innenstadt und auch nach Nippes oder Ehrenfeld über die geplante neue Gürteltrasse prädestiniert und können so viele Autofahrten ersetzen. Eine Verbannung des Radverkehrs auf die enge Nebenanlage, auf der auch der Fußverkehr unterwegs ist, ist unfallträchtig und keinesfalls angemessen. Für einen kombinierten Geh-Radweg ist die Zahl der Radfahrer und Fußgänger viel zu hoch, das verstößt auch gegen die gültigen Normen.

Auch bei den umgestalteten Ringen zeigte sich, dass eine Autospur ausreicht. Die neue breite Fahrradspur führt dort zu kontinuierlich wachsenden Radverkehrsanteilen.

Übrigens: Die Mülheimer Brücke ist die einzige Brücke in Köln, auf der es in den nächsten Jahren eine Verbesserung für den Radverkehr geben kann. Die geplanten neuen Rad- und Fußbrücken an den nördlichen und südlichen Enden der Ringe kommen auf absehbare Zeit nicht, auch die Verbesserung auf der Hohenzollernbrücke lässt auf sich warten.

VCD Regionalverband Köln



*Das, was in Köln umstritten ist, gibt es im benachbarten Bonn schon lange: Die Kennedy-Brücke in Bonn hat nur noch eine Autospur pro Richtung. Diese Brücke, die einzige zentrale Verbindung zwischen der Innenstadt und dem rechtsrheinischen Beuel, wurde vor 15 Jahren saniert, wobei die beiden Autospuren auf eine Spur reduziert wurden. Und das bei einem Verkehrsaufkommen von 27.000 bis 29.000 Kraftfahrzeugen pro Tag.*

# Generalsanierung der linken Rheinstraße im Jahr 2028

## Eine Herausforderung für alle Betroffenen

Dieser Artikel befasst sich mit der Generalsanierung der linksrheinischen Bahnstrecke und wirft auch einen Blick auf die in Planung befindliche Elektrifizierung der Eifelstraße zwischen Euskirchen und Hürth-Kalscheuren.

Im letzten Jahr gab die Bahn den Startschuss für die Generalsanierungen im deutschen Schienennetz. In den nächsten zehn Jahren werden viele Hauptstrecken jeweils für fünf Monate gesperrt. Die Sanierung der linken Rheinstraße ist für das erste Halbjahr 2028 vorgesehen. Gleichzeitig sollen auch Arbeiten zur Elektrifizierung der Eifelstraße zwischen Euskirchen und Hürth-Kalscheuren beziehungsweise Bonn stattfinden.

Der Begriff „Generalsanierung“ würde es wohl nicht zum Unwort des Jahres schaffen, jedoch beschäftigt die damit verbundene Thematik seit mehr als zwei

Jahren Millionen von Pendlern, Fahrgästen, Gelegenheitsreisenden und auch die gesamte Güterverkehrsbranche.

Den Startschuss zur umfassendsten Sanierung des deutschen Streckennetzes erlebte im vergangenen Jahr der Bereich zwischen Frankfurt und Mannheim auf der sogenannten Riedbahn. Derzeit wird die Strecke zwischen Köln und Hagen generalsaniert. Ab dem 10. Juli 2026 ist die rechte Rheinseite zur Sperrung und Sanierung vorgesehen. In den folgenden zehn Jahren werden circa 35 weitere Strecken dieser „Roskur“ unterzogen.

Ab 2028 wird es den Großraum Köln – Bonn – Euskirchen doppelt treffen: Am 4. Februar beginnt die Generalsanierung „Linker Rhein“, die am 7. Juli endet, und dann geht es ab dem 15. September weiter mit den Kölner Brücken, über die wir in der *RHEINSCHIENE extra 20* ausführlich berichtet haben.

### Generalsanierung: Merkmale

- Eine lange Baustelle statt vieler kleinteiliger Unterbrechungen,
- die Komplettspernung ganzer Strecken und Bahnhöfe statt nur eines Gleises,
- gleichzeitiges Arbeiten an allen Gewerken, also Gleisen, Weichen, Oberleitungen, Signalen, Bahnsteigen, Bahnübergängen und weiterer Infrastruktur,
- kein kompletter Neubau, sondern „nur“ eine Sanierung,
- mehr Stabilität bei den Fahrplänen und damit mehr Verlässlichkeit für die Reisenden sowie ein professioneller Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen.

### Generalsanierung: Strecke(n)

Wie auch bei der Generalsanierung „Rechter Rhein“ erstreckt sich die Generalsanie-



Ein Blick auf den Kalender des Jahres 2028 zeigt, dass es im Großraum Köln massive Baumaßnahmen geben wird.

rung „Linker Rhein“ auf satte 172 Kilometer Strecke zwischen Hürth-Kalscheuren und Mainz. Schwerpunktmäßig betrachten wir hier den Abschnitt in Nordrhein-Westfalen von Köln bis Remagen.

Komplett betroffen ist die linke Rhein-strecke ab Hürth-Kalscheuren über Bonn bis Remagen (und weiter bis Mainz). Die Eifelstrecke von Köln nach Euskirchen ist erstmal von der Generalsanierung „Linker Rhein“ nicht betroffen, soweit keine Elektrifizierungsarbeiten stattfinden werden. Die Voreifelbahn zwischen Bonn Hbf und Euskirchen ist im Abschnitt Bonn Hbf bis Witterschlick ebenfalls nicht befahrbar.

Fest steht bereits, dass es eine sogenannte „Seitwärtserweiterung“ der Sanierung geben wird. Hierzu wird der Abschnitt zwischen Köln Süd und Hürth-Kalscheuren ebenfalls komplett gesperrt, so dass für rund fünf Wochen (ab Februar 2028) keine Züge von der Eifelstrecke bis Köln Hbf fahren können.

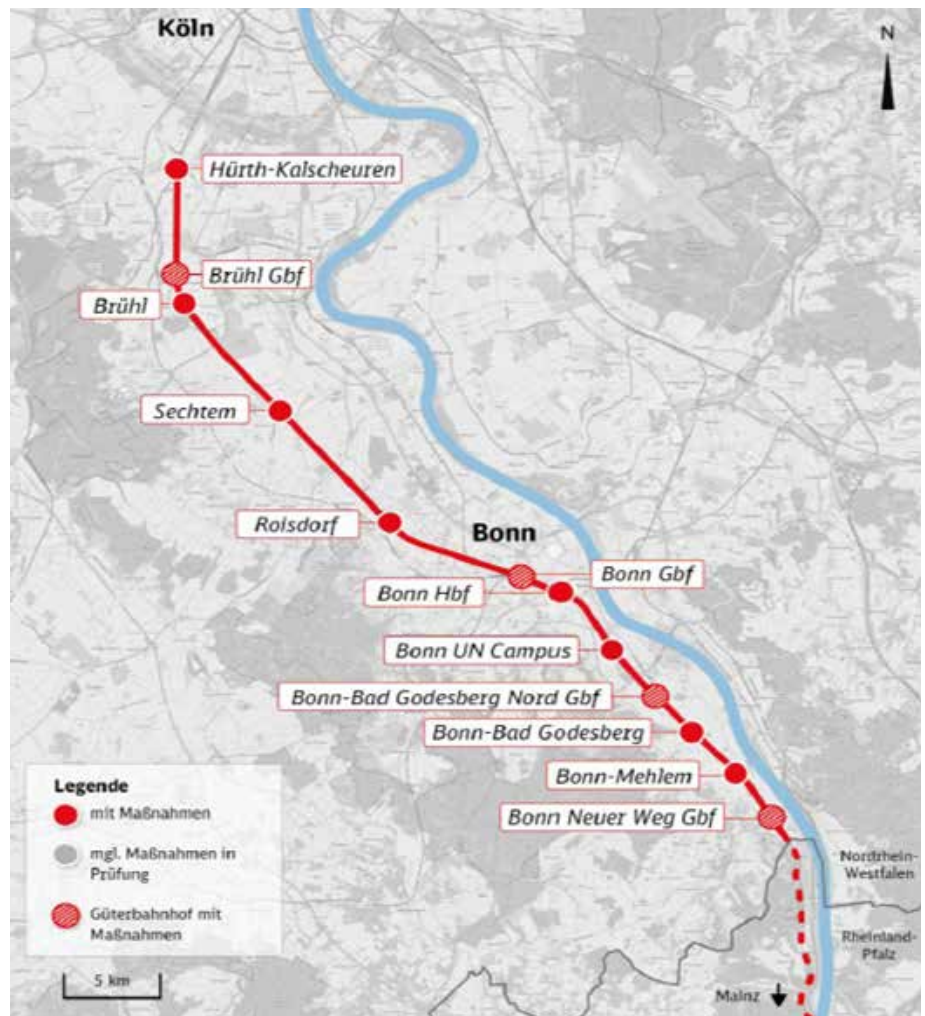
### Elektrifizierung der Eifelstrecke

Ein großes Fragezeichen steckt noch in der Elektrifizierung der Eifelstrecke zwischen Euskirchen und Hürth-Kalscheuren sowie Euskirchen – Bonn Hbf. Hier wird derzeit geprüft, ob diese Arbeiten zeitgleich mit der Generalsanierung „Linker Rhein“ durchgeführt werden können. In diesem Fall wird es keine direkte Zugverbindung aus dem Rheintal und aus der Eifel nach Köln Hbf beziehungsweise Witterschlick (– Bonn Hbf) geben. Für rund 40.000 Reisende kommt tagtäglich eine noch nie dagewesene Einschränkung der Mobilität zu und damit eine Herausforderung, die ihresgleichen sucht.

Zur „Entlastung“ der Planer sei aber angemerkt, dass man die Elektrifizierungsarbeiten möglichst in „einem Rutsch“, also gleichzeitig, erledigen möchte, um eine weitere Sperrung – gegebenenfalls direkt im Anschluss an die Generalsanierung – zu vermeiden. Diese würde dann zeitlich wiederum mit den Kölner Brücken ab dem 15. September 2028 kollidieren. Die gleichzeitigen Sperrungen sind zwar im Prinzip sinnvoll – aber für die Pendler und Fahrgäste ein echtes Abenteuer. Es bleibt abzuwarten, was die weiteren Planungen zwischen go.Rheinland und der DB InfraGo ergeben werden.

### Was wird alles gemacht?

Kurze Antwort: Fast alles, aber nicht alles neu. Die „DNA“ einer Generalsanierung



Übersicht über den Bereich der Generalsanierung „Linker Rhein“ von Hürth-Kalscheuren bis Remagen

ist ja nicht der komplette Neubau von Strecke und Bahnhöfen, sondern die Sanierung – wie der Name schon sagt. Also wird an vielen, vielen Stellen überall an der Strecke, den Signalen, den Weichen, den Gleisen, den Bahnübergängen, an der Oberleitung, an den Bahnhöfen, den Bahnsteigen gleichzeitig gearbeitet.

So wird zum Beispiel in Bonn ein weiterer Personentunnel (der ehemalige Posttunnel) reaktiviert, in Roisdorf gibt es dann Aufzüge, in Brühl eine Modernisierung der Personenunterführung, in Sechtem neue Bahnsteigdächer und überall Verbesserungen in den Wegeleitsystemen, der Beleuchtung und der Reiseinformationen.

### Ein paar Zahlen

Es werden insgesamt rund 55 Kilometer Gleise erneuert, 42 Kilometer Gleise instandgesetzt, 27 Weichen neu gebaut, 34 Kilometer Oberleitung neu errichtet, vier Kilometer Schallschutzwände – es

gäbe noch zahlreiche weitere Maßnahmen zu erwähnen.

### Wie kommen die Reisenden nach Köln oder Bonn?

Im Prinzip gar nicht. Aber schauen wir uns das mal im Einzelnen an. Noch einmal zur Erinnerung: Es fahren keine Züge zwischen Mainz, Koblenz, Remagen, Bonn und Köln. Lediglich auf der Strecke Remagen – Ahrbrück ist ein Zugverkehr möglich. Auf der Voreifelbahn zwischen Euskirchen und Bonn ist in Witterschlick Schluss, das heißt Schienenersatzverkehr mit dem Bus bis und ab Bonn Hbf.

Falls keine gleichzeitigen Elektrifizierungsarbeiten stattfinden, ist die Eifelstrecke in Betrieb, Reisende können also von Gerolstein über Kall und Euskirchen bis Köln Hbf fahren. Nur wenn es zu gleichzeitigen Oberleitungsarbeiten auf der Eifelstrecke und der Voreifelbahn kommen sollte, ist gar kein Zugverkehr mehr möglich.

**Möglichkeiten für Fahrgäste und Pendler**

Viele Pendler werden auf das Auto wechseln, ein Teil wird verstärkt Home Office machen, aber niemand wird fünf Monate am Stück Urlaub machen (können) wegen der Baustelle – und nicht zu vergessen: Bereits neun Wochen nach Beendigung der Generalsanierung kommt die nächste, massive Beschränkung des Zugverkehrs mit den Arbeiten an den Kölner Brücken.

Die „zugtreuen“ Fahrgäste südlich von Bonn (Mehlem, Godesberg) sowie im Stadtgebiet Bonn werden auf die andere Rheinseite wechseln und ab Bonn-Oberkassel oder Bonn-Beuel mit der RE 8, der RB 27 und neu dann auch mit der S 13 nach Köln fahren. Viele werden wohl auch auf die Linien 16 und 18 ausweichen (müssen), was wahrlich kein Vergnügen sein wird, da diese heute schon (über)voll sind und es insbesondere bei der Linie 16 gerne auch mal zu Ausfällen von ein oder

zwei oder noch mehr Bahnen kommt.

Das „Vorgebirge“, also ab Roisdorf, Sechtem, Brühl sowie das Einzugsgebiet Bornheim, Hersel, Wesseling werden entweder ebenfalls die Linien 16 oder 18 nutzen oder auf die Eifelstrecke „umsiedeln“. Auch hier sind die Züge morgens und abends voll. Wenn es also zu keinen Verstärkungen und zusätzlichen Fahrten kommt, wird es sehr ungemütlich und die täglichen Fahrten zur Arbeit oder Schule oder Uni könnten zur Tortur werden.

**Geplanter Schienenersatzverkehr**

Natürlich gibt es auch einen groß angelegten Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Koblenz, Remagen, Bonn und Köln. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass es auch Schnellbusse zwischen Bonn und Köln ins jeweilige Zentrum geben wird. Inwieweit der angedachte Neubau des Busbahnhofs in Bonn hier eine Rolle spielt, ist derzeit ungewiss.

Fest steht jedoch, dass eine dichte Taktung mit Bussen zwischen Köln und Bonn geplant werden muss. Hierbei ist mindestens von einem Zehn-Minuten-Takt auszugehen. Wir vom VCD bemühen uns mit allen Kräften darum, dass der Busersatzverkehr halbwegs attraktiv angeboten wird. Das heißt konkret: Es müssen extra Busspuren auf den Einfallstraßen und Ampelvorrangschaltungen eingerichtet werden.

Hier haben aber die Städte Köln, Bonn und die angrenzenden Gemeinden noch einige Hausaufgaben zu machen. Insbesondere die KVB und auch die SWB werden ein wichtiger Bestandteil der Ersatzverbindungen. Bis 2028 müssen sich die beiden Verkehrsunternehmen noch viel mehr bewegen, wollen sie denn auch die prognostizierten Umsteiger auf Bus und (Straßen-)Bahn auch tatsächlich zum Umstieg zu bewegen. Initiieren muss dies jedoch alles der zuständige Aufgabenträger go.Rheinland. Auch hier sind wir mit den



Fahrgastverlagerungen während der Generalsanierung der linksrheinischen Bahnstrecke

Verantwortlichen in einem stetigen Austausch. Wir werden nicht lockerlassen.

Aus Richtung Norden (Düsseldorf, Wuppertal) können die RE 5 und die RB 48 bis/ab Köln Süd verkehren, da die Sperrung für die Generalsanierung erst ab Hürth-Kalscheuren beginnt. Somit sind zumindest die südwestlichen Stadtteile von Köln angebunden sowie die Universität und die Unikliniken.

### Einige Informationen zum Busersatzverkehr

Es sollen moderne, barrierefreie Busse mit WLAN, USB-Ladesteckdosen, einheitlicher Beschriftung und Farbgebung zum Einsatz kommen, die über Kundeninformationssysteme mit Anschlussangaben, Fahrtverlauf und weiten Infos verfügen.

Offen ist auch noch, inwieweit die Linie 16 verstärkt werden kann und beispielsweise in höherem Takt oder als sogenannte „Schnellfahrt“ mit weniger Halten

zwischen Köln und Bonn verkehren kann. Hier wird es mit Personal und Fahrzeugen schwierig.

Auf der linken und dieser Seite unten sind zwei grafische Darstellungen zu den möglichen Fahrgastverlagerungen während der Generalsanierung zu finden. Außerdem zeigen wir, wie eine Komplettspernung aussehen würde, wenn es zu gleichzeitigen Elektrifizierungsarbeiten kommen würde.

### Fazit

Alle Bahnbenutzer wünschen sich für die Zukunft eine Bahn, die pünktlicher, verlässlicher und möglichst in hohem Takt verkehren soll. Für die Versäumnisse der Politik in den letzten 20 bis 30 Jah-

ren müssen nun die Fahrgäste den Kopf hinhalten und die umfangreichen und „schmerzhaften“ Baumaßnahmen werden zusätzlich auf dem Rücken der Reisenden ausgetragen. Dass gebaut und instandgesetzt werden muss, ist allerorten unstrittig. Es gilt jedoch, möglichst sinnvolle, durchdachte und kundenfreundliche Lösungen für diese „Pein“ zu finden. Hierfür werden wir von den Kölner und Bonner VCD-Verbänden unsere Kräfte einsetzen, damit der Fahrgast am Ende nicht sprichwörtlich unter die Räder kommt, denn er hat keine Lobby, keinen „Anwalt“ und ist den Planungen der Verantwortlichen bei den Verkehrsverbänden und der DB InfraGo schutzlos ausgesetzt.

Herbert Dopstadt,  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Beispiel der Ersatzbusflotte für die Generalsanierung der rechtsrheinischen Bahnstrecke



Auswirkungen möglicher Elektrifizierungsarbeiten auf die notwendigen Sperrungen bei der Generalsanierung

# ÖPNV im Rheinisch-Bergischen Kreis und kommunale Haushaltsnöte Kahlschlag in Raten?

**Auch im Rheinisch-Bergischen Kreis drohen angesichts knapper Kassen spürbare Angebotskürzungen im öffentlichen Nahverkehr.**

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur des Rheinisch-Bergischen Kreises hat am 26. März 2026 zur Haushaltskonsolidierung 36 Planungsaufträge zu Kürzungen im Busnetz sowie auf der Stadtbahnlinie 1 beschlossen, die überwiegend bereits im Jahr 2026 umgesetzt werden sollen. Hiermit sollen 1,7 Mio. Euro eingespart werden.

Nicht alle der insgesamt 36 Maßnahmen erfordern einen Kreistagsbeschluss und verschiedene dieser Maßnahmen sind noch nicht beschlussreif.

## Teilweise begründete kleine Maßnahmen

Viele der 36 Maßnahmen betreffen punktuelle Kürzungen bei sehr frühen Fahrten morgens, die Ausdünnung des Abendtaktes sowie Umstellung auf TaxiBus-Angebote abends. Diese Anpassungen sind überwiegend nachvollziehbar mit geringen Fahrgastzahlen begründet. Zudem werden einige Bündelungen von Parallelverkehren realisiert, die im Ergebnis für die Fahrgäste nur eine geringe Verschlechterung darstellen. In Leichlingen und Burscheid wird der Busverkehr im Abschnitt zwischen Witzhelden und Hilgen zwar deutlich reduziert. Das geplante neue Angebot liegt jedoch weiterhin über den Angeboten, die bis zum Jahr 2021 gefahren wurden.

## Problematische Kürzungen Linie 1 und SB40

Im Gegensatz hierzu werden die größten Einsparungen voraussichtlich auf der Linie 1 am Wochenende sowie – bereits beschlossen – auf dem Schnellbus SB40 zwischen Breslauer Platz und Bensberg realisiert. Gerade diese schmerzhaften Einschnitte werden bisher in keiner Weise durch fehlende Fahrgastnachfrage begründet. So soll der SB40 von Bensberg nach Köln zwischen 10 und 14 Uhr nur noch stündlich statt halbstündlich verkehren, was eine drastische Verschlech-



*Einweihung von Verlängerungen und Taktausbau der Linien 258 und 278 zwischen Leichlingen-Witzhelden und Burscheid-Hilgen am 12. Dezember 2021 mit Vertretern von RVK, Kreistag, Politik Leichlingen und VCD RV Köln – nun gibt es eine Rolle rückwärts.*

Foto: Marc Nohl

terung darstellt. Bei der Linie 1 soll der Takt samstags und sonntags früher als bisher ausgedünnt werden. Fahrgastzahlen und Informationen zur konkreten Ausgestaltung fehlen. Angesichts der hohen Auslastung der Linie 1 zu praktisch allen Verkehrszeiten erscheint dies kaum zu rechtfertigen.

## Weitere Kürzungswellen drohen

Zudem soll die Kreisverwaltung bis zum Herbst zusätzliche Kürzungen ab 2027 vorbereiten. Und es geht immer weiter: Auch für das Jahr 2029 ist ein weiteres ÖPNV-Kürzungspaket geplant.

Der ohnehin bahnmäßig nicht gut erschlossene Rheinisch-Bergische Kreis wird durch häufige baubedingte Sperrungen auf der S 11 sowie der RB 25 in den nächsten Jahren starke Einschränkungen erleiden müssen. Weitere Kürzungen auf Verbindungen nach Köln wie auf der Linie 1 oder dem SB 40, die auch mit Bike+Ride oder Park+Ride eine Alternative zu wegfallenden Zuglinien darstellen können, werden den Pendlerinnen und Pendlern aus dem Kreis zusätzliche Nachteile und Stress bringen. Die schon jetzt chronischen Staus auf der A 4 und den Einfallstraßen wie der Bergisch Gladbacher Straße dürften immer länger werden.

## Bessere Abstimmung mit der Stadt Köln

Hier hätten wir uns gewünscht, dass es eine Abstimmung der Ersatzverkehre für die Baustellen der Bahn mit dem angepassten Bus- und Stadtbahnangebot des Kreises gegeben hätte. Möglicherweise hätte der Zweckverband go.Rheinland eine Mitfinanzierung von Teilen des die Kreisgrenzen überschreitenden Verkehrsangebotes fördern bzw. organisieren können.

Auf Kölner Stadtgebiet wird in einem Bereich der Strecke des SB 40 auf der B55a („Stadtautobahn“ und Zoobrücke) von der Stadt Köln über eine EXPRESS-Buslinie nachgedacht, deren Infrastruktur wie Busspuren und Vorrangschaltungen von dem SB 40 mit genutzt werden können. Eine geringere Stau-Anfälligkeit und damit höhere Angebotsqualität kann den SB 40 noch attraktiver machen. Dafür muss aber der Takt stimmen.

Die vor neun Jahren vom Rheinisch-Bergischen Kreis mit der Stadt Köln abgestimmten Maßnahmen zum Verkehr im Rechtsrheinischen (siehe [in-gl.de/2017/01/20/33-projekte-gegen-staub-und-laerm/](https://www.in-gl.de/2017/01/20/33-projekte-gegen-staub-und-laerm/)) sind es wert, fortgeschrieben zu werden.

Markus Meurer und Heiner Schwarz  
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



## Bahnverkehr

# Rommerskirchen – ein verkanntes Zentrum

**Rommerskirchen muss sehr bedeutend sein. Denn immer öfter enden die Züge der Eisenbahn an diesem Bahnhof.**

Fahrgäste, bitte alle aussteigen! Diese Aufforderung ist häufig in Rommerskirchen zu hören. Und sie betrifft auch diejenigen, die eigentlich nur eine Station weiter fahren wollen, nach Grevenbroich, wo auch noch die Regionalbahn 39 verkehrt. Doch in Rommerskirchen ist Schluss, sogar dann, wenn es auf der Strecke nach

Mönchengladbach eine Sperrung gibt, meist wegen Bauarbeiten in Mönchengladbach oder zuletzt, als ein Baum in Rheydt-Odenkirchen, das weit weg von Rommerskirchen liegt, die Strecke blockierte.

Was ist so toll an Rommerskirchen, dass hier alle Züge enden? Hat die Bahn oder go.Rheinland oder der VRR mit dem Fremdenverkehrsverband Rommerskirchen ein geheimes Abkommen? Oder liegt es an der Verbundgrenze und für

go.Rheinland beginnt die terra incognita? Oder ist es gar die Tarifgrenze zwischen go.Rheinland und dem VRR? In Rommerskirchen kann keiner gefragt werden, denn sie wissen es auch nicht.

Jedenfalls fördert die Bahn Rommerskirchen, indem sie dort gerne Züge enden lässt, auch wenn die Reisenden gar nicht dorthin hinwollen. Sie sollten doch mal die verborgenen Reize dieses Orts kennenlernen. Die Bahn als größter Heimatkundebeförderer.

*Roland Schüler*



## Schienenersatzverkehr

# Gute Idee, Mängel bei der Umsetzung

**Leihräder als Teil des Ersatzverkehrs während der Sperrung der S11**

DB Regio und go.Rheinland haben große Probleme, einen verlässlichen Schienenersatzverkehr bei ihren Streckensperrungen anzubieten. Aktuell erleben dies die Fahrgäste auf der Strecke Köln – Wuppertal – Hagen: lange Fahrzeiten, verstopfte Straßen und unzuverlässige Busse.

In der Not suchen die Verantwortlichen bei der Streckensperrung der S11 zwischen Köln und Bergisch Gladbach ihr Heil im Fahrrad. An allen Haltestellen

sollen für Abo-Kunden zehn Leihräder kostenlos bereitgestellt werden. Zusätzlich markierte die Stadt vorab die parallel verlaufende geplante Radpendlerroute.

Doch es gibt mehrere Haken:

- Die Räder sind nur für die ersten 30 Minuten kostenfrei. Auch Geübte benötigen jedoch für die Strecke von Bergisch-Gladbach nach Mülheim einige Minuten mehr. Schneller treten, sportlicher werden? Oder einfach die Zeitbegrenzung digital erweitern?
- Die Anzahl der verfügbaren Räder ist deutlich zu gering: 40 Räder bei 15.000

Fahrgästen!

- Die Fahrräder dürfen nur an den betroffenen S-Bahn-Haltestellen abgegeben und in Köln nur bis Mülheim genutzt werden. Dann muss in eine Bahn umgestiegen werden. Warum wird der Raum zur Abgabe nicht bis Köln-Deutz oder Hauptbahnhof erweitert?

Es können die Fahrgäste, die auf das Rad umsteigen wollen, nur die ganze Strecke bis Köln fahren. go.Rheinland als Förderer der Gesundheit durch Langstreckenradfahren.

*Roland Schüler*



## Schienenahverkehr im Rechtsrheinischen

# Herbst der Baustellen

**Schlecht koordinierte Baumaßnahmen gehen zu Lasten der Fahrgäste.**

In diesem Jahr häufen sich die Streckensperrungen. Betroffen sind:

- die Linie S11 von Mülheim nach Bergisch Gladbach,
- die KVB-Linien 1 und 9 von Deutz in die Innenstadt (an Ostern) und in den Sommerferien von Deutz nach Bens-

berg und in den Königsforst,

- die RB25 von Köln nach Rösrath sowie
- S12 und S19.

Wegen Fahrzeugmangel bei Hochflurfahrzeugen kann die KVB auch keine zusätzlichen Wagen einsetzen. Deshalb fährt auch die Linie 18 nur ausgedünnt zwischen Mülheim und Klettenberg.

Damit haben viele Menschen, die im Rechtsrheinischen wohnen, nur ein al-

lenfalls schlechtes Schienenverkehrsangebot. Sie werden, zumindest teilweise, regelrecht abgekoppelt. Einzig die heute schon überlasteten Linien 3 und 4 fahren in die Innenstadt sowie die Linie 13 in die nördlichen Stadtteile.

Es stellt sich die Frage, wer bei KVB, DB Regio und go.Rheinland diese gleichzeitigen Sperrungen zu verantworten hat.

*Wolfgang Besser*



# ÖPNV-Finanzierung

## Schwierige Perspektiven

### Pauschalbeitrag für alle, City-Maut oder Unternehmensabgabe?

In der RHEINSCHIENE wurde in den vergangenen Ausgaben schon mehrfach über die prekäre Finanzsituation beim Kölner Bus- und Bahnangebot berichtet. Nun hat der Kölner Stadtrat einen Beschluss gefasst, in dem die Landesregierung aufgefordert wird, die Voraussetzungen zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe zu schaffen. Das klingt zunächst so, als ob sich eine Lösung für die ÖPNV-Finanzsorgen abzeichnet. Tatsächlich dürfte es aber noch ein weiter Weg sein, bis eine zusätzliche Säule für die ÖPNV-Finanzierung geschaffen ist. Ob es überhaupt dazu kommt, ist ungewiss.

### Notwendiges Landesgesetz steht weiterhin aus

Die aktuelle NRW-Regierungskoalition hatte bereits in ihrem Kooperationspapier nach der Wahl festgehalten, dass die Voraussetzungen für die Einführung einer Nahverkehrsabgabe geschaffen werden sollen. Nach jahrelanger Untätigkeit wurde diese Aufgabe dahingehend präzisiert, dass diese Möglichkeit nur auf Wunsch von Kommunen umgesetzt werden soll. Nun hat der Kölner Stadtrat einen entsprechenden Beschluss gefasst. Wann mit einer Gesetzesvorlage durch die Landesregierung zu rechnen ist, ist aber offen. Die Wahrscheinlichkeit, dass dies noch vor den Landtagswahlen 2027 geschehen wird, dürfte eher gering sein.

### Baden-Württemberg als Pionier: Pauschalbeitrag für alle möglich

Und dann ist da vor allem die spannende Frage, welche Möglichkeiten die Landesgesetzgeberin für eine solche Nahverkehrsabgabe eröffnen wird, denn denkbare Umsetzungswege gibt es mehrere.

Hier lohnt ein Blick nach Baden-Württemberg, dem ersten Bundesland, das bereits ein entsprechendes Gesetz verabschiedet hat. Nach einem umfangreichen Pilotprojekt, bei dem unterschiedliche Formen von Nahverkehrsabgaben getestet wurden, ermöglicht das Gesetz den Kommunen, zur ÖPNV-Finanzierung Ein-

wohnerInnen- oder Kfz-HalterInnen-Abgaben einzuführen. Das besondere an der Konstruktion ist, dass solche Abgaben gleichzeitig auf den Kauf eines ÖPNV-Tickets angerechnet werden. Gäbe es zum Beispiel eine für EinwohnerInnen verpflichtende Abgabe von 30 € pro Monat, wäre fast die Hälfte des aktuellen D-Ticket-Preises über die Abgabe schon beglichen. Eine solche Abgabe ist von der rechtlichen Struktur am ehesten mit dem Rundfunkbeitrag vergleichbar. Zudem sind Parallelen zum Jobticket erkennbar.

### Langwierige politische Meinungsfindung

Der Gesetzgebung waren Diskussionen im Stuttgarter Landtag vorausgegangen, in deren Verlauf andere Varianten einer Nahverkehrsabgabe verworfen worden sind. Neben den beiden beschriebenen Möglichkeiten wurde nämlich noch eine Arbeitgeberabgabe sowie eine Straßennutzungsgebühr untersucht. Alle erwähnten Instrumente wären grundsätzlich für die ÖPNV-Finanzierung in Frage gekommen. Wie den Medien zu entnehmen ist, gab es aber Stimmen in der Regierungskoalition, auf eine Straßennutzungsgebühr sowie auf eine Arbeitnehmerabgabe als Möglichkeit für die Kommunen zu verzichten. Die beiden verbleibenden Instrumente könnten zwar auch einen bedeutenden Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung leisten. Es ist aber sehr unwahrscheinlich, dass KommunalpolitikerInnen bereit sind, diese auch zu nutzen, da sie zum einen nur die eigenen EinwohnerInnen beziehungsweise Kfz-HalterInnen betreffen, Einpendelnde sowie BesucherInnen von weiter her aber nicht zur Kasse gebeten werden. Zum anderen dürfte die Kommunalpolitik die Einführung solcher Abgaben scheuen, da personenbezogene Zwangsabgaben unpopulär sind. Dementsprechend ist die



*Das die Wirtschaft bereit sein kann, sich am ÖPNV-Ausbau zu beteiligen, zeigte sich bei der Verlängerung der Linie 5 in Ossendorf in das Gewerbegebiet Butzweiler Hof. Die 1,8 Kilometer lange Strecke konnte im Dezember 2010 nach nur acht Monaten Bauzeit in Betrieb genommen werden. Dies war nur möglich, weil ansässige Unternehmen den Ausbau mit einem bedeutenden Beitrag finanziell unterstützt hatten.*

Resonanz auf die eröffneten Möglichkeiten gering: Lediglich die Stadt Karlsruhe will untersuchen, ob die Einführung des Mobilitätspasses sinnvoll sein könnte. Die konkrete Umsetzung ist auch hier sehr umstritten und nach wie vor offen.

### Situation in NRW

Doch wie sähe es mit den beiden anderen in Baden-Württemberg analysierten Instrumenten für Nordrhein-Westfalen aus? Eine Straßennutzungsgebühr, etwa eine „City-Maut“, hat ja vor allem den Vorteil, dass nicht nur die eigenen EinwohnerInnen sondern alle, die ein bestimmtes Gebiet mit dem Auto befahren wollen, an der ÖPNV-Finanzierung beteiligt werden. Der Hebel setzt also zweifach an: Einmal bei der ÖPNV-Förderung durch die entstehenden Einnahmen und einmal bei Kfz-Nutzenden durch entstehende Abgaben.

Die Abgabe wird nur fällig, wenn die bepreisten Straßen mit dem Kfz genutzt werden. Das erhöht den Anreiz, auf den Umweltverbund umzusteigen. Gleichzeitig liegt hier aber auch die Crux: Wirkt das Instrument erfolgreich bei der Reduzierung des Kfz-Verkehrs im städtischen Bepreisungsgebiet, sinken die Einnahmen und für die ÖPNV-Finanzierung kommt weniger Geld in die Kasse. Um eine nach-

haltige ÖPNV-Finanzierungssäule zu etablieren, wäre aber tendenziell eher ein stabiler Aufwuchs der Einnahmen wünschenswert.

## Unternehmensabgabe – bewährt in Frankreich

Bleibt noch die Arbeitnehmerabgabe. In der Praxis wird dieses Instrument schon in einigen Metropolregionen Frankreichs seit vielen Jahrzehnten erfolgreich umgesetzt, so auch in Paris.

Zwar würden zusätzliche Abgaben auch in der Wirtschaft auf Widerstand stoßen. Aber gerade Unternehmen, die in Metropolen aktiv sind, wissen um die besonderen Umstände ihres Betätigungsorts: hohe Mieten, geringe Flächenverfügbarkeit, aber auch qualifizierte ArbeitnehmerInnen, ein vielfältiges Kultur- und Freizeitangebot, gute Vernetzung mit anderen Unternehmen sowie der Wissenschaft

etc. Und vor allem die Verkehrsanbindung spielt für Unternehmen in Metropolen eine wesentliche Rolle. Dafür (extra) zu zahlen, fällt zwar schwer, muss aber in der Gesamtabwägung der Standortvor- und -nachteile entsprechend gewichtet werden.

Rational betrachtet kann eine solche Abgabe also auch als ein Beitrag gesehen werden, um die gute Verkehrserreichbarkeit des Unternehmens abzusichern oder sogar zu verbessern. Wird dem „Mobilitätspass-Modell“ aus Baden-Württemberg gefolgt, bei dem die Höhe der Abgabe auf den Kauf von ÖPNV-Tickets angerechnet wird, gäbe es für Arbeitnehmende dann gleichzeitig attraktive Bedingungen zur ÖPNV-Nutzung. Ein Fakt, mit dem sich auch gut um neue MitarbeiterInnen werben ließe.

In Köln konnte eine freiwillige Finanzierungshilfe trassenansässiger Unternehmen als einmalige „Anschubfinanzierung“

einmal erfolgreich realisiert werden: bei der Verlängerung der Linie 5 in Ossendorf. Auch im Stadtentwicklungsgebiet Mülheim-Süd wurde eine Nutznießer-Finanzierung für die neue Stadtbahnlinie auf der Kalk-Mülheimer-Straße angedacht. Für die Finanzierung des gesamten ÖPNV-Angebots im Bestand helfen solche projektbezogenen Finanzierungen allerdings nicht.

## Kurzfristige Lösung für Köln und NRW nicht absehbar

Soll eine Nahverkehrsabgabe in Köln wirklich zu einer weiteren Säule der ÖPNV-Finanzierung werden, wäre es also notwendig, dass das Land für Kommunen die Möglichkeit eröffnet, eine entsprechende Unternehmensabgabe einzuführen. Ob es dazu kommen wird und ob die Kölner Politik diese Möglichkeit dann auch ergreifen wird, bleibt offen.

Friedrich Schuster



# KVB-Chefin Haaks Nur ein Opfer der Umstände?

## Eine Kritik an der Selbstdarstellung von Stefanie Haaks bei ihrem Ausscheiden als KVB-Vorstandsvorsitzende

Der öffentliche Nahverkehr in Köln leidet seit Jahren unter Verspätungen, Ausfällen und unzuverlässiger Technik, etwa der immer noch nicht störungsfrei funktionierenden digitalen Fahrgastinformation. Nach gut fünf Jahren Fahrplananpassungen und ausbleibenden Verbesserungen gilt immer noch ein „Notfahrplan“.

Und trotzdem lehnte die Ende März zusammen mit weiteren Vorstandsmitgliedern aus ihrem Amt ausgeschiedene Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks in ihren Abschiedsinterviews jegliche Schuld der KVB und ihres Vorstands an den Missständen ab. Stattdessen wies sie der Stadtverwaltung und den politischen Mehrheiten die Verantwortung für alles zu, was im hiesigen öffentlichen Nahverkehr in den letzten Jahren schief gelaufen ist.

Dabei vergaß sie nicht nur den langjährigen Streit im KVB-Vorstand, den auch ein Mediationsverfahren nicht lösen konnte. Hier nur drei Punkte, für die sie und ihre

Vorstandskollegen verantwortlich waren:

- Eine Personalpolitik, die zu immer mehr Unmut in der Belegschaft führte. Kündigungen, Krankheiten und Personalausfälle waren die Folgen. Erst viel zu spät wurde versucht, die dünne Personaldecke aufzustocken.
- Die von ihrem Vorgänger Fenske übernommene Fixierung auf einen Tunnel an der Ost-West-Achse und damit das Verhindern eines flächenhaften Netzausbaus mit barrierefreien Bahnsteigen und Buskaps.
- Die riskante Idee, mit 90 Meter langen Mittelflurfahrzeugen, die Kapazität mit weniger Fahrpersonal bei gleichzeitiger Taktausdünnung zu erhöhen. An den technischen Herausforderungen ist bereits die Firma Alstom gescheitert. Auch ist unklar, ob die Aufsichtsbehörde in Düsseldorf überhaupt die notwendige Genehmigung erteilt.

Statt zu ihrer Verantwortung zu stehen geht sie nun als „Opfer“ und hinterlässt eine KVB, die miserabel aufgestellt ist für die Verkehrswende. Und auch ihrem Namen bleibt die KVB treu: „Kommt. Vielleicht. Bald.“

Sonja Klug



## Streiktage im März

### KVB bestreikt sich selber!

**Wozu braucht es ver.di, wenn man die Bahnen auch selber stillstehen lassen kann.**

Im März kam es bundesweit zu Streiks im öffentlichen Nahverkehr, so auch in Köln. Doch an einem dieser Tage wurden nur die Werkstätten der Stadtbahnen bestreikt. Trotzdem entschied der Vorstand der KVB, auch an diesem Tag keine Züge fahren zu lassen. Als Begründung wurde genannt, dass bei einem Ausfall der Werkstatt, defekte Bahnen nicht aus dem Netz entfernt werden könnten. Dann lieber zur Sicherheit gar keine Straßenbahn fahren lassen.

Während andere Verkehrsbetriebe wie die Rhein- oder die Ruhrbahn trotz ebenfalls großem Schienennetz gefahren sind, war angeblich nur das KVB-Netz zu groß, um bei Werkstatt-Streik Bahnen fahren zu lassen. Der KVB Arbeitsdirektor schaffte es nicht, einen Notdienst zu organisieren, obwohl die Gewerkschaft ihre Unterstützung angeboten hat.

Die Botschaft scheint zu sein: Unsere Bahnen sind so marode, dass sie jederzeit liegen bleiben können.

Wolfgang Besser



## VCD-Aktion

# Freie Gehwege statt Blechbarriere

**Der VCD rief dazu auf, enge Gehwegstellen zu melden. Köln war bundesweiter Spitzenreiter bei den Meldungen.**

Vielorts behindern parkende Autos auf Gehwegen Fußgängerinnen und Fußgänger beim Durchkommen – besonders Menschen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator sind betroffen. Der VCD Bundesverband initiierte Ende letzten Jahres eine bundesweite Aktion, die der Kölner Regionalverband aufgriff und über die Kölner Presse bekannt machte.

Im Rahmen dieser Aktion konnten alle Bürgerinnen und Bürger Gehwegabschnitte, die von Autos regelmäßig über einen längeren Abschnitt zugeparkt und unzulässig verengt werden, über ein Online-Tool melden. Die einzelnen Meldungen enthielten Informationen zu Lage, Restgehwegbreite, Länge des Straßenabschnitts, Art der Betroffenheit und oft auch ein Foto der Situation.

### Rechtslage

Die Rechtslage ist eindeutig: Laut § 12 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht zulässig, nur in Ausnahmefällen erlaubt und gemäß der zugehörigen Verwaltungsvorschrift nur dann, wenn Personen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator ungehindert den Gehweg auch im Gegenverkehr passieren können. Dazu wird eine Gesamtgehwegbreite von 2,50 m benötigt, wie sie auch in der Richtlinie zur

Anlage von Stadtstraßen genannt wird.

### Köln bundesweiter Spitzenreiter

Köln wurde mit 315 Meldungen bei der VCD-Aktion bundesweiter Spitzenreiter in Nordrhein-Westfalen, gefolgt von Essen (288) und Dortmund (116). Die Vorgaben, wann das Parken auf dem Gehweg zulässig ist, werden bei den eingegangenen Meldungen in kaum einem Fall eingehalten. So liegen die Gehwegbreiten in mehr als 80 Prozent der Fälle unter einem Meter, und es wird bei der Hälfte der gemeldeten Engstellen auf beiden Straßenseiten auf dem Gehweg geparkt. Dies führt nicht nur zu einer Gefährdung von Fußgängerinnen und Fußgängern, insbesondere mobilitätseingeschränkter Personen, sondern stellt nach unserer Auffassung einen klaren Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung dar. Der Gehweg wird dadurch unzulässig eingeschränkt, das Gehwegparken muss folglich an den betroffenen Stellen beendet werden.

Die gesammelten Daten wurden nach Abschluss der Aktion anonymisiert in einer Online-Karte ([www.vcd.org/formular-gehwegparken/uebersicht](http://www.vcd.org/formular-gehwegparken/uebersicht)) veröffentlicht, um Risiken sichtbar zu machen, kommunale Verantwortliche zu informieren und den Druck auf Politik und Verwaltung zu erhöhen.

Dass sich die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger in Köln besonders problematisch darstellt, liegt zum Teil daran, dass es eine alte Stadt mit engen

Gehwegen und hohem Parkdruck ist, insbesondere aber auch daran, dass bislang das städtische Ordnungsamt das widerrechtliche Parken zu häufig duldet.

### Pressegespräch in Ehrenfeld

Mit dem unrühmlichen Rekord der Meldungen in Köln trat der VCD gemeinsam mit dem FUSS e.V. an die Öffentlichkeit und lud zu einem Pressegespräch am 13. März nach Köln-Ehrenfeld ein. An der Kreuzung Marienstraße/Lessingstraße erläuterten Ralph Hertz vom VCD sowie Jörg Thiemann-Linden vom FUSS e.V. den Pressevertretern und einigen Anwohnern und Besuchern die Problematik anhand der vorhandenen Situation. Die Medien berichteten ausführlich darüber.

Der VCD fordert die Stadtverwaltung daher im Namen der betroffenen Passanten auf, die gemeldeten Gehwegabschnitte zu überprüfen und die erforderlichen ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum und den Schutz der Fußgängerinnen und Fußgänger wiederherzustellen. Nötig ist dies zuallererst dort, wo Gehwege besonders schmal sind und Autos beidseitig auf dem Gehweg parken.

**Der VCD macht sich für einen sichereren Fußverkehr stark, insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen. Denn: Gehwege sind für Menschen da, nicht für Autos.**

VCD Regionalverband Köln



Typische Engstelle (links) in Köln-Ehrenfeld und Bericht des Kölner Stadtanzeigers über den Presetermin am 13. März (rechts)

Demonstration am 18. April 2026

## VCD Regionalverband Köln unterstützt Energiewende

**Am 18. April gab es bundesweite Demonstrationen für erneuerbare Energien.**

Die durch den Krieg im Nahen Osten bedingte Knappheit von Öl und Gas machte erneut deutlich, wie wichtig die rasche Abkehr von fossilen Energieträgern ist. Doch statt den Umstieg zu beschleunigen, arbeiten Teile der Politik an einer Verlängerung der fossilen Abhängigkeit.

Energie- und Verkehrswende sind eng miteinander verknüpft. Deswegen demonstrierten wir gemeinsam mit vielen Tausend anderen Menschen am 19. April auf dem Kölner Heumarkt für den forcierten Umstieg auf erneuerbare Energien.

VCD Regionalverband Köln



VCD-Mobilitätscheck ÖPNV

## Bus und Bahn auf dem Prüfstand

**Am 1. Mai hat der VCD bundesweit eine Umfrage zur Qualität von Bus und Bahn gestartet. Auch in der Region Köln sind die Fahrgäste gefragt: Wie zuverlässig ist der ÖPNV vor Ort und wo besteht Verbesserungsbedarf?**

Bus und Bahn sind zentrale Bausteine für eine klimafreundliche Mobilität. Doch wie gut funktioniert der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Alltag der Menschen? Das möchten wir mit dem VCD-Mobilitätscheck ÖPNV herausfinden.


Mit einer bundesweiten Online-Umfrage ruft der VCD Fahrgäste dazu auf, ihre Erfahrungen mit Bus und Bahn zu teilen. Auch in Köln und den umliegenden Kreisen und Gemeinden sind Rückmeldungen gefragt: Wo funktioniert der ÖPNV gut? Wo gibt es Probleme bei Verbindungen, Taktung oder Zuverlässigkeit?

Bus und Bahn sind das Rückgrat der Verkehrswende. Damit mehr Menschen umsteigen, müssen sie zuverlässig, gut erreichbar und attraktiv sein. Mit dem Mobilitätscheck wollen wir herausfinden, wie Fahrgäste den ÖPNV vor Ort erleben – und wo Verbesserungen nötig sind. Die

**Wir hören zu. Und machen Druck.**  
Wie gut fährt der ÖPNV wirklich?  
Sagt uns, was läuft und was nicht.


Eure Antworten werden ausgewertet und aufbereitet. Denn echte Veränderungen vor Ort schaffen wir nur gemeinsam – und mit aussagekräftigen Fakten.

**Jetzt mitmachen! Die Umfrage dauert nur 3 Minuten.**  
Anonym, keine Anmeldung, ohne Datenkrake.




**QR-Code scannen und direkt loslegen.**  
[survey.lamapoll.de/VCD-MobiCheck-OEPNV](https://survey.lamapoll.de/VCD-MobiCheck-OEPNV)

**Danach die Karte gerne weiter reichen.**



Verkehrsclub Deutschland e.V.  
Wallstr. 58, 10179 Berlin  
[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

**Mobilität für Menschen.**



Ergebnisse wollen wir nutzen, um in Gespräche mit den regionalen Verkehrsunternehmen und den politisch Verantwortlichen auch tatsächlich Veränderungen anzustoßen.

**Über obenstehenden QR-Code können Sie am Mobilitätscheck ÖPNV teilnehmen und Ihre Erfahrungen einbringen. Die Umfrage endet am 30. Juni 2026.**

VCD Regionalverband Köln

## Mobilitätsfibel von VCD und VRS

# Ausgabe 2026 ab Mitte Mai erhältlich

**Die gemeinsam mit dem Verkehrsverband Rhein-Sieg (VRS) herausgegebene Mobilitätsfibel soll Erstklässler fit machen, um den Weg zur Grundschule sicher und allein zurücklegen zu können.**

Die Fibel richtet sich insbesondere an Eltern von Schulanfängerinnen und Schulanfängern. Sie gibt zahlreiche Tipps, wie Kinder sich zu Fuß, per Rad oder im ÖPNV sicher und mit Spaß fortbewegen können. Der Ratgeber unterstützt nicht nur Kinder,

ein selbstständiges Verkehrsverhalten zu erlernen, er zielt auch auf ein Umdenken bei Eltern ab – und zeigt auf, wie man als Familie Mobilität nachhaltig, umweltfreundlich und mit Spaß gestalten kann.

Wie auch in den letzten Jahren versendet der VCD die Mobifibel als Druckerzeugnis kostenfrei an Schulen und andere interessierte Institutionen und Personen innerhalb NRWs.

Bestellungen der gedruckten VCD-Version bitte an: [info@vcd-nrw.de](mailto:info@vcd-nrw.de), die



Online-Version finden Sie unter [www.vcd.org/artikel/vcd-mobifibel](http://www.vcd.org/artikel/vcd-mobifibel)  
VCD Regionalverband Köln

## Einladung I

# VCD-Sommerfest

Auch in diesem Jahr feiern wir wieder unser Sommerfest. Wir werden auch in Zukunft noch sehr viel verändern und dafür brauchen wir ein gutes Netzwerk, starke Verbündete und einen regen Austausch. Das geht am besten in entspannter Atmosphäre bei einem Getränk in einer angenehmen Umgebung.

Daher laden wir euch ein, am **Freitag, den 3. Juli 2026 ab 19:00 Uhr** mit uns gemeinsam im Hof der Alten Feuerwache zu feiern, zu plaudern, heftig zu diskutieren

oder die nächsten Pläne zu schmieden – ganz wonach ihr Lust habt.

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

Wir freuen uns auf zahlreiche Gäste und gute Gespräche!  
*Euer Vorstandsteam*

## Einladung II

# Mitgliederversammlung 2026

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

Termin:	<b>Freitag, 3. Juli 2026, 17:00 Uhr</b>
Ort:	Bürgerzentrum Alte Feuerwache, Melchiorstr. 3 in Köln (Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz) Die Versammlung findet im Großen Forum neben dem VCD-Büro statt.
Tagesordnung:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Begrüßung, Wahl von Versammlungsleitung und Protokollführung</li> <li>2. Rechenschaftsbericht und Aussprache</li> <li>3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache</li> <li>4. Entlastung des Vorstands</li> <li>5. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten</li> <li>6. Perspektiven der zukünftigen Arbeit</li> <li>7. Verschiedenes</li> </ol>

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.  
Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!  
Im Anschluss an die Versammlung findet das VCD-Sommertreffen statt (siehe oben).

## Impressum

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

Redaktion (v. i. S. d. P.):  
Reiner Kraft, Markus Meurer,  
Christoph Reisig, Nicolas Sommer  
Mitgegründet von Josiane Peters (+)

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

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

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

Auflage: 5.000 Exemplare

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

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

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

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

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

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



## Regionalverband Köln

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

### Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

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

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

### Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

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

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

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



Jetzt zum VCD

## wechselln!



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

- Einzelmitgliedschaft** ..... (min. 84 Euro)
- Haushaltsmitgliedschaft** ..... (min. 96 Euro)  
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- Reduzierter Beitrag** ..... (min. 39 Euro)  
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)
- Juristische Person** ..... (min. 300 Euro)  
(Vereine usw.)

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

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

Telefon

Straße und Hausnummer\* E-Mail

PLZ und Wohnort\* Datum und Unterschrift\*

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

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

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

IBAN

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

Kontoinhaber\*in

Datum und Unterschrift Kontoinhaber\*in

DE38ZZZ00000030519

Gläubiger-Identifikationsnummer des VCD

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

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

# VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.

## Vorstandsteam

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

## Anschrift

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

## Vorstandssitzungen und Arbeitskreistreffen

Der Vorstand trifft sich einmal im Monat dienstags um 19:00 Uhr im VCD-Büro. Unsere Arbeitskreise treffen sich ebenfalls (meistens) monatlich. Zu allen Vorstands- und Arbeitskreistreffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die Teilnahme ist in der Regel auch online möglich. Die Termine erfahren Sie telefonisch (0221 7393933) oder auf [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de).

## Kontakt

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

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

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

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



## 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

Bei Bedarf übersenden wir Ihnen eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung. Bitte geben Sie Ihre Adresse im Verwendungszweck der Überweisung an.

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

**Vielen Dank!**

## Landesverband NRW

### Neue Kooperation mit Green Moves

#### Exklusiver Vorteil für VCD-Mitglieder in NRW: 100€ Gutschrift sichern

Ab sofort profitieren unsere Mitglieder in derzeit 54 Städten im Rheinland, Ruhrgebiet und Bergischen Land von einer attraktiven Kooperation mit Green Moves. Bei Kauf oder Abschluss eines Green Moves-Abos erhalten Sie einmalig eine Gutschrift im Wert von 100 €.

Das bietet Ihnen Green Moves:

- Vielfältige E-Bike-Auswahl zum Mieten oder Kaufen
- Praktische Lastenräder für den Alltag
- Nachhaltige Mobilität als Tochterunternehmen der naturstrom AG

Mehr Infos: [nrw.vcd.org/startseite/detail/neue-kooperation-mit-green-moves](http://nrw.vcd.org/startseite/detail/neue-kooperation-mit-green-moves)

## In eigener Sache RHEINSCHIENE digital beziehen

Ab und an erhalten wir die Anfrage, ob die RHEINSCHIENE statt auf Papier und mit der Post auch in elektronischer Form zugeschickt werden kann. Dies ist selbstverständlich möglich.

Wenn Sie als Mitglied oder Interessierter unsere Zeitschrift künftig digital erhalten möchten, schicken Sie einfach eine E-Mail an [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de). Sie werden dann in einen entsprechenden Verteiler aufgenommen und erhalten eine Nachricht, sobald eine neue RHEINSCHIENE oder RHEINSCHIENE extra erscheint.



Stadt Köln



ZONE



**Rücksicht schenkt  
Dir ein Lächeln.**

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



# Mobil in Köln und ganz Deutschland

Mit dem Deutschlandticket der KVB



KVB-Rad  
inklusive\*



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

[www.kvb.koeln/d-ticket](http://www.kvb.koeln/d-ticket)

