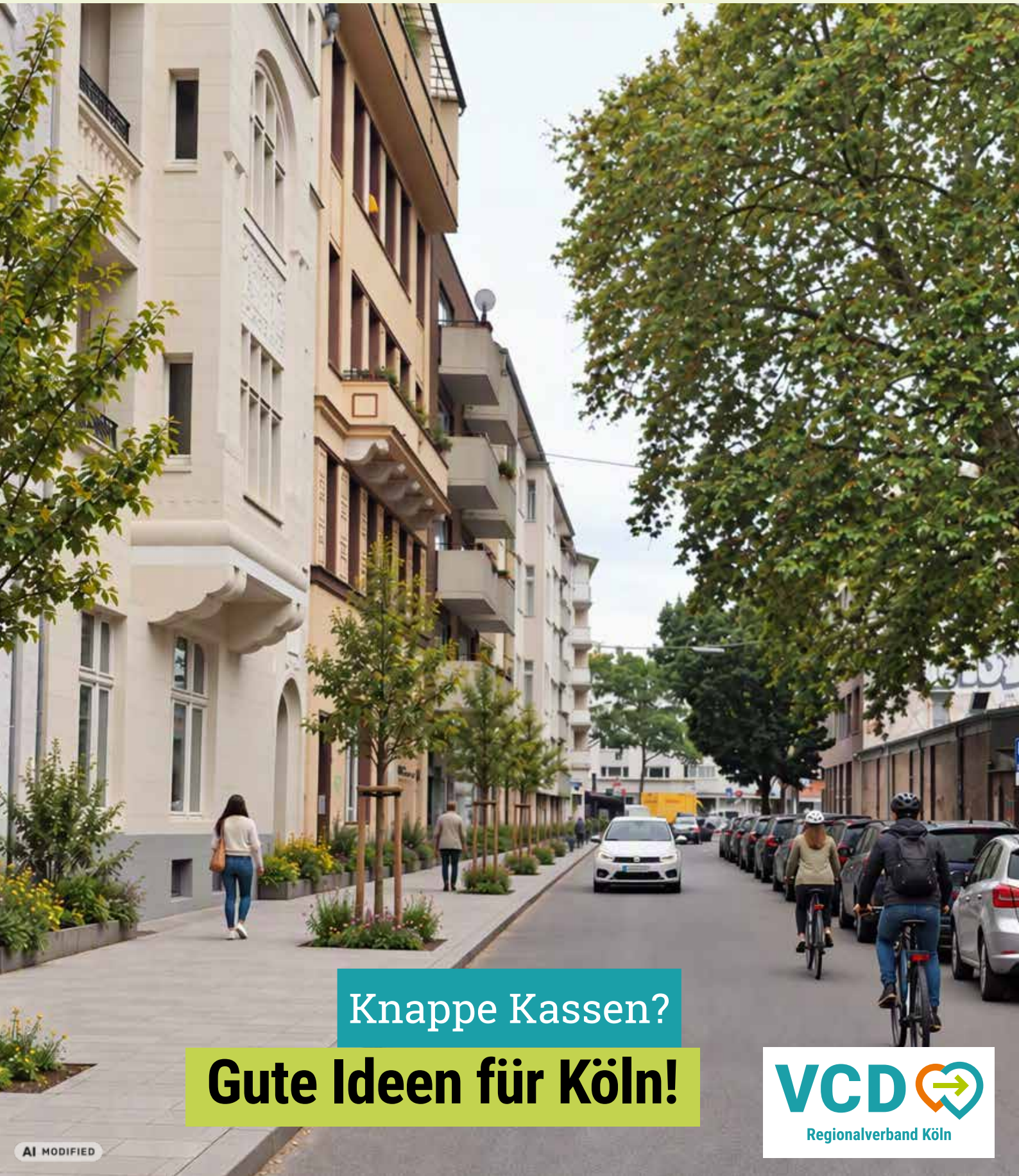
RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 76, Winter 2026/27



Knappe Kassen?

Gute Ideen für Köln!

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

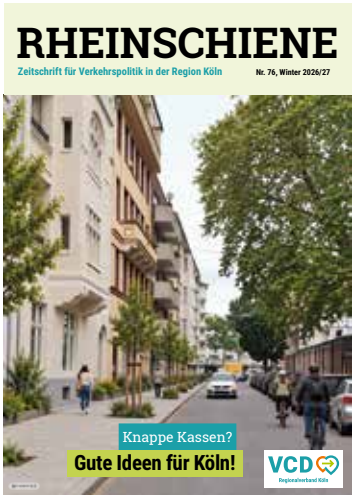
Sechzigstraße 6 | 50733 Köln-Nippes
radlager.de | instagram.com/radlager_koeln

auf draht
- alles rund ums Fahrrad -

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

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,



unser Titelbild zeigt eine umgestaltetete Straße in der Kölner Nordstadt: Auf einer Seite sind die Parkplätze entfallen, stattdessen ist der Bürgersteig größer geworden, es gibt Bäume und mehr Grün. Auf der anderen Seite der Straße parken die Autos jetzt längs und und nicht mehr quer, nehmen damit weniger Raum ein und auch der Radverkehr hat etwas mehr Sicherheit.

Die Straße gibt es so allerdings noch nicht. Wer wissen möchte, um welche Straße es sich handelt und wie sie derzeit noch aussieht, findet die Antworten auf Seite 13 dieser Ausgabe. Das Bild wurde mit Hilfe künstlicher Intelligenz auf der Grundlage eines aktuellen Fotos dieses Orts angefertigt. Es soll zeigen, um wieviel lebenswerter städtischer Raum sein kann, wenn die Straßenränder nicht nur von parkenden Autos dominiert werden, außerdem, dass oft einfache und kostengünstige Maßnahmen genügen, mehr Lebensqualität in den öffentlichen Raum zu bringen.

Bezahlbare Mobilität in Zeiten hoher Energie- und Kraftstoffpreise – das ist besonders gut mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln möglich. Trotz weiterhin überlasteter Schienennetze steigen auch deshalb drei Jahre nach Einführung des Deutschlandtickets die Fahrgastzahlen von Bussen und Bahnen weiterhin an. Im ersten Halbjahr 2026 wurden trotz Preissteigerung zwei Prozent mehr Fahrgäste im ÖPNV gezählt als ein Jahr zuvor.

In vielen Artikeln dieser Ausgabe spielt (knappes) Geld eine wichtige Rolle. Wir vergleichen die Kosten pro Kilometer verschiedener Autonutzertypen mit Rad und Bahn (Seite 9). Am günstigsten fahren Frau und Mann mit dem Fahrrad. Ein Blick nach Paris zeigt, wie fahrradfreundlich sich eine Metropole ausrichten kann (siehe Seite 8). In Deutschland dagegen drohen durch die allgegenwärtige Unterfinanzierung der Kommunen auch kleinere Maßnahmen der fußgänger- und fahrradfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raums auf der Strecke zu bleiben. Um dem entgegenzuwirken, siehe die Beiträge auf den Seiten 4 bis 7 und unseren offenen Brief zu den Haushaltsberatungen auf Seite 28. Und selbst wenn eine Neuplanung politisch beschlossen und finanziert ist, wird nun vermehrt um den Wegfall weniger Parkplätze gestritten. Wir bringen hierzu die Diskussion mit Fakten ins rechte Licht (Seite 12).

Die Bilder von den erstaunlichen Erfolgen des Radverkehrskonzepts Innenstadt auf Seite 24 machen schließlich Mut, weiterhin für lebenswerte Innenstädte und umweltfreundliche Mobilität einzustehen.

Ihre Redaktion der RHEINSCHIENE ❐

Inhalt

Verkehr allgemein

Verkehrspolitik im Spannungsfeld
von Geldnot, Klimakrise und Lebensqualität 4
Ist die Verkehrswende nur möglich,
wenn genug Geld da ist? 6
Paris zeigt, was möglich ist 8
Mobilitätskosten im Vergleich 9
Erfahrungsberichte:
Wie funktioniert Alltag ohne Auto? 10
Rekordpreise an der Zapfsäule:
Fehlanreiz Steuersenkung 11
Wegfall von Kfz-Stellplätzen:
Muss vorab Ersatzparkraum vorhanden sein? 12
Regeln im Straßenverkehr:
Wenn es dunkel und laut wird in Köln am Rhein 14
Nachhaltiger Mobilitätsplan:
Besser durch Köln, aber wie? 16

Öffentlicher Nahverkehr

Stadtbahnausbau:
Eine Stadtbahnstrecke nach Neubrück 18
Busbetrieb: Automatisierung kommt langsam voran 19
Generalsanierung linke Rheinstrecke kommt wie geplant 20
Neues Hinweisschild am Hansaring:
Geisterlinien im Niemandsland 20
Expressbusse auf der Aachener Straße:
Entlastung für die Ost-West-Achse 21

Radverkehr

Deutzer Freiheit: Die Situation nach dem Dialogverfahren ... 22
Luxemburger Straße: Radspuren statt nur Autospuren? 23
Gastbeiträge der Stadt Köln 24
Radfahrende – Fußgänger: Ein nützlicher Streit? 27
Offener Brief des VCD Regionalverbands Köln:
Stellungnahme zu den Haushaltsberatungen 28

Initiativen

Fahrrad-Entscheid Köln:
Negatives Ergebnis beim Verwaltungsgericht 29
Wanderbaumallee Köln:
Beitrag für eine klima- und menschengerechte Stadt 30
SICHER DURCH DÜNNWALD:
Eine Initiative stellt sich vor 31
Infostand auf dem Leichlinger Obstmarkt:
Gemeinsam ist einfach besser! 32
Neues von der Autofreien Siedlung 32

VCD

Impressum 32
Der VCD stellt sich vor 33
Beitrittsformular 33
Kontakte 34
Vorteile für Mitglieder: Kooperation mit Green Moves 34
Spendenaufruf 34

Haushaltslage in Köln

Verkehrspolitik im Spannungsfeld von Geldnot, Klimakrise und Lebensqualität

Warum Geldmangel die Verkehrswende nicht ausbremsen muss

Köln steht vor einer verkehrspolitischen Bewährungsprobe. Der städtische Haushalt ist extrem angespannt. Der Doppelhaushalt 2025/2026 macht sichtbar, dass die Ausgaben deutlich schneller wachsen als die Einnahmen. Gleichzeitig steigen die Belastungen durch Personal, soziale Leistungen und Investitionen. Unter solchen Bedingungen gerät auch die Verkehrspolitik unter Druck. Großprojekte, langwierige Umbaumaßnahmen und kostenintensive technische Lösungen lassen sich politisch und finanziell nur schwer durchsetzen. Der Oberbürgermeister richtet sich gegen neue Großprojekte und fordert mehr Realismus bei Bauvorhaben: „Große Träume können wir uns im Moment nicht erlauben. […] Nicht alles, was mal beschlossen wurde, lässt sich umsetzen." Auch beim Land und beim Bund gibt es nur noch geringe finanzielle Spielräume.

Aber auch die Kölnerinnen und Kölner selbst müssen den Gürtel enger schnallen: hohe Mieten, steigende Energie-, Mobilitäts- und Lebenshaltungskosten engen die privaten Spielräume ein. Entscheidend wird sein, mit knappen Mitteln möglichst viel Lebensqualität, Sicherheit und Klimaschutz zu erreichen.

Der Mobilitätsplan der Stadt Köln beschreibt die Ziele einer klimaschonenden und sozial gerechten Mobilität bis 2035. Dieses Ziel bleibt richtig – auch wenn das Geld knapper wird. Denn eine Stadt, die Menschen statt Autos in den Mittelpunkt stellt, spart langfristig Geld: weniger Flächenverbrauch, weniger Gesundheitskosten durch Lärm und Abgase, weniger Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und mehr kurze Wege im Veedel.

Knappe Kassen können sogar helfen, Prioritäten klarer zu setzen. Wer jeden Euro zweimal umdrehen muss, sollte ihn dort einsetzen, wo er vielen Menschen nützt: bei verlässlichem ÖPNV, sicheren Radwegen, guten Gehwegen und lebendigen Straßenräumen. Teure autogerechte Infrastruktur dagegen bindet Mittel, verbraucht Platz und verschärft Abhängigkeiten, die sich angesichts dramatisch steigender Energiepreise und fortschreitender Klimakrise immer weniger rechtfertigen lassen.



Eine ausreichende Förderung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr droht an knappen städtischen Kassen zu scheitern.

Die Frage ist nicht, ob Köln sich die Verkehrswende leisten kann, sondern welche Verkehrspolitik in Zeiten knapper Mittel, heißerer Sommer und wachsender sozialer Herausforderungen wirklich trägt.

Verkehrspolitik zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Die Verkehrswende ist seit Jahren ein erklärtes Ziel vieler politischer Programme. In der praktischen Verkehrspolitik zeigt sich jedoch ein widersprüchliches Bild: Obwohl weithin anerkannt ist, dass ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr und gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr besseren Klimaschutz und mehr Lebensqualität bieten, bleiben viele Entscheidungen stark am motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Dies zeigen die aktuellen Diskussionen um die Mülheimer Brücke, die Luxemburger Straße und die Trankgasse deutlich.

Im Folgenden sollen die einzelnen Verkehrsträger unter die Lupe genommen und hinsichtlich ihrer Eignung und ihrer Potentiale unter den gegebenen Bedingungen und aktuellen Entwicklungen abgeklopft werden.

Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr prägt immer noch große Teile der städtischen Mobilität. Straßenraum, Parkflächen und Investitionsentscheidungen orientieren sich häufig noch an der Annahme, dass das Auto das zentrale Verkehrsmittel bleiben müsse. Dabei wäre eine nüchterne Debatte über einen sparsameren Autogebrauch notwendig. Es geht nicht um eine pauschale Ablehnung des Autos, sondern um eine realistische Einordnung seiner Rolle: In dicht bebauten Städten verursacht es hohen Flächenverbrauch, Lärm, Emissionen und erhebliche Infrastrukturkosten. Mitfahrsysteme, Carsharing und eine bessere Verknüpfung mit öffentlichem Verkehr können dazu beitragen, weniger Fahrzeuge effizienter zu nutzen.



Kölner Rheinuferstraße: Hier ist die Dominanz des Autos noch ungebrochen.

ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr ist unverzichtbar für eine sozial gerechte und ökologisch tragfähige Mobilität. Gerade für Menschen ohne eigenes Auto, für Pendlerinnen und Pendler, für ältere und junge Menschen sowie für Menschen mit



Der ÖPNV hat ein hohes Potential, die Stadt vom Kfz-Verkehr zu entlasten, worauf auch der Werbespruch auf diesem KVB-Bus hinweist. Trotzdem ist sein Ausbau ins Stocken geraten.

Einschränkungen bildet er die Voraussetzung für eine selbstständige Teilhabe. Gleichzeitig verschärft sich die finanzielle Lage der Verkehrsunternehmen und Kommunen. Steigende Betriebs-, Personal- und Energiekosten treffen auf hohe Erwartungen an Taktverdichtung, Zuverlässigkeit und Ausbau.

Die Situation ist verfahren: Politisch wird der Umstieg auf Bus und Bahn gefordert, es fehlen jedoch die Mittel, um das Angebot dauerhaft zu sichern und auszubauen. Ohne verlässliche Finanzierung drohen Angebotskürzungen, Qualitätsverluste und ein Vertrauensverlust bei den Fahrgästen. Eine Politik, die den ÖPNV als Alternative zum Auto ernst nimmt, muss deshalb unwirtschaftliche Projekte wie den Ost-West-Tunnel aufgeben, und sich vor allem auf eine langfristige Betriebssicherheit konzentrieren.

Radverkehr

Der Fahrradverkehr hat sich in vielen Städten sichtbar verändert, auch in Köln. Er ist nicht mehr nur Freizeitverkehr oder individuelles Spezialinteresse, sondern für viele Wege im Alltag eine naheliegende Option. Seine Stärken liegen in der Verbindung von Effizienz und Einfachheit: Das Fahrrad benötigt wenig Raum, verbraucht wenig Energie, verursacht kaum Lärm und ist im Vergleich zum Auto sowohl für die Nutzenden als auch für die Öffentliche Hand kostengünstig.



Radverkehrsförderung wirkt: Die stark gestiegenen Radverkehrsanteile auf den Kölner Ringen nach der Umsetzung des RingFrei-Projekts belegen dies eindrucksvoll.

Besonders deutlich wird der Vorteil des Fahrrads im städtischen Raum. Wo Flächen knapp sind, schafft Radverkehr Mobilität im menschlichen Maßstab: Er beansprucht weniger Platz beim Fahren und Abstellen, ermöglicht direkte Wege und kann zur Belebung von Straßenräumen beitragen. Voraussetzung dafür ist allerdings eine Infrastruktur, die Sicherheit, Kontinuität und Alltagstauglichkeit bietet. Einzelne Schutzstreifen oder kurze Abschnitte reichen nicht aus, es bedarf durchgängiger Netze und attraktiver Pendlerrouten.

Fußverkehr

Der Fußverkehr wird in verkehrspolitischen Debatten häufig unterschätzt, obwohl nahezu jede Wegekette mit einem Fußweg beginnt oder endet. Gute Gehwege, sichere Querungen, kurze Wege und barrierefreie Gestaltung sind daher keine Randfragen, sondern Grundbedingungen einer funktionierenden Stadt. Besonders Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf eine verlässliche und sichere Fußverkehrsinfrastruktur angewiesen.

Eine stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs verändert auch den Blick auf den öffentlichen Raum. Gehwege sind nicht nur Verkehrsflächen, sondern Aufenthalts- und Begegnungsräume. Wenn sie durch parkende Fahrzeuge oder zu geringe Breiten eingeschränkt werden, leidet nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern auch die Lebensqualität im Quartier.

Fazit

Die Analyse der Verkehrsträger zeigt: Die Verkehrswende scheitert weniger an fehlenden Einzelideen als an der unzureichenden Konsequenz ihrer Umsetzung. Der Autoverkehr bleibt politisch stark abgesichert, während ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zwar rhetorisch aufgewertet, aber nicht entsprechend finanziert und planerisch priorisiert werden. Eine sachliche Verkehrspolitik müsste deshalb klare Prioritäten setzen: weniger Abhängigkeit vom privaten Auto, verlässliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sowie sichere und attraktive Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr.

Hans-Georg Kleinmann ❐



Der Fußverkehr ist an vielen Orten wie hier auf der Krefelder Straße buchstäblich an den Rand gedrängt.

Verkehrspolitik und knappe Kassen

Ist die Verkehrswende nur möglich, wenn genug Geld da ist?

Beispiele für stark wirksame und kostengünstige Maßnahmen

Einschlägige Politik- und MedienvertreterInnen kolportierten vor einigen Monaten: „Wenn kein Geld mehr für den ÖPNV-Ausbau da ist, wird's nichts mit der Verkehrswende." Im Umkehrschluss wurde deshalb gefordert, den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht weiter durch Fahrspurumwandlung und Parkplatzverknappung einzuschränken. Alternativen zum MIV stünden ja mangels zusätzlicher ÖPNV-Gelder nicht zur Verfügung.

Abgesehen davon, dass nicht der ÖPNV sondern der Radverkehr der Treiber der Verkehrswende in den letzten Jahren in Köln war, wie schon mehrfach in der RHEINSCHIENE beschrieben, stellt sich die Frage, welcher Zusammenhang tatsächlich zwischen zur Verfügung stehenden Finanzmitteln und Maßnahmen zur Förderung der Verkehrswende besteht? Müssen solche Maßnahmen immer viel Geld kosten? Einige aktuelle Beispiele aus Köln zeigen eher das Gegenteil: Durch zielgerichtete Maßnahmen lassen sich, zumindest auf längere Sicht, erhebliche Kosten sparen und das selbst dann, wenn die durch den motorisierten Verkehr entstehenden Unfall- und Umweltkosten außer Acht gelassen werden.

„Alternative Betriebsformen" statt Ampeln an Kreuzungen

Vor vielen Jahren hat der Stadtrat beschlossen, beampelte Kreuzungen systematisch daraufhin überprüfen zu lassen, ob die Ampelanlagen durch so genannte „Alternative Betriebsformen", wie etwa Kreisverkehre, Fußgängerüberwege oder beschilderte Vorfahrtsregelungen ersetzt werden können. Der Vorteil liegt auf der Hand: Ampeln verursachen nicht nur beim Bau, sondern auch während des Betriebs hohe Kosten. Zudem können Alternativen je nach Situation sicherer und für Zufußgehende und Radfahrende attraktiver sein.

An mehreren Stellen wurden in den Jahren nach dem Beschluss tatsächlich einige Ampeln abgeschaltet und durch entsprechende Alternativen ersetzt. Doch seit einiger Zeit werden selbst dann, wenn Ampeln aufgrund des Alters ausgetauscht werden müssen, teure Neuanlagen installiert, ohne die Alternativen zuvor geprüft zu haben. Zum einen liegt das daran, dass die koordinierende Stelle in der Verwaltung seit dem Ausscheiden eines Mitarbeiters nicht mehr besetzt ist, zum anderen fehlen die Kapazitäten, die Ampelalternativen zu planen. Hinzu kommt, dass die Neuanlagen durch üppige Bundesmittel gefördert werden. So entsteht die groteske Situation, dass selbst auf Straßen, auf denen der Kfz-Verkehr kaum noch eine Rolle spielt, zum Beispiel auf der Strecke zwischen dem Hauptbahnhof an St. Gereon vorbei zu den Ringen, neuwertige Signalanlagen ihr Lichtspiel darbieten, ohne den fließenden Verkehr wirklich regeln zu müssen.

Es wird höchste Zeit, dass sich die Verwaltung wieder auf die Umsetzung des bestehenden Ratsbeschlusses besinnt und Ampelalternativen tatsächlich prüft. Auch für die Ampelersatzaufstellung werden verwaltungsintern Planungskapazitäten benötigt. Diese Kapazitäten könnten genauso gut eingesetzt werden, alternative Betriebsformen zu planen und umzusetzen.



Negativbeispiel neue, aber eigentlich überflüssige Ampelanlage an der Gereonstraße.



An diesem Fußgängerüberweg stand vor einigen Jahren noch eine Fußgängerampel – ein Beispiel für eine kostengünstige Maßnahme zur Verkehrssteuerung.

Oberirdischer Ausbau der Ost-West-Stadtbahnachse

Über die Vor- und Nachteile von ober- und unterirdischer Streckenführung auf der Ost-West-Achse ist schon viel geschrieben worden. Ähnlich wie beim Ampelbeispiel führt ein schlecht ersonnenes Förderregime zu Fehlanreizen, die gerade den finanziell gebeutelten Städten langfristig zum Nachteil gereichen: Das süße Fördermittelgift lässt Städte Investitionen tätigen, die zu dauerhaft hohen betrieblichen Kosten führen, für die die Städte dann selbst gerade stehen müssen.

Im Fall der Ost-West-Achse sind weniger die originären Stadtbahnbetriebskosten ausschlaggebend, diese sind bei oderirdischer oder unterirdischer Streckenführung nahezu gleich, sondern die tunnelspezifischen Betriebskosten. Tunnelzu- und -abgänge bilden erweiterte Verkehrsflächen, die sauber gehalten und gewartet werden müssen, ebenso verursachen Rolltreppen und Fahrstühle hohe Betriebs- und Instandhaltungskosten und nicht zuletzt müssen die unterirdischen Treppen und Gänge zusätzlich zur Oberfläche beleuchtet und überwacht werden. Weiterhin entstehen nach einigen Jahrzehnten des Tunnelbetriebs Erneuerungskosten, die sehr viel höher liegen als bei einer oberirdischen Stadtbahnvariante.

Die kommenden Generationen dürfen sich also nicht nur darüber freuen, die

Innenstadt in einem Tunnel unterqueren zu können. Sie sollten sich auch schon mal Gedanken machen, wie sie das Geld aufbringen, um die hohen Tunnelbetriebskosten zu finanzieren.

Ertüchtigung der Rheinbrücken statt neuer Fuß- und Radbrücken

Die Vision klingt verlockend: Die Kölner „Ringe“, also der Straßenzug um die linksrheinische Innenstadt herum, werde mittels Fuß-/Radbrücken ins Rechtsrheinische erweitert. Was jahrzehntelang nur dem Kfz- und Schienenverkehr vorbehalten war, nämlich die Planung und Umsetzung aufwendigster Infrastrukturprojekte, sollte nun auch die „aktiven“ Mobilitätsarten beflügeln: Erst durch die Umsetzung infrastruktureller Leuchtturmprojekte erlangen Rad- und Fußverkehr das Aufmerksamkeitsniveau, das ihnen gebührt, so die Argumentation der Befürworter solcher Pläne.

Mal abgesehen davon, dass es mit der Spurumwandlung auf den „Ringen“ schon ein viel beachtetes aber baulich wenig aufwendiges Leuchtturmprojekt gibt, wäre es aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs erstmal eine Errungenschaft, wenn die bestehenden Rheinbrücken vernünftig zu nutzen wären. Ähnlich wie bei den Ringen ist dafür nicht die Verarbeitung großer Stahl- und Betonmengen notwendig, sondern eher die Ausbesserung vorhandener Oberflächen sowie die Markierung breiter Fuß- und Radbereiche, gerne auch unter Umnutzung bereits vorhandener Verkehrsflächen, denn nur eine solche Umnutzung bewirkt eine wirkliche Verkehrswende.

Radpendlerrouten statt Radschnellwege

Die bisherigen Beispiele geben eher Zeugnis davon, wo die Stadt dringend umsteuern sollte. Bei der Planung von qualifizierten Radverbindungen ist Köln hingegen Vorreiterin: Im Gegensatz zu den auf Landesebene protegierten Radschnellwegen mit hohem Ausbaustandard, bei der zum Beispiel die notwendige Anlage von separaten Gehwegen neben der breiten Radfahrbahn zwingend vorgeschrieben ist, und aufwendigen Planungs- und Bewertungsverfahren setzt die Kölner Verwaltung bei der aktuellen Planung der sogenannten „Radpendlerrouten“ auf baulich pragmatische, aber trotzdem attraktiv zu nutzende Lösungen, zum Beispiel durch die Anlage von Fahrradstraßen in bestehenden Straßenräumen oder die Beseitigung von „Flaschenhälsen“ bei schon bestehenden und ausreichend dimensionierten Radverkehrsanlagen. Attraktive Wege für den Fuß- und Radverkehr müssen also nicht teuer sein.



Städtische Information zur Radpendlerroute 2

Restauranttische statt Kfz-Stellplätze

Ein weiteres sehr anschauliches Beispiel, dass Verkehrswendemaßnahmen kostengünstig und hochwirksam umgesetzt werden können, bietet die seit einigen Jahren in Köln verfolgte Strategie „Sitzen statt parken“: Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenland können vor Gastronomiebetrieben von diesen Betrieben quasi als „Außenterrasse“ genutzt werden. Für die Stadt fallen keine Umbaukosten an, statt zum Abstellen von Fahrzeugen wird die Fläche für die Begegnung von Menschen genutzt. Etwa entfallende Parkgeldeinnahmen können durch Nutzungsgebühren ersetzt werden. Einfacher geht es kaum.

Was folgt daraus?

Beispiele, dass die Verkehrswende auch ohne hohe zusätzliche Finanzmittel erfolgreich weiterverfolgt werden kann, gibt es genug. Knappe Finanzen taugen also nicht als Ausreden, warum es bei einer autozentrierten Verkehrspolitik bleiben sollte.

Ecki Kahn ❐



Anstatt durch den kostspieligen Neubau von Fuß- und Radbrücken wie der hier als Vision abgebildeten Brücke an der Bastei könnte eine Ertüchtigung vorhandener Brücken wesentlich billiger zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität beitragen. Ein Beispiel: die geplanten, noch heftig diskutierten Radspuren statt der früheren Kfz-Spuren auf der Mülheimer Brücke.

© Foto: Stadt Köln, Illustration: Sbp Se

AHORN Immobilien
ökologisch — sozial — serviceorientiert

Seit Firmengründung 2002 setzt sich die AHORN Immobilien AG für soziale und ökologische Projekte ein.

ivd

Wir unterstützen mit dieser Anzeige gerne die RHEINSCHIENE. Informieren Sie sich über unsere Arbeit unter

www.ahornimmobilien.de/philosophie

Auch im Immobilienbereich ist „Farbe bekennen“ wichtiger denn je!

- **Suchen Sie eine kompetente Unterstützung beim Verkaufen oder Vermieten Ihrer Immobilie?**
- **Suchen Sie eine günstige und sichere Kapitalanlage ohne Mieterkontakte mit sicherer Rendite?**
- **Möchten Sie in Ihrer eigenen Immobilie wohnen bleiben und eine Zusatzrente erhalten?**
- **Brauchen Sie eine professionelle Verwaltung für Ihr Haus oder Ihre Gemeinschaft?**

Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme unter info@ahornimmobilien.de, Tel.: 0221-168888-0

… natürlich

www.ahornimmobilien.de www.pflegeimmobilienkauf.de www.die-immobilienrente.de

Umgestaltung des Straßenraums

Paris zeigt, was möglich ist

Köln braucht endlich mehr Mut für die Verkehrswende

Auf dem E-Bike kam der frisch gewählte neue Bürgermeister Ende März ins Pariser Rathaus. Emmanuel Grégoire radelte auf einem städtischen Leihfahrrad, während er sein erstes Liveinterview nach dem Wahlsieg gab. Sein Traum sei, wie der aller Bürgermeister aller großen Metropolen der Welt: eine Stadt mit viel weniger Autos.

Hier dürfte sich der Pariser Bürgermeister wohl irren: Es darf bezweifelt werden, dass der Kölner Oberbürgermeister einen ähnlichen Traum träumt. Es gibt nämlich deutliche Unterschiede zwischen Köln und Paris:

- Die Auto-Schnellstraßen am Ufer der Seine wurden zu Fahrradpisten, Joggingstrecken und Partymeilen. Die Rheinuferstraße hat noch immer einen Charakter, der einer Autobahn ähnelt. Und beim Rheinufer zwischen Hohenzollernbrücke und Severinsbrücke gibt es immer noch keine Lösung für den Radverkehr.
- Von einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Stundenkilometer wie in Paris kann man in Köln nur träumen.
- In Paris wurden 300 sogenannte Rue Ecole, also Schulstraßen, zu Fußgängerzonen mit Blumenbeeten umgebaut, hunderte weitere sollen noch folgen. In Köln sucht man Straßen mit vergleichbaren Qualitäten vergeblich, von wenigen Pilotprojekten einmal abgesehen.
- In Paris wurden die Parkgebühren stark angehoben, besonders für SUVs. In Köln hingegen werden diese Gebühren nur sehr zaghaft erhöht. Häufig wird widerrechtliches Parken vom Ordnungsamt geduldet und nicht geahndet.
- Um den Louvre herum ist eine verkehrsberuhigte Zone entstanden, in welcher der komplette private Durchgangsverkehr verbannt wurde – in Köln hingegen ist der Durchgangsverkehr bislang weitgehend unantastbar.

In Paris will der Rathauschef den Platz für Autos weiter reduzieren: Vorrang sollen nur noch jene haben, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind – etwa ältere Menschen, Menschen mit Behinderung oder Handwerker.



Unter dem Motto „Kinder aufs Rad" setzt sich die Kidical Mass Köln für eine kinder- und fahrradfreundliche Stadt ein. Weil Radfahren Spaß macht und sich alle Kinder und Jugendliche selbstständig und sicher in Köln bewegen können sollen.

In Köln fehlt der politische Mut

Paris ist ein deutliches Beispiel dafür, wie konsequente Verkehrspolitik den öffentlichen Raum lebenswerter, sicherer und klimafreundlicher machen kann. Während die französische Hauptstadt seit Jahren Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr systematisch zulasten des Autoverkehrs fördert, fehlt in Köln weiterhin der politische Mut für vergleichbar entschlossene Schritte.

Dabei soll in Köln – wie in Paris – der Autoverkehr nicht verbannt werden, sondern weiterhin möglich bleiben, wo immer er nötig ist.

Paris macht vor, wie eine moderne Metropole den Verkehr neu ordnen kann. Im März 2025 haben sich die Pariserinnen und Pariser im Rahmen einer Volksabstimmung zudem dafür ausgesprochen, 500 weitere Straßen autofrei beziehungsweise verkehrsberuhigt umzugestalten.

Besonders sichtbar wird dieser Wandel an prominenten Orten: Wo in Paris Straßenräume an der Seine und im Zentrum zugunsten von Rad- und Fußverkehr umgestaltet wurden, bleibt Köln an vielen Stellen hinter den eigenen Ansprüchen zurück. Gerade am Rhein und in der Innenstadt erleben Zufußgehende und Radfahrende noch immer viel zu oft, dass sie gegenüber dem Autoverkehr benachteiligt werden.

Hans-Georg Kleinmann ❐





Rheinufer: viel Platz fürs Auto, wenig Raum für den Fuß- und Radverkehr

Mobilitätskosten im Vergleich

Verkehrswende entlastet den persönlichen Geldbeutel

Was die persönliche Mobilität im Alltag wirklich kostet

Die Verkehrswende entscheidet sich im Alltag: beim Weg zur Arbeit, beim Einkauf, beim Besuch bei Freunden oder beim Wochenendausflug. Für viele Haushalte geht es dabei vor allem um die Frage: Was kostet mich meine Mobilität im Monat?

Der folgende Vergleich stellt fünf typische Nutzungsprofile gegenüber – vom reinen ÖPNV-Pendler bis zum regelmäßigen Autofahrer. Grundlage sind jeweils typische Monatskilometer, das Deutschlandticket mit (derzeit noch) 63 Euro pro Monat sowie angenommene Kosten eines VW Passat als Mittelklasse-Pkw. Die geschätzten monatlichen Wege und Kosten weichen mit zwar Sicherheit von den tatächlichen Werten realer Personen ab, können aber eine Tendenz zeigen und sollen zur Berechnung der eigenen Kosten anregen.

Fünf Alltage, fünf Kostenbilder

1. **Der ÖPNV-Pendler:** Wer fast ausschließlich Bus und Bahn nutzt, kommt mit besonders planbaren Kosten aus. Bei rund 420 Kilometern mit dem ÖPNV im Monat bildet das Deutschlandticket den größten Kostenblock. Hinzu kommen nur geringe anteilige Fahrradkosten. Insgesamt landet dieses Profil bei etwa 70 Euro im Monat.
2. **Der Fahrrad-Alltagsnutzer:** Am günstigsten fährt jemand, der seine Alltagswege überwiegend mit dem Fahrrad zurücklegt. Selbst bei 260 Radkilometern pro Monat bleiben die laufenden Kosten überschaubar: Wartung und Verschleiß schlagen mit etwa 15 bis 25 Euro zu Buche, gelegentliche Einzeltickets im ÖPNV mit weiteren 10 bis 20 Euro. So ergeben sich insgesamt rund 25 bis 45 Euro im Monat.
3. **Der multimodale Berufspendler:** Dieses Profil zeigt, wie sich verschiedene Verkehrsmittel ergänzen können. Der Alltag wird mit Fahrrad und ÖPNV bewältigt, das Auto kommt nur gelegentlich zum Einsatz. Durch das Deutschlandticket bleiben die ÖPNV-Kosten konstant. Für den eigenen VW Passat werden unabhängig von den 150 gefahrenen Autokilometern 175 Euro Abschreibung pro Monat angesetzt. Hinzu kommen rund 38 Euro laufende Kosten und 9 Euro für Wartung und Reparaturen. Zusammen mit den Fahrradkosten ergibt sich ein Monatswert von etwa 295 bis 305 Euro.
4. **Der regelmäßige Autofahrer:** Deutlich teurer wird Mobilität, wenn das eigene Auto den Alltag dominiert. Für den eigenen VW Passat werden unabhängig von den 700 gefahrenen Autokilometern 175 Euro Abschreibung pro Monat angesetzt. Hinzu kommen die laufenden Pkw-Kosten sowie 42 Euro für Wartung und Reparaturen. Selbst wenn ÖPNV, Rad und Fußwege nur eine Nebenrolle spielen, summieren sich die monatlichen Mobilitätskosten damit auf etwa 400 bis 415 Euro.
5. **Der Carsharing-Nutzer:** Wer kein eigenes Auto besitzt, aber gelegentlich eines nutzt, liegt bei den Kosten zwischen der öffentlichen Mobilität und dem eigenen Pkw. Im Beispiel fallen für 80 Kilometer Carsharing rund 24 bis 40 Euro an. Zusammen mit Deutschlandticket und Fahrradkosten ergibt sich ein Monatswert von etwa 95 bis 120 Euro.

Profil	Typische Nutzung	Monatliche Wege	Kosten pro Monat
ÖPNV-Pendler	Bus und Bahn im VRS-Gebiet, kurze Wege zu Fuß	420 km ÖPNV, 25 km zu Fuß, 10 km Rad	ca. 70 €
Fahrrad-Alltagsnutzer	Überwiegend Rad, gelegentlich ÖPNV	260 km Rad, 40 km ÖPNV, 35 km zu Fuß	ca. 25 – 45 €
Multimodaler Berufspendler	Rad und ÖPNV im Alltag, Auto gelegentlich am Wochenende	250 km ÖPNV, 70 km Rad, 150 km Auto	ca. 295 – 305 €
Regelmäßiger Autofahrer	Eigenes Auto als Hauptverkehrsmittel	700 km Auto, wenig ÖPNV, Rad und Fußwege	ca. 400 – 415 €
Gelegenheitsfahrer/ Carsharing-Nutzer	Rad und ÖPNV im Alltag, Auto nur bei Bedarf	200 km ÖPNV, 50 km Rad, 80 km Carsharing	ca. 95 – 120 €

Mobilitätskosten in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelwahl

Was der Vergleich zeigt

Die Unterschiede sind erheblich. Während der Fahrrad-Alltagsnutzer mit rund 25 bis 45 Euro monatlich am günstigsten unterwegs ist, kostet ein stark autoorientierter Alltag unter Einbeziehung von Abschreibung sowie Wartung und Reparaturen knapp über 400 Euro. Beim multimodalen Berufspendler führt die Abschreibung des eigenen Autos trotz geringer Fahrleistung zu Gesamtkosten von etwa 295 bis 305 Euro. Er bleibt durch die Kombination aus Fahrrad und Deutschlandticket unter den Kosten des Regelmäßigen Autofahrers. Carsharing liegt klar unter den Kosten eines eigenen Pkw, wenn das Auto nur gelegentlich gebraucht wird. Auch kann Carsharing so manches Zweit- oder Drittauto ersetzen.

Fazit

Mobilität kostet – aber sie kostet nicht für alle gleich. Wer Wege verlagert, Verkehrsmittel kombiniert oder auf ein eigenes Auto verzichtet, kann monatlich spürbar sparen. Für die Verkehrspolitik in Köln und der Region heißt das: Gute Radwege, verlässlicher ÖPNV, passende Sharing-Angebote und attraktive Umsteigemöglichkeiten sind nicht nur Klimaschutzmaßnahmen. Sie sind auch ein Beitrag zu sozial gerechter und bezahlbarer Mobilität.

Hans-Georg Kleinmann ❐



Fahrrad und Carsharing – eine gute Kombination, falls das Auto nur gelegentlich gebraucht wird

Erfahrungsberichte

Wie funktioniert Alltag ohne Auto?

Dieser Artikel setzt die Reihe „Mein Weg zur Arbeit“ fort. Es soll gezeigt werden, dass es für die Alltagsmobilität gute Alternativen zum Auto gibt.

Diesmal sprachen wir mit Marion uber ihren Arbeitsweg. Zusätzlich berichtet Yvonne über ihre alltägliche Verkehrsmittelwahl.

Marion

Marion pendelt zwei bis dreimal in der Woche 30 Kilometer zwischen Bornheim-Sechtem und Bergisch Gladbach-Frankenforst mit Rad, Fähre, Zug, Stadtbahnen und Schnellbus. Sie nutzt dafür ein E-Bike, oder ein normales Fahrrad, ein Deutschlandticket und bequeme Schuhe.

Wie sieht Dein Weg zur Arbeit aus?

Abwechslungsreich. Je nach Wetterlage und Verfassung wähle ich die Strecke und das Verkehrsmittel und kombiniere dabei wild durcheinander.

Bei trockenem Wetter bin ich seit dem letzten Jahr immer mal wieder mit dem Fahrrad statt per ÖPNV gefahren. Erstmal in die andere Richtung von Bensberg durch den Königsforst, dann über Porz und Zündorf an den Rhein. Weiter geht es mithilfe einer der beiden Fähren in Zündorf oder Langel über den Fluss. Der Weg führt in beiden Fällen ein Stück am Rhein entlang und am Ende durch Wesseling mitsamt den beeindruckenden Raffinerien Richtung Vorgebirge vorbei an Feldern nach Sechtem.

Manchmal habe ich das Rad für eine Strecke oder auch Teilstrecke in den Zug oder die Straßenbahn gepackt. Beim Umstieg im Bahnhof Messe/Deutz ist das ein Kraftakt, weil es samt Gepäck viele Stufen getragen werden muss. Ich lasse mir dabei für die Packtasche von anderen helfen, wenn es mir zu schwer wird. Oder ich nehme die Linie 1 bis Heumarkt und radele zum Kölner Hauptbahnhof, wo in der Regel die Aufzüge funktionieren.

Drei Stunden Radfahren pro Tag wird mir im Winterhalbjahr sicher zu lang werden. Also plane ich, eine Strecke mit dem Rad zu fahren, es über Nacht im Bürogebäude abzustellen und den ÖPNV für den Rückweg zu nutzen. Am nächsten Tag dann alles in umgekehrter Reihenfolge.

Warum der Umstieg vom Fahrrad auf ein E-Bike?

Als die Straßenbahn von Bensberg nach Köln über gut zwei Monate mit Schienenersatzverkehr lief und zeitgleich die Züge zwischen Köln und Bonn – der Bahnhof Sechtem liegt dazwischen – ebenfalls auf Busse verlegt wurden, habe ich mir kurz entschlossen ein E-Bike zugelegt. Es musste für die Mitnahme in der Straßenbahn oder im Zug möglichst klein gebaut sein und trotzdem locker eine Reichweite von 100 Kilometern bieten mitsamt Gepäck. Damit kann ich die 30 Kilometer in knapp 1,5 Stunden (mit dem normalen Fahrrad bin ich bei rund zwei Stunden) schaffen, wenn ich eine der Fähren passend erreiche. Bei längeren Wartezeiten kann sich das auf fast zwei Stunden ziehen.

Alternativ kann ich den ÖPNV nutzen. Entweder mit dem Zug nach Köln Hbf und ab da mit dem Schnellbus 40 Richtung Lindlar nach Frankenforst. Oder bis Bahnhof Messe/ Deutz und weiter mit der Linie 1 Richtung Bensberg.

Ich bin im Laufe des Septembers ganz umgezogen und hatte die letzten Monate schon angefangen zu pendeln zwischen Bensberg, wo meine bisherige Wohnung war, und Frankenforst mit meinem Arbeitsplatz und der neuen Partnerschaft in Sechtem. Im Vergleich zu meinem früheren Radweg zur Arbeit von knapp vier Kilometern auf schönen Wegen teils durch den Wald ist diese lange Anfahrt sehr gewöhnungsbedürftig und auch von der Strecke her anstrengend. Auch mit dem E-Bike. Bei der höheren Fahrtgeschwindigkeit von durchschnittlich 20 km/h muss ich voll konzentriert sein.

Welches Verkehrsmittel ist schneller?

Erstaunlich ist, dass ich mit dem ÖPNV keinesfalls schneller bin. Auch ein Auto würde mir im normalen Berufsverkehr keinen Vorteil bringen, weil auf der Strecke immer Stau ist.

Aktuell fallen die Fähren wegen extremem Niedrigwasser des Rheins leider aus. Da ist die Fahrt per Zug und Straßenbahn günstiger. Aber auch hier muss ich flexibel reagieren können. Heute früh fiel kurzfristig mein ausgewählter Zug aus (RB 48). Der andere Zug (RB 26) kam 20 Minuten früher. Ich bin vom Badezimmer aus losgerannt. Weniger schön.



Marion mit ihren Rädern

Wer in unserer Region Bahn fahren will, muss fit und beweglich sein. Treppen sprinten, Räder schleppen, lange stehen können und beim Einsatz von Kurzzügen oder sonstigen Gründen für Überlastung der Bahnen das Gedränge aushalten können. Zum Glück gibt es auf der Strecke Bonn-Köln eine gewisse Solidarität der leiderprobten Mitfahrenden. So werden Fahrräder, Kinderwagen, großes Gepäck auch unter übelsten Bedingungen von allen irgendwie mit untergebracht. Beim Ausstieg wird Platz gemacht.

Und wenn ein gestresster Schaffner eine Radfahrerin am nächsten Bahnhof rauswerfen will wegen Platzmangel, kann es passieren, dass sich der Rest der Leute einfach dagegen einsetzt und die Radfahrerin einfach wieder reinholt.

Also kein Umstieg aufs Auto?

Sicher nicht. Ich bin im Verlauf meines Umzugs des Öfteren auf der Strecke unterwegs gewesen und finde nichts öder als Autobahnen.

Mal sehen wie der Winter wird. Ob ich es schaffe, bei Kälte die 30 Kilometer mit dem Rad zu fahren, wird sich zeigen. Dauerregen brauche ich da auch nicht. Dann werde ich die Bahn nutzen.

Aber am Morgen langsam mitzubekommen, wie es heller wird, Nebel über den Feldern liegt oder von der Fähre aus die beleuchteten Industrieanlagen bei Wesseling zu sehen, hat schon was. Ich kann die Tour auch als Ausflug empfehlen.

Die Fragen stellte die Redaktion.

Yvonne

Seit Mitte der neunziger Jahre nutze ich – durch Entdeckung in dem VCD-Magazin fairkehr – Brompton-Räder. Mein aktuelles ist seit 2021 „in Betrieb“. Verändert, beziehungsweise ergänzt habe ich:

- Vorder- und Rücklicht (bessere Lichtstärke)
- Steckpedalen für superenge Situationen
- Sattel
- Klingel

Zum Auseinander- und Zusammenfalten brauche ich jeweils circa zehn Sekunden.

Im gefaltetem Zustand transportiere ich es zumeist im Bus oder Bahn. Die längste Strecke war dabei bisher von Leverkusen-Opladen bis nach Kopenhagen.

Meine Fahrleistung liegt bei über 4.000 Kilometer pro Jahr. Dabei betragen die Einzelstrecken zwischen eins und fünfzehn Kilometern.

Dieses Faltrad und (mittlerweile) das Deutschlandticket haben es mir ermöglicht, mein Auto abzuschaffen. Für die wenigen immer noch notwendige Autofahrten, zum Beispiel umfangreiche Transporte, nutze ich Car-Sharing.

Die Fahrten mit dem Rad sind für mich ein idealer Ausgleich zur dominierenden Schreibtischarbeit. Viele gute Ideen sind mir dabei schon in den Kopf gekommen.

Für weitere Informationen und eventuelle Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Yvonne Göckemeyer ❒



Yvonne mit ihrem Faltrad

Rekordpreise an der Zapfsäule

Fehlanreiz Steuersenkung

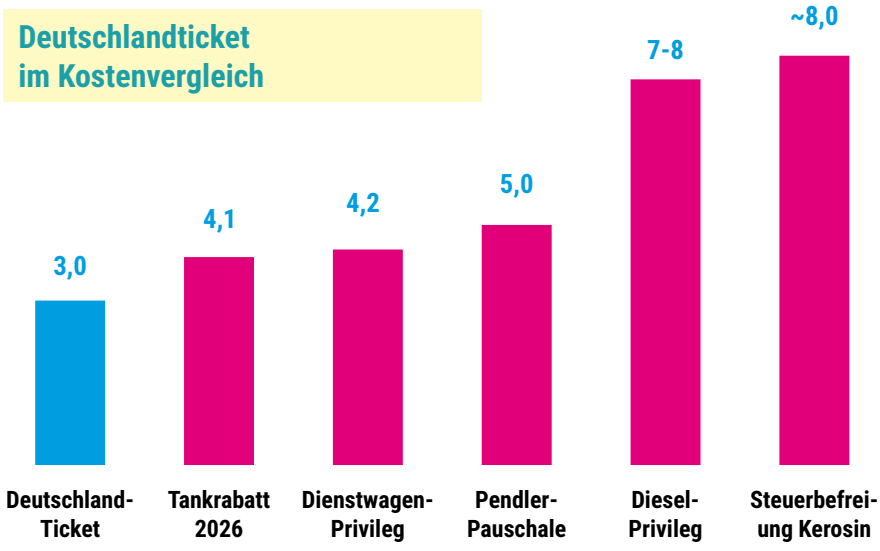
Staatliche Eingriffe in den Benzinpreis sind eine falsche Reaktion auf die hohen Preise an der Zapfsäule.

Die Kraftstoffpreise bewegen sich seit der Schließung der Straße von Hormus auf hohem Niveau. Seit dem 1. Oktober gilt erneut ein Tankrabatt: Die Steuern auf Benzin und Diesel werden um knapp 17 Cent gesenkt, um die Autofahrer zu entlasten.

Es gibt allerdings viele Stimmen aus Wirtschaft, Politik, Verkehrs-, Umwelt- und Klimaschutzverbänden, die davor warnen, nur den Spritpreis in den Blick nehmen, aber die Verkehrsmittel außer Acht zu lassen, die eigentlich vorwiegend genutzt werden sollten, um den Energieverbrauch im Verkehr zu senken. In diesem Zusammenhang wird gefordert, das Neun-Euro-Ticket wieder einzuführen und gleichzeitig den Nahverkehr flächendeckend sicherzustellen, flankiert von einem Tempolimit. Sogar die Forderung nach einem Fahrradbonus ist zu vernehmen.

Ein Preisdeckel setzt den falschen Anreiz: Er stabilisiert den hohen Verbrauch und kostet den Staat viel Geld. Wirksamer ist es, Mobilität bezahlbar zu machen und die vorhandenen Fahrzeuge besser auszulasten. Darüber hinaus führt ein hoher Preis zu Sparmaßnahmen, die auch dem Klima zugutekommen.

Hans-Georg Kleinmann ❒



Fahrtkosten pro 100 km

	Kleinwagen/ Kompaktklasse	Mittel-/ Oberklasse
Super E 5	12,27 €	16,16 €
Super E 10	11,93 €	15,71 €
Diesel	9,72 €	10.52 €
Strom	5,01 €	5,30 €

Kostenvergleiche, die für sich selbst sprechen. Quellen: Correctiv (oben), BMWE (unten)

Wegfall von Kfz-Stellplätzen

Muss vorab Ersatzparkraum vorhanden sein?

Der pauschale Ruf nach Ersatzparkplätzen oder Quartiersgaragen klingt lösungsorientiert, ist aber oft nur ein Vorwand, um nichts verändern zu müssen.

„Der Rat beschließt ein Parkplatz-Moratorium wonach der ersatzlose Wegfall von Parkplätzen aufgrund fehlender Mindestbreiten so lange ausgesetzt wird, bis die Verwaltung hierzu ein Konzept vorlegt, aus dem alle in Köln betroffenen Straßen hervorgehen.“ So begründet die CDU den neuesten und bestimmt nicht letzten Vorstoß, um zu verhindern, dass der Straßenraum zugunsten von mehr Verkehrssicherheit neu aufgeteilt wird. Sie fordert, dass jeder wegfallende Parkplatz ersetzt werden muss, zum Beispiel durch Quartiersgaragen. Das klingt auf den ersten Blick plausibel, lohnt aber eine genauere Betrachtung.

Autogerechtes Bauen

Die autogerechte Stadt war das Zukunftsversprechen in den Jahren nach dem Krieg und bestimmte den Wieder- und Neuaufbau der Stadt. Die massiven in Beton gegossenen Auswirkungen sehen wir heute an vielen Stellen. Der Kreuzungsbereich von Geldernstraße und Parkgürtel, die Auffahrt zur Severinsbrücke, die Untertunnelung der Nord-Süd-Fahrt und die großen Parkhäuser in der Innenstadt sind nur einige Beispiele.

Dabei wurde auch der öffentliche Raum umgestaltet, Bürgersteige wurden verkleinert, es entstanden Parkflächen oder zusätzliche Autospuren. Zu dieser Zeit hat kaum jemand ernsthaft gefragt, ob Ausgleichsflächen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden müssten. Das Ziel war, die Stadt für das Auto zu optimieren, und die Menschen richteten ihr Verhalten daran aus.

Diese historische Entscheidung wirkt bis heute fort. Sie zeigt sich in den Bauwerken und in der Verteilung des öffentlichen Raums. Die Stadt nennt für Innenstadt/Deutz rund 23.000 bewirtschaftete Parkplätze im öffentlichen Straßenland. Die an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkhäuser haben laut Stadt insgesamt 22.000 Stellplätze. Schon diese Zahlen zeigen deutlich, dass Parkraum in erheblichem Umfang vorhanden ist. Hinzu kommen noch rund 50.000 private Stellplätze und Garagen.

Das Stadtbild macht die Verteilung des Raums unmittelbar sichtbar. Man erkennt, wo Parkraum auf Kosten von Bürgersteigen geschaffen wurde: Oft stehen Autos auf Bürgersteigen, oft sind Parktaschen in den Bürgersteigraum gebaut worden.



Parkplätze fallen nicht aus ideologischen Gründen weg, sondern, weil der knappe öffentliche Raum für andere Zwecke benötigt wird: für Rettungsfahrzeuge, mehr Verkehrssicherheit, bessere Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr, attraktivere Stadträume, mehr Grün oder Maßnahmen gegen Hitze und Starkregen. Zum Beispiel haben in der Steinstraße im Severinsviertel nach der Entfernung der PKW-Stellplätze die Rettungsfahrzeuge freie Fahrt zum Krankenhaus Severinsklösterchen.

Besonders deutlich zeigt sich die Dominanz des Autoverkehrs an den großen Schneisen, die die mittelalterliche Stadt Köln noch heute durchziehen und zerteilen: der Ost-West-Achse, der Nord-Süd-Fahrt oder die Bächen Die Stadt wurde dem Auto untergeordnet.

Autogerechtes Denken

Unser Denken, unser Handeln ist stark durch die vorhandenen räumlichen Voraussetzungen geprägt. Wir denken in Autoverkehr und empfinden das Auto als Normalfall im öffentlichen Raum und als zu bevorzugendes Verkehrsmittel. In vielen Medien wird Verkehr geschrieben, wenn der Autoverkehr gemeint ist. Wenn von Verkehrsbehinderungen gesprochen wird, sind Staus und Behinderungen des Autoverkehrs gemeint. Es sagt nichts über andere Verkehrsträger aus. Busse, Radverkehr, Fußverkehr tauchen in diesen Meldungen nicht auf.

Es gilt die normative Kraft des Faktischen. Was jahrzehntelang gefördert und gebaut wurde, ist der gefühlte Normalzustand. In Vergessenheit gerät dabei, dass der heutige Parkplatz früher einmal Bürgersteig, Platz oder anders genutzter öffentlicher Raum war. Der Parkplatz erscheint selbstverständlich, jegliche Veränderung greift in einen gewohnten und vermeintlich berechtigten Zustand ein. Nichts ist jedoch naturgegeben. Hinter jeder Gestaltung stehen politische und gesellschaftliche Entscheidungen, die auch anders hätten ausfallen können.

Denkmuster

Verluste, auch lediglich als solche empfundene, wiegen psychologisch schwerer als Gewinne. Der Sicherheitsgewinn für Radfahrende, der Komfort für Zufußgehende, der gesicherte Rettungsweg oder die eingesparte Tonne CO_2 erscheinen abstrakt. Die Kosten des Autoverkehrs wie Flächenverbrauch, Lärm, Unfallrisiko, Aufhitzung, Klimafolgen sind weitgehend unsichtbar. Der Verlust eines einzelnen Parkplatzes dagegen lässt sich sehr genau einer Adresse zuordnen. Deswegen

Parkraumnutzung
Ein Beispiel aus München

Straßenränder und Plätze sind vollgestellt mit Autos. Doch wie oft werden diese Fahrzeuge eigentlich genutzt? Eine im Jahr 2023 im zwei Kilometer vom Münchener Zentrum entfernten Viertel Südliche Au durchgeführe Umfrage zeigte, dass viele Fahrzeuge nur selten bewegt werden. Von den 318 Antwortenden nutzten ihr Auto

- 19 % täglich oder fast täglich
- 11 % an 3 bis 4 Tagen pro Woche
- 36 % an 1 bis 2 Tagen pro Woche
- 29 % nur 1 bis 3 Tage im Monat
- 6 % noch seltener.

müssen die Vorteile einer Veränderung konkret und deutlich herausgestellt werden und es muss beachtet werden, dss Denkweisen bisweilen träge auf Veränderungen reagieren

Dass sich Wahrnehmungen verändern können, zeigt ein Blick auf die Ringe und die in den letzten Jahren erfolgte Umsetzung des Projekts RingFrei. Seit die neuen Radspuren eingerichtet wurden, sind an vielen Tagen mehr Menschen mit dem Rad als im Auto unterwegs. Was zunächst als massiver Eingriff in die funktionierende Infrastruktur für Autos bekämpft wurde, wirkt heute normal und wird nicht mehr infrage gestellt. Auch damalige Skeptiker sehen eine gelungene Transformation.

Das Muster wird deutlich: Das Auto ist räumlich privilegiert und dies prägt wiederum unser Denken über Verkehr. Daraus entsteht wiederum politische Macht: Wer bereits viel Raum beansprucht, kann leichter noch mehr Raum fordern.

Die Forderung, Parkplätze nur umzuwidmen, wenn zuvor Ersatz geschaffen wurde, ist Teil des autobezogenen Denkens. Lebensqualität, Bedürfnisse von Anwohnenden, Flächengerechtigkeit, Sicherheit, gesetzliche Normen treten dabei in den Hintergrund. Zudem gelingt es immer wieder, den Autoverkehr als benachteiligt darzustellen, und aus dieser Opferrolle heraus weiteren Raumbedarf einzufordern.

Bestandsschutz für das Auto

Die Nutzung der Verkehrsträger hat sich stark verändert. Inzwischen werden in Köln genauso viele Wege mit dem Rad wie mit dem Auto zurückgelegt und es wird mehr zu Fuß gegangen. Die Infrastruktur hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Radwege fehlen oder sind zu eng, Fußwege sind oft zugestellt oder werden als Parkraum missbraucht, wie die Aktion FreieGehwege des VCD im letzten Jahr gezeigt hat.

Viele Entscheidungen werden immer noch aus Sicht des Autos getroffen. Vier Autospuren auf der Mülheimer Brücke werden als alternativlos erklärt, fast kostenlose Parkplätze im öffentlichen Straßenraum gelten als normal. Die Leistungsfähigkeit von Ampeln wird weiterhin primär daran gemessen, wie viele Autos sie in einer bestimmten Zeit durchschleusen kann. Wir sind im Denken von gestern gefangen, die Straßenverkehrsordnung und ihre Auslegung beruht auf diesem Denken.



Wie sollen Straßenräume künftig aussehen? Zwei Beispiele als Denkanstoß: die Kempener Straße in Köln-Nippes (oben) und die Melchiorstraße in der Kölner Nordstadt (unten). Das jeweils linke Foto zeigt den gegenwärtigen Zustand, die Simulation rechts daneben veranschaulicht eine mögliche Gestaltung nach dem Wegfall von Kfz-Stellplätzen.

Die Forderung nach Ausgleichsparkplätzen bedeutet vielfach einen Bestandsschutz für den Status Quo. Beispielsweise wurde der jahrelang geplante Umbau der Neusser Straße in letzter Minute durch einen Ratsbeschluss, der forderte, entfallende Parkplätze in der Nähe neu entstehen zu lassen, faktisch gestoppt, – in einem dicht bebauten Stadtteil wie Nippes nahezu eine Unmöglichkeit. Je schwieriger Ersatz zu schaffen ist, desto stärker wird der bestehende Zustand geschützt.

Die Forderung nach einem Tausch verschleiert den eigentlichen Konflikt. Es geht um die Frage, wofür der knappe öffentliche Raum dienen soll. Wer bereits einen großen Teil davon beansprucht, kann nicht automatisch verlangen, dass jede Reduzierung dieses Anteils vollständig kompensiert wird.

Autofahrende und andere Verkehrsteilnehmer sind zudem keine festen, sondern sich flexibel verändernden Gruppen. Fast alle, die mit dem Auto unterwegs sind, nutzen je nach Situation auch Rad und ÖPNV oder gehen zu Fuß. Parkraum ist also nicht im Besitzinteresse einer festen Gruppe von Menschen.

Die heutige Parkplatznachfrage ist nicht unveränderlich, sie reagiert auf die Rahmenbedingungen. Schon begrenzte Nachfrageänderungen kann räumlich erhebliche Effekte haben. Die Forderung nach Ersatz greift also deutlich zu kurz.

Blick nach vorn

Die politischen Zielsetzungen und Prioritäten haben sich verändert. Nicht nur im Bereich der Ziele der Stadtgestaltung haben sich die Zeiten geändert, auch ist die Bereitschaft gewachsen, Sicherheitsanforderungen durchzusetzen, etwa die Einhaltung von Mindestbreiten für Rettungswege. Dies kann auch genutzt werden, Straßenräume aufzuwerten.

Die positiven Effekte des Wegfalls von Parkplätzen sollen sichtbar und fühlbar werden, etwa durch das Pflanzen von Bäumen oder eine temporäre Begrünung (Pflanzkisten, „Wanderbäume“, durch Sitzgelegenheiten, breitere Wege und eine optische Aufwertung.

In Warschau wurde nach der Einrichtung einer Fußgängerzone auf großen schön gestalteten Plakatwänden gezeigt, wie es vorher aussah. Der Mehrwert wurde hervorgehoben, ein klarer Gewinn wurde verdeutlicht. So nimmt man die Menschen bei Veränderungen mit und gestaltet Sicherheit und Lebensqualität. Die Einhaltung von Normen und Gesetzen wird nicht als Problem gesehen, der öffentliche Raum nicht monofunktional als Parkplatz markiert, vielmehr multifunktional als Weg in eine städtebaulich attraktivere, klimatisch angepasste, lebenswertere Zukunft genutzt.

Michael Vehoff ❐

Regeln im Straßenverkehr

Wenn es dunkel und laut wird in Köln am Rhein

Lärmende Autos, zugeparkte Fußgängerzonen, ein Ordnungsamt, das wegschaut: Warum gelten Verkehrsregeln in Köln oft nur auf dem Papier – und was müsste sich ändern?

Deutz, früher Abend. Am Ende des Tages setzen die Motoren ein. Vor dem Deutzer Bahnhof heulen sie auf. Tagsüber am Wochenende ergänzen Motorräder die lärmige Runde: In Gruppen rasen sie durch die Stadt. Es herrscht Nürburgringfeeling.

An der Alfred-Schütte-Allee in Poll kannte man das jahrelang. Hier trafen sich die Autotuner. Ordnungsamt und Polizei beobachteten das Problem. Erst Druck aus der Bürgerschaft brachte Politik und Verwaltung dazu, Veränderungen vorzunehmen. Sie mussten gegen massiven Widerstand von ortsansässigen Unternehmen umgesetzt werden. Immerhin werden so die größten Exzesse inzwischen verhindert.

Ein Abend auf der Ehrenstraße während der gamescom: Sie ist seit vier Jahren Fußgängerzone und trotzdem ist sie vollgeparkt. Das Ordnungsamt schreibt auf Anfrage zur Ehrenstraße, es sei überlastet und könne gerade an solchen Tagen nicht überall sein. Es wird versucht, zu beruhigen. Das Problem sei bekannt, man kontrolliere im Rahmen der Möglichkeiten.

Erkennbar ist, dass in Köln Verkehrsregeln in großem Stil nicht eingehalten werden. Erkennbar ist auch, dass das Ordnungsamt als zuständige Behörde die ihm zugedachte Rolle nicht angemessen ausfüllt. Viele Regelübertritte gehen von Menschen aus, die genau an den Orten, an denen sie lärmen, rasen und falsch parken, nicht wohnen. Brücken, Ufer oder Dom werden als Kulisse genutzt.

Warum Regeln in Köln nicht gelten

„Mal ein Auge zudrücken" ist Teil der hiesigen Stadtkultur. Kleine Regelverstöße gelten als Kavaliersdelikt, über das man großzügig hinwegsieht. Die Duldung dieser kölschen Lösung prägt sich zum Gewohnheitsrecht aus. Veränderungen sind dann nur noch mit starkem Personaleinsatz oder baulichen Veränderungen erreichbar.

In der Marienstraße in Ehrenfeld ist das Parken auf dem Bürgersteig verboten. Trotzdem wird dort geparkt. Das Ordnungsamt kontrolliert nicht, da in dem Viertel ein so hoher Parkdruck herrsche, dass man die Regeln nicht kontrollieren könne. In der Gilgaustraße in Porz stehen vor dem Supermarkt bis hin zur Haltestelle Autos auf dem Gehweg. Das Ordnungsamt läuft vorbei und sanktioniert nicht. Auf Ansprache heißt es, es sei eine interne Absprache, dass bei einer Restbreite von 120 Zentimetern der Verstoß nicht bestraft werde. Das hört sich pragmatisch an. So wird allerdings eine inoffizielle Regel etabliert und die offizielle Vorschrift entwertet. Eine Ordnungsbehörde, die nach eigenen Regeln agiert, ist nicht glaubwürdig.



Grünflächen werden regelwidrig zugeparkt. Kein Grashalm wächst mehr auf dem „Autoparkplatz" an der Aachener Straße im Inneren Grüngürtel.

Das Ordnungsamt kontrolliert zu wenig. Das ist aber nicht der entscheidende Grund. Auch eine bessere Personalausstattung behebt nicht die Probleme, die durch fehlende Gestaltung, Duldung und inoffizielle Regeln entstehen.

Wann funktionieren Regeln in der Stadt überhaupt?

Regeln existieren in ausreichendem Maße, sie sind allerdings in vielen Bereichen nicht wirksam. Wie kann die problematische Mischung aus fehlender Gestaltung, Duldung, einem inoffiziellen Regelkatalog und Personalmangel gebrochen werden? Wirksame Regeln benötigen mindestens vier Voraussetzungen.

- **Sichtbar gestalten.** Straßen, die verkehrsberuhigt sind, müssen durch ihre Führung, durch Begleitmobiliar und durch die Gestaltung der Nebenanlagen als solche erkennbar sein. Beschilderung und Gestaltung müssen sich gegenseitig unterstützen.
- **Konsequent durchsetzen.** Regeln müssen verlässlich und konsequent kontrolliert werden. Die Kontrollen müssen sich auf den gesamten Tag und die Nacht beziehen. Es darf keine Orte oder Zeiten ohne Kontrollen geben. Zudem kontrolliert das Ordnungsamt nicht nach eigenem Ermessen, sondern auf Basis der offiziellen Regeln. Verlässlichkeit ist auch ohne hohe Kontrolldichte möglich. Wenige, bekannte und technisch gestützte Kontrollen wirken stärker als viele zufällige.
- **Neue Regeln intensiv begleiten.** Verändern sich Regeln an einem Ort, etwa durch die Einführung einer Fahrradstraße, müssen am Anfang intensive Kontrollen stattfinden. Sind die Regeln klar und bekannt, kann die Kontrolldichte wieder zurückgefahren werden.
- **Gemeinsam handeln** Politik, Verwaltung und ausführende Behörden müssen einheitlich handeln. Wenn eine Regel beschlossen wurde, dann wird sie gemeinsam umgesetzt. Es gibt für die unterschiedlichen Hierarchien keine Spielräume in der Ahndung.

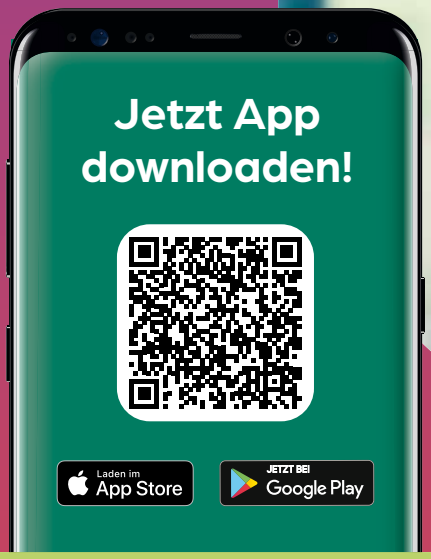
Fazit

In Köln existieren viele Regeln. Die meisten sind durchdacht und sinnvoll und tragen zu einem guten Miteinander im Verkehr bei. Allerdings finden zu wenig Kontrollen statt. Eine Ordnungsbehörde, die eigene Regeln aufstellt, ist nicht glaubwürdig. Wer möchte, dass Regeln im Straßenverkehr beachtet werden, braucht zum einen eine Straßengestaltung, die die Einhaltung von Regeln unterstützt, und zum anderen sichtbare und effektive Kontrollen.

Michael Vehoff,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr ❐

Immer zum günstigsten Preis fahren.





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

eezy.nrw VRS

vrs.de/eezy

...verbindet!

Nachhaltiger Mobilitätsplan

Besser durch Köln, aber wie?

Zurzeit wird der nachhaltige Mobilitätsplan „Besser durch Köln“ (SUMP) erarbeitet, in der RS wurde schon mehrfach hierzu berichtet.

In der aktuellen Bearbeitungsphase geht es um die Frage, welche Maßnahmen wichtig sind, um nachhaltige Mobilität in Köln tatsächlich zu erzielen. Hierbei wurde bereits fest geplante sowie politisch beschlossene Maßnahmen unter die Lupe genommen. Zudem soll das Maßnahmenspektrum noch um solche Maßnahmen erweitert werden, die bislang nicht so sehr auf der politischen Agenda standen. Neben den sowieso immer wieder hochkochenden Themen sollten im SUMP vor allem folgende Punkte berücksichtigt werden:

ÖPNV

Im Mittelpunkt der politischen Diskussion um den ÖPNV-Ausbau steht vor allem die Frage, welche Stadtbahnstrecken neu gebaut werden sollten, wahlweise über oder unter der Erde. Aus VCD-Sicht ist es vor allem wichtig die Qualität des Angebots zu verbessern. Jährlich erhält alleine die KVB 180 Mio. € aus städtischen Transfermitteln, um ihr Bus- und Bahnangebot durchführen zu können. In der öffentlichen Wahrnehmung ist dieses Angebot zumindest in qualitativer Hinsicht bescheiden. Es wird also höchste Zeit, dass die KVB ihre Energie nicht in Fragen steckt wie die, welche Farbe die Aufzugknöpfe des Ost-West-Tunnels haben sollten, sondern, wie der tagtägliche Betrieb zuverlässiger durchgeführt werden kann.

Ein zweiter Punkt, den alle KVB-KundInnen aus leidlicher Erfahrung kennen, ist, dass die meisten Bushaltestellen nicht barrierefrei ausgebaut sind, obwohl die Stadt eigentlich verpflichtet gewesen wäre, hier längst Abhilfe zu schaffen. Für den barrierefreien Umbau stehen üppig gefüllte Fördertöpfe zur Verfügung. Es kann also nur an einer falschen Prioritätensetzung liegen, dass sich hier viel zu wenig tut.

Letztlich wird auch das ÖPNV-Angebot im heutigen Umfang nur Bestand haben können, wenn zusätzliche Geldquellen erschlossen werden. Hierzu wurde schon mehrfach in der RHEINSCHIENE berichtet. Im SUMP sollten zumindest Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie diese Geldquellen erschlossen werden können.

Radverkehr

Bei der Radverkehrsförderung war die Stadt Köln in den letzten Jahren sehr erfolgreich: viele Radverkehrsanlagen wurden neu eingerichtet oder erneuert, Abstellplätze geschaffen und Kreuzungen sicherer gestaltet. Mittlerweile kann man sogar erahnen, wie ein attraktives Radverkehrsnetz in Köln aussehen könnte. Wichtig ist nun, die Anstrengungen fortzuführen, die Lücken im Radwegenetz – vor allem in der Innenstadt – zu schließen und zudem attraktive Hauptrouten zwischen der Innenstadt, den Bezirken und den umliegenden Kommunen anzulegen.

Fußverkehr

Die Fußverkehrsförderung steckt in Köln noch in den Kinderschuhen. Immerhin gibt es in der Verwaltung nun ein eigenes Team, dass sich dem Thema widmet. Die sehr erfolgreiche Strategie der Einrichtung von so genannten „Freien Ecken“ sollte stadtweit Verbreitung finden. Wichtig wäre zudem, dass in der gesamten Stadt Mindestgehwegbreiten von 2,5 Metern durchgesetzt werden. Weiterhin sollten alle Ampeln auf fußgängerfreundliche Schaltungen hin optimiert werden

Kfz-Parkraum

Um die oben geforderte Mindestgehwegbreite an vielen Stellen tatsächlich zu erreichen, ist die konsequente Unterbindung des Gehwegparkens notwendig. Hier bietet künftig der Einsatz von sogenannten Scancars effiziente Überwachungsmöglichkeiten, die die Stadt Köln auch nutzen sollte.

Sowohl die beim Kurzzeitparken zu entrichtenden Parkgebühren als auch die Gebühren für Anwohnerparkausweise müssen drastisch erhöht werden, um die hohen Bereitstellungskosten für die im öffentlichen Raum vorhandenen Stellplätze ein wenig kompensieren zu können.

Sukzessive sollten die Stellplätze im öffentlichen Straßenland reduziert werden, zum Beispiel um drei Prozent pro Jahr. Es ist nicht gerechtfertigt, dass die Kölner Gesamtbevölkerung das Abstellen von Privatautos durch die Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen subventioniert. Notwendiger Parkraum sollte konsequent privatwirtschaftlich angeboten werden.

Umgestaltung von Straßenräumen

Aktuell sind die öffentlichen Straßenflächen zuungusten von Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr aufgeteilt. Deshalb sollten bei sowieso anstehenden Straßenerneuerungen, aber auch in einem zusätzlich aufzulegenden Straßenumgestaltungsprogramm Straßenräume den künftig gewünschten Zielsetzungen entsprechend umgestaltet werden: weniger Platz für den Kfz-Verkehr und mehr Platz für Fuß- und Radwege, für Plätze mit Aufenthaltsqualität sowie für Busspuren. Zudem kann Straßenraum teilweise auch in Grünflächen umgewandelt werden. Wohnbereiche sollten konsequent verkehrsberuhigt werden, wie es zum Beispiel im Konzept der „Veedelsblocks“ verfolgt wird. Tempo 30 sollte, soweit dies die Straßenverkehrsordnung erlaubt, als Quasi-Regelgeschwindigkeit umgesetzt werden. Tempo 50 wäre dann nur noch auf wenigen Hauptverkehrsachsen erlaubt.

Siedlungsentwicklung und Verkehr

Bei den Vorzeigeentwicklungsgebieten wie der Parkstadt Süd, dem Deutzer Hafen oder Kreuzfeld werden für die Verkehrsanbindung ehrgeizige Zielsetzungen in den Vordergrund gerückt, etwa optimale ÖPNV-Anbindung, attraktive Radwege und wenig Kfz-Stellplätze. Viele kleine Wohnbauprojekte in Köln werden aber mit den althergebrachten Planungsstandards umgesetzt: pro Wohnung wenigstens ein Stellplatz, eine Busanbindung ist völlig ausreichend und wenn auf einem der hübsch anzusehenden Architekturentwürfe irgendwo ein Fahrradständer zu sehen ist, ist den Radverkehrsbelangen hinreichend genüge getan.

Im SUMP sollten konsequentere Maßstäbe für neue Wohngebiete angelegt werden:

- Die Projektträger sollten verpflichtet werden vor allem die ÖPNV- und die Radverkehrsanbindung unter die Lupe zu nehmen und auch Verbesserungen bei diesen Verkehrsarten auf öffentlichen Straßen mitzufinanzieren.
- Es sollte mehr Mut zu autofreien oder zumindest -armen Wohngebieten aufgebracht werden. Erste Ansätze, später auf Kfz-Stellplätze in Neubauquartieren zu verzichten, bieten oberirdische Quartiersgaragen, die bei geringer werdendem Bedarf anders genutzt werden können.

Verkehrslenkung

Neben der bereits erwähnten Maßnahme der weiteren Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit kann der Abbau von Ampelanlagen dazu beitragen, den Straßenverkehr effizienter und sicherer zu gestalten. Am Stadtrand können Pförtnerampeln dazu beitragen, das Kfz-Aufkommen in der Innenstadt zu reduzieren. Zudem ist zu überlegen, ob in der Innenstadt nicht eine Citymaut eingeführt werden sollte. Dies würde einerseits den Kfz-Verkehr weiter reduzieren und andererseits zusätzliche Einnahmen generieren, die zum Beispiel für den beschriebenen Straßenraumumbau eingesetzt werden könnnten.

Mobilitätsmanagement

Um die Alternativen zum Kfz-Verkehr attraktiver zu machen, ist die flächendeckende Einrichtung von Mobilstationen unabdingbar. Das „Raumbuch Mobilstationen“ bietet hierfür eine gute Grundlage. Was fehlt ist ein hinreichend ausgestattetes Ausbauprogramm.

Zudem muss das Informationsangebot zur Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes ausgebaut werden. Für den Kfz-Verkehr gibt es zum Beispiel Variotafeln und Parkleitsysteme, aber wieso gibt es nur eine Radroutenbeschilderung für den Freizeitverkehr und nicht für den Alltagsverkehr? Weiterhin kann die Förderung und Werbung für PKW-Mitfahrsoftware helfen, die Auslastung der ohnehin genutzen Pkw zu steigern.

In Imagekampagnen sollte zudem für die Vorteile von Maßnahmen wie der Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten, der Reduzierung des Raums für den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr geworben werden. Schließlich profitiert ein Großteil der Kölner Bevölkerung von solchen Transformationsmaßnahmen, die gleichwohl von einzelnen Gruppen als nachteilig empfunden werden können.

Anpassung der Finanzbudgets notwendig

Insgesamt ist es wichtig, dass die oben beschriebenen Maßnahmen nicht nur punktuell, sondern stadtweit umgesetzt werden, denn nur dann können sie eine nachhaltige Wirkung für die Mobilitätswende entfalten. Die heute sehr stark auf den Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen ausgelegten Finanzbudgets sollten konsequent angepasst werden, um ausreichende Mittel zu haben, das oben beschriebene Transformationsprogramm umzusetzen.

Ecki Kahn ❐



Stadtbahnausbau

Eine Stadtbahnstrecke nach Neubrück

Im September 2026 hat die Stadt Köln der Bezirksvertretung Kalk sowie dem Mobilitätsausschuss eine Öffentlichkeitsbeteiligung für die Stadtbahnanbindung von Neubrück zum Beschluss vorgelegt. Das Beteiligungsverfahren soll im ersten Halbjahr 2027 durchgeführt werden. Grundlage ist eine Machbarkeitsstudie, deren Ergebnisse in diesem Rahmen vorgestellt werden sollen.

Neubrück ist eine der Kölner Großsiedlungen, die ab Mitte der 1960er Jahre gebaut wurden, um „dauerhaften höherwertigeren Wohnraum“ zu schaffen. Von Anfang an gibt es am östlichen Rand des Stadtteils eine Freihaltetrasse für eine Straßenbahnstrecke, die grob zwischen der Bebauung und dem Neubrücker Ring verläuft.

Die Stadt führt aus: *„Die Stadtbahnanbindung von Neubrück ist in der ÖPNV-Netzentwicklung der Stadt Köln enthalten Darüber hinaus wurde diese Maßnahme zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet. Ziel des Vorhabens ist die direkte Anbindung Neubrücks an das Kölner Stadtbahnnetz. Der Stadtteil wird derzeit durch die Buslinien 157 und 179 erschlossen; […] . Mit der geplanten Stadtbahnstrecke entsteht zudem eine neue Querverbindung zwischen den Stadtbahnlinien 1 und 9. Dadurch wird eine zusätzliche Netzanbindung an das Verbindungsgleis zum Betriebshof Merheim geschaffen und die betriebliche Redundanz im Stadtbahnnetz erhöht.“*

Erfreuliche Entwicklung

Der VCD setzt sich seit längerem für diese Strecke als Infrastrukturerweiterung ein. Mit einem Konzept für flächendeckende Verbesserungen im Stadtbahnnetz (vgl. RHEINSCHIENE 63/Sommer 2019, S. 20 ff.) hatte der VCD die Anbindung Neubrücks wieder ins Blickfeld rücken wollen. Leider mit wenig Resonanz aus Politik und Verwaltung. Das hat sich nun geändert. Hat die Maßnahme doch sowohl die Anbindung von Neubrück zum Ziel, als auch eine Verringerung der im letzten Nahverkehrsplan dokumentierten Überlastung Linien 1 und 9 auf den Strecken aus den rechtsrheinischen Stadtteilen in Richtung Innenstadt.

Kritische Anmerkungen

Leider greift die Stadt die Anregung des VCD für die zukünftige Linienführung nicht auf. Statt einer vom VCD aufgezeigten Verlängerung der am Bahnhof Deutz endenden Verdichter der Linie 9 über Ostheim nach Neubrück, plant die Stadt, die heutigen Verdichtungsfahrten der Linie 1 nach Brück/Refrath hinter Merheim nach Neubrück abzuleiten. Dies ist der städtischen Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan zu entnehmen.

Steigender Bedarf wird sich zudem durch das geplante Bebauungsgebiet „Madaus Gartenland“ mit rund 750 neuen Wohnungen ergeben, das östlich des Neurather Rings errichtet werden soll. Das daraus entstehende zusätzliche Fahrgastaufkommen spricht gegen das Bedienungskonzept der Verwaltung, das eine fahrgastunfreundliche Taktreduzierung auf der Linie 1 zwischen Merheim und Refrath vorsieht und eine sinnvolle Verdichtung der Linie 9 im Abschnitt Deutz – Ostheim nicht berücksichtigt.

Neben verkehrsplanerischen Aspekten gilt es aus Sicht des VCD zu berücksichtigen, dass die Kliniken der Stadt Köln das größte Modernisierungs- und Krankenhaus-Neubauprojekt des nordrhein-westfälischen Gesundheitswesens mit dem Ziel verfolgen, die bisherigen Krankenhäuser Merheim, Holweide und das Kinderkrankenhaus Amsterdamer Straße in den kommenden Jahren auf einem gemeinsamen Gesundheitscampus Merheim zusammenzuführen. Die dadurch entstehende massive Veränderung der Verkehrsnachfrage im Raum Merheim erfordert eine Neustrukturierung des Busnetzes mit dem Ziel einer tangentialen, schnellen Anbindung der nördlichen rechtrheinischen Stadtteile an den Gesundheitscampus und die Stadtbahnstrecken in Richtung Bensberg/Neubrück.

Ausblick

Der VCD erwartet, dass alle Anregungen zur zukünftigen örtlichen Netzgestaltung sowohl für die Stadtbahn wie auch für den Bus bewertet werden müssen und die Auswirkungen hieraus in die Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Liniennetzes einfließen werden.

Der VCD wird sich in die Öffentlichkeitsbeteiligung einbringen. Wer Ideen hat, ist im Arbeitskreis ÖPNV herzlich willkommen. Wir treffen uns von Januar bis November immer am dritten Dienstag im Monat um 19 Uhr im Kleinen Forum der Alten Feuerwache.

Heiner Schwarz/Stephan Weber, VCD-Arbeitskreis ÖPNV ❐



Zukünftiger Streckenverlauf der Stadtbahnlinie durch Neubrück (in Rot)
Quelle: Stadt Köln, Beteiligungskonzept zur politischen Entscheidung.Machbarkeitsstudie Stadtbahnanbindung Neubrück

Busbetrieb

Automatisierung kommt langsam voran

Die Kölner Verkehrsbetriebe unternehmen erste Schritte in Richtung Automatisierung des Busbetriebs.



KVB-E-Bus-Betriebshof Ost in Porz

Bislang hielt sich die KVB hinsichtlich des in der Fachwelt bereits vielfach diskutierten Einstiegs in die Automatisierung des Busbetriebs zurück. In der RHEINSCHIENE wurde zur Notwendigkeit der Automatisierung wegen immer knapper werdender Finanzmittel bereits mehrfach berichtet, siehe etwa Ausgabe 73, Seite 14.

Nun scheint es aber einen ersten Ansatz bei der KVB zu geben, in die Thematik einzusteigen: Auf der Projektseite eines einschlägigen Beratungsunternehmens wird das Vorhaben „Automatisiertes Fahren in den KVB-Busbetriebshöfen Porz und Nord“ vorgesellt. Der Projektstart war im Juni 2026. Was zunächst weniger spektakulär aussieht als andere Automatisierungsprojekte, könnte sich als zielführende Strategie erweisen.

Projekte mit mäßiger Bilanz

Bislang zeichneten sich alle ÖPNV-Automatisierungsprojekte im Straßenraum dadurch aus, dass sie mit großen Erwartungen gestartet wurden, um nach dem Auslaufen der Projektförderung sang- und klanglos in der Versenkung zu verschwinden. Das regional bekannteste Beispiel hierfür ist der in Monheim durchgeführte Shuttebetrieb „Altstadtstromer“, der im September 2025 nach fünfjähriger Betriebszeit eingestellt wurde. Voll autonom fuhren die fünf Kleinbusse, die eigens für das Projekt angeschafft wurden, zu keinem Zeitpunkt. Alle Fahrten wurden aus einer Leitstelle überwacht und durch einen „Operator“ im Fahrzeug begleitet.

Allen Automatisierungsprojekten in Deutschland ist gemein, dass die Technik zwar grundsätzlich funktioniert, aber bislang nicht den Stand erreicht hat, um den entscheidenden Schritt des unbegleitenden Fahrens tatsächlich gehen zu können. Aktuell ist diese Situation auch im viel beachteten Projekt „ALIKE“ in Hamburg zu beobachten: Die VW-Tochter Moia, die in diesem Projekt mit autonomen Kleinbussen auf Basis des VW-Modells id BUZZ einen bedarfsorientierten Sammelverkehr betreiben möchte, verschiebt den lange angekündigten Testbetrieb Monat für Monat. Jüngste Pressemeldungen kolportieren sogar schon einen Ausstieg von VW aus dieser Technik. Das würde wohl das Ende der Entwicklung von hochautomatisierten Fahrzeugen in Deutschland bedeuten, nachdem sich Mercedes Benz und BMW, vermutlich aus Kostengründen, auch schon hiervon verabschiedet haben.

Unzureichender Rechtsrahmen

Bislang sind auch die rechtlichen Grundlagen für das autonome Fahren in Deutschland noch nicht ausreichend. 2021 wurde das Gesetz zum autonomen Fahren auf den Weg gebracht, nach dessen Regelungen autonom fahrende Fahrzeuge zwar ohne physisch anwesende Fahrende am Straßenverkehr teilnehmen, sich jedoch nur innerhalb von festgelegten Bereichen bewegen dürfen. Zudem ist eine ständige Überwachung durch eine aufsichtsführende Person erforderlich, die im Not- oder Störungsfall direkt auf das Fahrzeug zugreifen können muss. Um das autonome Fahren von Bussen tatsächlich im Linienbetrieb mit Fahrgästen einzuführen, bedarf es noch einer Reihe begleitender Regelungen, so zum Beispiel für die Ausgestaltung der Fahrzeuge, Anforderungen an Leitstellen und deren Personal bis hin zum Personenbeförderungsrecht.

In den USA und in China verkehren in einigen Städten schon hunderte von so genannten „Robotaxis“, wenn auch nicht immer mit der Zuverlässigkeit, die im Vorfeld versprochen wurde. Aber immerhin: Mit den gemachten Erfahrungen kann die Technik gezielt weiterentwickelt werden.

Kleine Schritte

An dieser Stelle kommen wir zurück zur KVB. Anstatt direkt automatisierte Busse auf öffentlichen Straßen einzusetzen und dann irgendwann ernüchternd festzustellen, dass alles noch nicht so klappt, wie es sollte, fängt die KVB kleiner an: Die Automatisierung von Busbewegungen im Fahrzeugdepot ist zwar für die Öffentlichkeit nicht spektakulär wahrnehmbar. Hier kann die Technik aber in einem überschaubaren Rahmen zur Reife gelangen, um sie dann im nächsten Schritt auf öffentlichen Straßen einzusetzen.

Wird die Automatisierungstechnik dann auf einzelnen Buslinien beherrscht, was betriebswirtschaftlich schon erhebliche Vorteile mit sich brächte, wäre der nächste logische Schritt der unbegrenzte Einsatz im Straßenland, zum Beispiel im Rahmen von Bedarfsverkehren, wie sie aktuell in Hamburg geplant sind.

Wichtig zu wissen ist, dass automatisierte Fahrzeuge, auch wenn sie von einer Leitstelle überwacht werden, ihre Umgebung, in der sie sich bewegen, sehr gut kennen müssen. Die Fahrzeuge müssen also für ihre Einsätze trainiert werden. Dies ist in einem geschützten Raum wie dem Betriebshof sehr viel besser möglich als im öffentlichen Straßenland, wo direkt alle denkbaren Herausforderungen auf einmal von den Fahrzeugen zu bewältigen wären.

Ob der Kölner Ansatz zum Erfolg führt, wird erst in einigen Jahren absehbar sein. Angesichts der bislang gemachten Erfahrungen bei der Busautomatisierung, autonome Busse gleicht auf der Straße fahren zu lassen, erscheint der KVB-Weg vielversprechend.

Wird diese Technologie erfolgreich, bieten sich große Chance insbesondere auch für eine bessere ÖPNV-Grundversorgung im ländlichen Raum, da die Automatisierung eine wesentliche Voraussetzung für ein bedarfsgesteuertes, jederzeit verfügbares Angebot ist.

Stephan Weber,
VCD Arbeitskreis ÖPNV ❐

Pressearbeit der VCD-Verbände Köln und Bonn/Rhein-Sieg/Ahr

Generalsanierung kommt wie geplant

Der VCD freut sich über die Entscheidung des Bundesverkehrsministers und der Chefin der Deutschen Bahn AG, die Linke Rheinstrecke doch wie geplant in 2028 zu sanieren.

Seit mehr als zwei Jahren arbeiten alle Beteiligten an einer Umsetzung der geplanten Generalsanierung. Anfang Oktober jedoch waren Überlegungen der Bahn zur Verschiebung oder Neukonzeption der Sanierung bekannt geworden. In dem am 6. Oktober vom Bundesministerium für Verkehr vorgestellten „Infraplan 2026" war die Maßnahme nicht mehr enthalten. Der Infraplan 2026 führt die wesentlichen Maßnahmen zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in einer Gesamtsicht zusammen und zeigt für die Jahre 2026 bis 2030, welche Maßnahmen im Schienennetz vorgesehen sind.

Eine Kehrtwende hätte fatale Folgen gehabt- nicht nur für die täglich 40.000 Pendlerinnen und Pendler zwischen Köln, Euskirchen und Bonn, sondern auch für die Wirtschaft, Universitäten, Unternehmen und Verwaltungen im Großraum Köln-Bonn.

„Auch wenn zunächst nur zwischen Hürth-Kalscheuren und Koblenz saniert wird und der Abschnitt im Mittelrheintal zwischen Koblenz und Mainz erst nach 2031 an die Reihe kommt, ist die Entscheidung ein gemeinsamer Erfolg der Landesverkehrsminister aus NRW und Rheinland-Pfalz, der Stadt Bonn, von go.Rheinland und vom VCD," so der Vorsitzende des VCD-Bonn/Rhein-Sieg/Ahr, Rainer Bohnet. Eine komplette Absage oder Verschiebung der Generalsanierung wäre ein Desaster gewesen. Denn die alten Stellwerke in Bonn-Bad Godesberg, in Brühl und in Bornheim-Sechtem sind stark störanfällig und müssen dringend durch elektronische Stellwerke ersetzt werden, um der Gefahr einer dauerhaften Sperrung der Strecke zu vermeiden.

Jetzt Ersatzverkehr planen!

Der VCD appelliert an die Kommunen und go.Rheinland, den VCD sowie die anderen Fahrgastverbände bei den Planungen eines guten Schienenersatzverkehrs mit schnellen und direkten Busverbindungen zu beteiligen.

VCD Regionalverband Köln ❐

Neues Hinweisschild am Hansaring mit veralteten Angaben

Geisterlinien im Niemandsland

Im Mai 2022 fiel mir auf, dass das Hinweisschild am mittleren Abgang der Haltestelle Hansaring doch etwas in die Jahre gekommen ist: beschmiert, abgeblätterte Farbe, vor allem aber Linienbezeichnungen, die es in Köln nicht gibt: Die Linie 6 fährt seit Jahrzehnten nicht mehr an dieser Haltestelle. Außerdem tragen die Stadtbahnlinien in Köln kein „U" im Namen. Warum kümmert sich niemand darum? Möglicherweise handelt es sich bei diesem Treppenabgang um ein Niemandsland: Irgendwo zwischen den Zuständigkeiten von DB InfraGo, KVB und Stadt Köln liegt hier ein „lost place".

Über die folgenden Jahre verstärkte sich der Eindruck. Der Zustand des Schildes wurde immer desaströser. Im November 2025 sprach ich mit einem Kontakt bei go.Rheinland darüber und machte ein neues Bild.

Ein halbes Jahr später erreicht mich die frohe Kunde, dass das Schild nun ausgetauscht worden sei. Doch leider hat beim Aufgabenträger, Infrastrukturbetreiber oder der Stadt niemand mal darüber nachgedacht, die Beschriftung zu aktualisieren. Die alte Beschriftung wurde aus der Schublade geholt und sorgsam auf ein neues Schild aufgebracht.

Mit ein wenig Glück wird das Schild in kurzer Zeit wieder so aussehen wie vorher. Vielleicht wagen die Zuständigen dann in 20 Jahren einen neuen Versuch, die richtigen Linien mit den richtigen Bezeichnungen anzuzeigen.

Alexander Krummeich ❐



Hinweisschild am Hansaring im Wandel der Zeit: Mai 2022, November 2025, Mai 2026 (von oben nach unten) – trotz erneuerter Gestaltung bleibt die falsche Information erhalten.

Expressbusse auf der Aachener Straße

Entlastung für die Ost-West-Achse

Expressbusse in Köln können die KVB-Schiene in der Innenstadt entlasten.

Nebebstehend veröffentlichen wir eine Abbildung aus der Machbarkeitsstudie zu Expressbussen in Köln, die ein Verkehrsbüro im Auftrag der Stadt erarbeitet hat. Diese ist zwar öffentlich, doch bisher haben weder Politik noch Medien ihre Bedeutung erkannt. Die Abbildung zeigt die Belastungsveränderungen im KVB-Netz, wenn Expressbusse in Köln fahren.

Konkret hat das Verkehrsbüro vier Linien untersucht. Die Verbindung X1 von Rodenkirchen über die Innere Kanalstraße und die Zoobrücke nach Kalk hat die größte Bedeutung. Inklusive des Astes nach Nippes wird die Nachfrage mit 24.300 Einsteigenden pro Tag ausgewiesen.

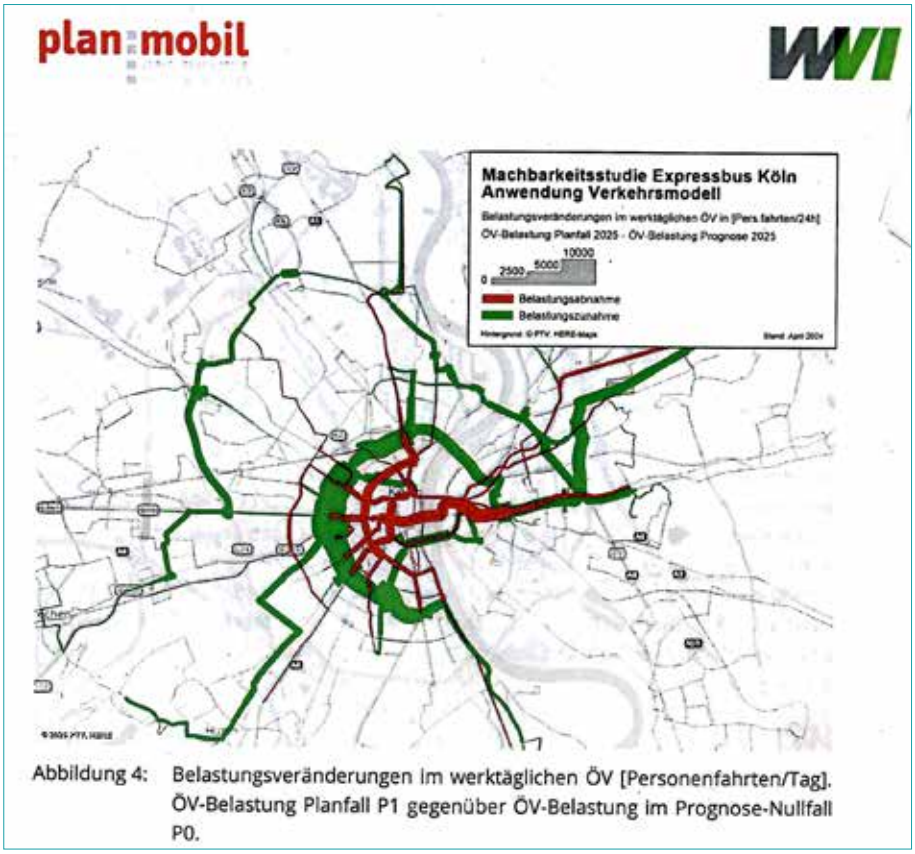


Abbildung 4: Belastungsveränderungen im werktäglichen ÖV [Personenfahrten/Tag]. ÖV-Belastung Planfall P1 gegenüber ÖV-Belastung im Prognose-Nullfall P0.

Quelle: Machbarkeitsstudie Expressbus Köln

Ein Blick zurück

Der Erfolg der Unibuslinie von Ehrenfeld zur Universität findet sich hier wieder. Zur Erinnerung: Der VCD demonstrierte 1991 mit einem angemieteten KVB-Bus für eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße und der Universitätsstraße. Es dauerte dann noch viele weitere Jahre und einiges an Beharrlichkeit, bis diese Linie schließlich gegen alle Widerstände von KVB, Verwaltung und Politik durchgesetzt wurde.

Vor 35 Jahren hatte sich die KVB noch geärgert, dass mit ihrem eigenen Bus demonstriert wurde. Heute gehört die sogenannte Unibuslinie zu den nachfragestärksten KVB-Buslinien und verkehrt im 10-Minuten-Takt.

Potenzial der Expressbusse

Nicht nur die Nachfrage ist da, sondern dieser Expressbus bedeutet auch eine Antwort auf die Frage nach der Kapazitätssteigerung auf der Ost-West-Achse:

- Es braucht keine kostspielige U-Bahn in der Kölner Innenstadt.
- Es braucht keine kostspielige Ertüchtigung der Deutz-Kalker-U-Bahn.
- Es braucht keine kostspieligen 90 Meter langen Bahnen, deren Zukunft im Übrigen ungewiss ist.
- Es braucht keine kostspielige Erweiterung der Bahnsteige auf der gesamten Ost-West-Achse von Weiden-West nach Bensberg.

Expressbusse genügen für eine deutliche Kapazitätszunahme auf der Ost-West-Achse und darüber hinaus im gesamten Innerstädtischen Stadtbahn- und Straßenbahnnetz. Und das alles kann in kurzer Zeit und mit deutlich weniger Kosten für die Stadt Köln umgesetzt werden.

Zugleich könnte das Planungsteam der Ost-West-Achse genutzt werden, um die Planung der Expressbuslinien X1 und auch X5 zur Entlastung der S-Bahn Köln-Bergisch-Gladbach zügig anzugehen und umzusetzen.



Im Jahr 1991 demonstrierte der VCD mit einem angemieteten Bus für eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße

Dabei sind bestimmt noch Kapazitäten an Planerinnen und Planern frei, um dann wichtige Stadtbahnprojekte planen zu können, zum Beispiel die Linie7/17 oder die Verlängerung der Gürtellinie 13 bis zum Rhein. Bisher fehlt es nach Auskunft des Verkehrsdezernats ja an Personal.

„Auf Grund der hohen Nachfrage der Streckenführung von Rodenkirchen nach Kalk sollte im Korridor X1 die meistfrequentierte Variante umgesetzt werden", so die Aussage der Gutachter. Doch in Köln verhallte diese Aussage völlig. Es ist an der Zeit, einen politischen Beschluss, für die Expressbuslinien oder zumndest die Linie X1 auf den Weg zu bringen, und schon ist der teure Ost-West-Spuck vorbei.

Wer sich für eine Kapazitätsentlastung für die Linie 1, 7 und 9 ausspricht, der kann diese Studie nicht länger ignorieren. Wer Geld sparen will und schnell zum Ziel kommen will, auch nicht. Was für eine Wirkung doch Busse haben können.

Roland Schüler ❐

Deutzer Freiheit

Die Situation nach dem Dialogverfahren

Beschreibung und Bewertung der Ergebnisse des Dialogverfahrens zur zukünftigen Gestaltung der Deutzer Freiheit

Mitte Juni dieses Jahres ist das Dialogverfahren zur Deutzer Freiheit zu Ende gegangen, drei Jahre nach dem gerichtlich erzwungenen Ende des Verkehrsversuchs. Ziel war es, aus den unterschiedlichen Sichtweisen auf die Straße eine gemeinsame, das Veedel einende Idee zu entwickeln. Beteiligt waren ausschließlich lokale Akteure und Vereine sowie zufällig ausgesuchte Anwohnende.

Ergebnisse des Verfahrens

Die Abschlusspräsentation beschreibt die Deutzer Freiheit als vielfältigen urbanen Raum mit unterschiedlichen Funktionen, etwa Geschäftsstraße und Veedelstreffpunkt, aber auch Radhauptroute. Die Beteiligten waren sich darin einig, die Deutzer Freiheit aufzuwerten: Sie soll grüner, klimatisch besser angepasst werden, mehr Aufenthaltsqualität und Sitzmöglichkeiten erhalten, der Verkehr soll gebremst werden. Die Bedeutung der Straße als zentrale Ost-West-Achse für den Radverkehr wurde ausdrücklich anerkannt.

Die Maßnahmen wurden verschiedenen Zeiträumen zugeordnet. Viele Maßnahmen zum Verkehr wurden im Verfahren im Konsens empfohlen. Dazu gehören:

- die Verkehrsberuhigung durch die Einführung von Tempo 20,
- die Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs durch zusätzliche Querungsmöglichkeiten und freie Sicht an Kreuzungen,
- eine bessere Ordnung des Rad- und Mikromobilitätsverkehrs durch den bedarfsgerechten Ausbau von Fahrradabstellanlagen, die Einrichtung von Abstellflächen für E-Scooter sowie die Prüfung alternativer Routen für den Ost-West-Durchgangsradverkehr,
- eine bessere Organisation der Kfz-Stellplätze, die Einführung eines Parkleitsystems, die stärkere Nutzung von Parkhäusern und Quartiersgaragen sowie eine schrittweise Verlagerung der Abstellflächen aus dem Straßenraum.



Zugestellter Bürgersteig

Auch wenn weiterhin Autoverkehr zugelassen ist, sollen zeitliche Sperrungen für autofreie Tage oder Veranstaltungen möglich bleiben. Kein Konsens wurde hinsichtlich der Einrichtung einer Fußgängerzone sowie zum Mindestumfang der öffentlichen Parkplätze erzielt.

Bewertung

Die Maßnahmen ergeben kein kohärentes Gesamtbild, eine Handlungsanweisung lässt sich aus ihnen nicht ableiten. Eine Umsetzung aller Maßnahmen würde unweigerlich zu Konflikten führen. Beispiel Parken: Es ist nicht möglich, gleichzeitig mehr Sitzgelegenheiten und mehr Grün anzulegen, ohne Kfz-Stellplätze zu beseitigen. Auch die angedachten Quartiersgaragen bieten hier keine Lösung, da in Deutz geeignete Standorte nicht zu sehen sind. Angesichts der erkennbaren dramatischen klimatischen Veränderungen ist deutlich davon abzuraten weitere Kurzzeit-Parkplätze in Deutz zu etablieren. Stehende Autos tragen wesentlich zur Überhitzung dicht besiedelter urbaner Räume bei. Zudem wurde das Angebot an Kurzzeitparkplätzen bereits im Rahmen des Verkehrsversuchs durch Angebote in der Graf-Gessler-Straße und in Höhe des Gotenrings erhöht.

Da ausschließlich lokale Akteure beteiligt waren, ist ist es nicht gelungen, der stadtweiten Bedeutung der Deutzer Freiheit gerecht zu werden. Es finden sich Vorschläge zur Umleitung oder Einschränkung des Radverkehrs, die der überörtlichen Funktion der Deutzer Freiheit als wichtige Ost-West-Radverbindung nicht gerecht werden.



Der Kfz-Verkehr ist zurück.

Seit Jahren wird versucht, alternative Wege für den Radverkehr zu finden. Alle bislang betrachteten Varianten, etwa die Führung durch die Adolphstraße oder die Wegnahme einer Autospur zugunsten des Radverkehrs auf der Mindener Straße, sind jedoch wenig attraktiv oder mit zusätzlichen Problemen verbunden.

Hier bremste sich der Prozess selbst aus, lokale Perspektiven sind legitim, reichen aber bei einer Straße mit gesamtstädtischer Verkehrsfunktion nicht aus. Beide Perspekten, also sowohl die lokale wie auch die überörtliche, müssen berücksichtigt werden.

Forderungen

Radfahren ist klimafreundlich und schont den öffentlichen Raum. Trotzdem hatte der Radverkehr im Gremium offenbar wenig Befürworter.

Aus unserer Sicht sollte die Deutzer Freiheit als Fahrradstraße ausgewiesen und gestaltet werden. Dies klingt zunächst nach Provokation, ist aber eine logische Schlussfolgerung aus den im Konsens entschiedenen Punkten. Eine Markierung als Fahrradstraße gibt ihr ein wiedererkennbares Design über den gesamten Straßenverlauf hinweg, egal ob und in welchen Abschnitten Autos zugelassen sind. Eine Fahrradstraße reduziert

die Gesamtgeschwindigkeit deutlich. Die Geschwindigkeit von Fahrrädern liegt im Schnitt unter 20 km/h, die auf der Deutzer Freiheit verbauten Hubbel verlangsamen auch die Fahrt von potentiell schnelleren Gefährten wie Lastenrädern zusätzlich. Auch wenn in einigen Abschnitten Autos fahren würden, würde so eine Grundgeschwindigkeit von deutlich unter 30 km/h und damit niedriger als heute realisiert.

Innerhalb der Straße können weitere Maßnahmen den Fußverkehr stärken. Durch prägnante Markierungen zur Abgrenzung von Fuß- und Radverkehr und Elemente wie Blumenkübel würde die Straße klarer lesbar, langsamer Rad gefahren und das Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr verringert und die gefühlte und tatsächliche Sicherheit der Zufußgehenden erhöht.

Auf der gesamten Länge der Straße sollten freiwerdende Parkplätze der Aufenthaltsqualität zugutekommen, etwa durch nichtkommerzielle Sitzmöbel.

Eine Fahrradstraße bietet auch die (bereits beschlossene) Möglichkeit, die mitteren Abschnitte der Deutzer Freiheit autofrei zu stellen und dort einen verkehrsberuhigten Geschäfts- und Cafébereich entstehen zu lassen.

Fazit

Die Deutzer Freiheit hat das Potenzial, eine Vorbildstraße für Köln zu werden. Als Fahrradstraße könnte sie durchgehend einheitlich gestaltet werden. Durch den Verzicht auf Autos in den zentralen Bereichen der Freiheit wäre es möglich, mehr Platz für den Fußverkehr und gleichzeitig ausreichend Platz für den Radverkehr zu schaffen. Freiwerdende Parkplätze können für andere Zwecke genutzt werden. Wichtig ist, wie schon oft beschrieben, die Gestaltung der Straße möglichst nicht zu geradlinige zu belassen, sondern zu überlegen, wo Schlenker eingebaut werden können, um eine langsamere Grundgeschwindigkeit zu erreichen.

Michael Vehoff,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr ❐



Cafés im zentralen Bereich

Luxemburger Straße

Radspuren statt nur Autospuren?

Für die Einrichtung von Fahrradspuren auf der Luxemburger Straße gibt es gute Argumente.

Der Mobilitätsausschuss des Stadtrats hat am 22. September 2026 beschlossen, mittels eines Verkehrsgutachtens zu prüfen, ob auf der Luxemburger Straße in jeder Fahrtrichtung eine Autospur zugunsten eines Radfahrstreifens entfallen kann. Der Anlass für diese Prüfung ist die Überschreitung der Lärmgrenzwerte auf der Luxemburger Straße, die vor allem durch den Autoverkehr verursacht wird.

Seit vielen Jahren setzen wir uns dafür ein, die Luxemburger Straße an die Mobilitätsrealität des Jahres 2026 anzupassen. Dabei arbeiten wir mit anderen Verkehrs- und Umweltverbänden sowie der IG Lebenswerte Lux zusammen. Diese Kölner Bürgerinitiative engagiert sich für mehr Verkehrssicherheit, besseren Lärmschutz und eine höhere Aufenthaltsqualität auf der Luxemburger Straße.

Trotz eines stark gestiegenen Radverkehrsanteils verfügt diese zentrale Verkehrsachse weiterhin über vier Autospuren, aber keinerlei Radinfrastruktur. Die Autolobby spricht sich für die Beibehaltung der alten Autoinfrastruktur aus – doch die Fakten sprechen eine andere Sprache. Die Befürworter der Beibehaltung der vier Autospuren betrachten immer nur den Ist-Zustand. Die Erfahrung zeigt jedoch: Sobald die Infrastruktur verändert wird, wie in den letzten Jahren auf den Ringen, wo auch Autospuren in Radspuren umgewandelt wurden, ändert sich die Verkehrsmittelwahl deutlich. Auf dem Hohenzollernring werden mittlerweile an sehr vielen Tagen mehr Fahrräder als Autos gezählt.

Die Erzählung von den zwei uneingeschränkt nutzbaren Autospuren in jede Richtung stimmt schon längst nicht mehr: Ohne Schutzstreifen müssen die Radfahrer die rechte Autospur mitbenutzen. Das nebenstehende Foto zeigt diese heikle Situation eindrücklich. Und nicht selten ist die äußere Spur durch Lieferfahrzeuge blockiert.

Die Forderung, die Häuser an der Luxemburger Straße mit Lärmschutzfenstern auszustatten, scheint nicht allein aus Kostengründen absurd: Bei der sommerlichen Hitze kann dann nicht mehr gelüftet werden. Da steht dann wohl eine Forderung nach Klimaanlagen im Raume, bezahlt von der Stadt Köln.

Dass die Gegner der Fahrradspur so lange das beschlossene Verkehrsgutachten abgelehnt haben, ist gut nachvollziehbar. Sie befürchteten wohl zu Recht, dass ihre Position nach dem Gutachten nicht mehr zu halten sein wird.

Die Luxemburger Straße benötigt sichere, durchgängige Radspuren. Die Straße muss endlich zu einer modernen, sicheren und klimafreundlichen Verkehrsachse werden. Weniger Autospuren führen nicht zu mehr Stau – vielmehr verteilen sich Verkehrsströme anders, und ein Teil wechselt auf das Rad.

Hans-Georg Kleinmann ❐



Noch ist Radfahren auf der Luxemburger Straße nur etwas für Mutige.

Gastbeiträge der Stadt Köln

Wie Köln den Radverkehr in der Innenstadt entwickelt

Im Juni 2026 ist ein Jahrzehnt vergangen, seit der Rat der Stadt Köln das Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) einstimmig beschlossen hat. Was als ambitionierter Handlungsrahmen begann, hat das Gesicht der Kölner Innenstadt mittlerweile grundlegend verändert.

Aus einzelnen Maßnahmen sind durchgängige Radrouten gewachsen. Viele schmale Radwege auf den Nebenanlagen hat die Stadt Köln entfernt und stattdessen 2,50 Meter breite Radfahrstreifen nach Kölner Standard auf der Fahrbahn markiert. Dabei sind erstmals in Köln ganze Autofahrspuren zugunsten des Radverkehrs umgewandelt worden. Die Nebenanlagen gehören allein dem Fußverkehr. Dadurch sind Zufußgehende sicher unterwegs und haben ausreichend Platz zum Flanieren. Vor dem RVKI wurden Radwege in Köln meist punktuell bei ohnehin anstehenden Straßensanierungen mitgeplant. Neu war der systematische, großräumige und achsenbezogene Ansatz.

Vom Bürgerwunsch zum Ratsbeschluss

Das Beteiligungsverfahren bei der Konzepterstellung hatte es in der Form in Köln noch nicht gegeben. Der Anstoß für den systematischen Wandel erfolgte schon Jahre vor dem eigentlichen Beschluss: Im Bürgerhaushalt 2008 bezogen sich mehr als 30 der 100 meistgenannten Verkehrsvorschläge auf den Radverkehr. Die Politik griff das auf und beauftragte externe Büros, den gesamten Stadtbezirk Innenstadt aus Radverkehrssicht zu untersuchen.

2014 startete das Gutachten Innenstadt. Von Beginn an setzte die Stadt Köln auf einen intensiven Beteiligungsprozess:

- Insgesamt 904 Anregungen und Hinweise aus der Bürgerschaft flossen in die Bestandsaufnahme ein.
- Ein breiter Facharbeitskreis aus Polizei, Verbänden wie ADFC, VCD, ADAC und der IHK beriet intensiv.
- In mehreren vollbesetzten Beteiligungsveranstaltungen definierten Politik, Verwaltung und Bürger*innen gemeinsam das Zielnetz.

2016 beschloss der Rat das Gutachten als verbindlichen Rahmen zur Umsetzung. Die Stadt Köln konzentrierte sich zunächst auf Maßnahmen, die sie schnell umsetzen konnte und die eine hohe Wirkung hatten (sogenannte Eimerplan-Maßnahmen). Zudem schuf sie fünf zusätzliche Stellen für Planung und Ausführung, um die personellen Voraussetzungen für die Umsetzung zu sichern.

Das neue Fahrgefühl

Zehn Jahre nach dem Ratsbeschluss und unzählige umgesetzte Einzelmaßnahmen



Von oben nach unten: Friesenwall, Hansaring und Brüsseler Straße jeweils vor und nach der Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen. [Fotos: Stadt Köln]

Die Transformation in Zahlen

- 17 freilaufende Rechtsabbieger hat die Stadt Köln im Innenstadtbereich zurückgebaut, um Abbiegeunfälle zu vermeiden.
- Rund 26 Kilometer neue Radinfrastruktur, in der Regel 2,50 Meter breite Radfahrstreifen, entstand auf der Fahrbahn.
- Fast 1.000 Radfahr-Piktogramme markieren die Strecken, etwa 400 davon auf den Ringen.
- Allein auf den Kölner Ringen sind dort, wo vorher bauliche Radwege auf den Nebenanlagen verliefen, 400 neue Außengastro-Sitzplätze entstanden. Mehr als 300 weitere Sitzplätze sind auf dem Friesenwall und dem Mauritiuswall hinzugekommen.
- Fast 3.000 Fahrradabstellplätze in der Innenstadt hat die Stadt Köln neu geschaffen – davon ca. 1.000 auf den Ringen.
- 69 Mobilstationen sind allein in der Innenstadt entstanden, die Shared-Mobility-Angebote ordnen und die Gehwege entlasten.

und Lückenschlüsse später zeigt sich heute die Wirkung im Stadtbild: Das geplante Radverkehrshauptnetz weist in der Innenstadt heute eine weitgehend durchgehende Netzstruktur auf. Radfahrer*innen sind auf sicheren, komfortablen Wegen unterwegs. Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn konnten verkehrliche Konflikte mit dem Fußverkehr spürbar reduziert werden. Die Neugestaltung der Verkehrsflächen kommt damit nicht nur den Radfahrenden zugute, sondern steigert die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der gesamten Innenstadt.

Leuchttürme mit bundesweiter Strahlkraft

Zehn Jahre Radverkehrskonzept Innenstadt machen deutlich: Mutige Beschlüsse, personelle Ressourcen und ein transparenter Beteiligungsprozess zahlen sich aus. Projekte wie die stufenweise Umgestaltung der Kölner Ringe („Ring frei“), die Radfahrstreifen auf der Magnus- und Christophstraße oder die Umwandlung des Friesenwalls zur Fahrradstraße (2. Platz Deutscher Fahrradpreis 2020) haben Maßstäbe gesetzt und bundesweit Beachtung in der Fachwelt gefunden. Sie zeigen exemplarisch, wie aus autozentrierten Verkehrsachsen moderne, geschützte und nachhaltige Urbanitätsräume entstehen können und wie die Neuverteilung von Straßenraum dazu beiträgt, den Verkehr zu ordnen und die Mobilität im urbanen Raum zukunftsfähig aufzustellen.

Angebote werden angenommen

Dass das Angebot wirkt, belegen die Zahlen: Auf den ausgebauten Routen steigt der Radverkehr stark an. Der allgemeine Trend von zwei bis drei Prozent mehr Radverkehr pro Jahr setzt sich unvermindert fort – ein deutliches Signal dafür, dass sichere und komfortable Infrastruktur Menschen nachhaltig zum Umsteigen bewegt. Von Januar bis Ende September waren an 71 Tagen mehr Radfahrende als Kfz am Hohenzollernring unterwegs.

Das Netz wächst weiter

In den kommenden Jahren führt die Stadt Köln das Radverkehrskonzept Innenstadt Schritt für Schritt weiter. In der nächsten Ausbauphase wächst das Fahrradstraßennetz – unter anderem Im Sionstal und am Severinswall –, damit Radfahrende dort sicherer und bequemer unterwegs sind. In der Roon- und Zeughausstraße schließt die Stadt Köln weitere Lücken im Netz und schafft direkte, gut nutzbare Verbindungen. Außerdem setzt sie die Radinfrastruktur entlang der Nord-Süd-Fahrt fort und stärkt damit die Führung des Radverkehrs in der Innenstadt.

Stadt Köln ❐

Karte zum Radverkehrskonzept Innenstadt

Neue Fahrradstraßen in Köln

In der **Jesuitengasse** in Nippes hat die Stadt Köln zwischen der Schmiedegasse und der Amboßstraße auf gut 250 Metern eine Fahrradstraße eingerichtet. Hinzu kommt eine Verbesserung für Zufußgehende durch Verbreiterung der Gehwege. Diese Maßnahme ist ein weiterer Baustein zur Stärkung der beschlossenen Fahrradstraßenachse, nachdem bereits zuvor in der nördlichen Mönchsgasse eine Fahrradstraße eingerichtet wurde. Beide Maßnahmen konnten mit einer Sanierungsmaßnahme kombiniert werden. Für den Lückenschluss zwischen den beiden Abschnitten ist die Planung bereits erstellt worden.

Im Rahmen der notwendigen Sanierung der **Feltenstraße** in Bickendorf konnte im September zwischen Äußere Kanalstraße und Rochusstraße eine Fahrradstraße fertiggestellt werden. Hinzu kommt die Parallelfahrbahn zur Äußeren Kanalstraße bis zur Subbelrather Straße. Somit konnten ca. 350 Meter Fahrradstraße eingerichtet werden. Diese dient zusätzlichem dem Schulverkehr in diesem Bereich, durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs gemäß aktueller Richtlinien konnte zusätzlich die Situation für den Fußverkehr durch breitere Gehwege verbessert werden. Neben den Standards der Fahrradstraße wird auch eine Mobilstation eingerichtet, um den Umweltverbund weiter zu fördern.

Voraussichtlich noch in diesem Jahr wird **Im Sionstal** in der Kölner Innenstadt zwischen der Mechtildisstraße und der Kleinen Witschgasse eine neue Fahrradstraße eingerichtet. Dazu wird das Kölner Fahrradstraßen-Design angewandt, also werden große Fahrradstraßen-Piktogramme aufgetragen, der Sicherheitsraum zum Kfz-Parken abmarkiert, eine rote Begleitlinie aufgetragen und zahlreiche neue Radabstellanlagen installiert. Außerdem wird die Einbahnstraße Follerstraße zwischen Im Sionstal und Koelhoffstraße für Radfahrende in Gegenrichtung in diesem Zuge geöffnet.

Im April 2026 hat die Bezirksvertrung Porz die Einrichtung einer Fahrradstraße im Rahmen der RadPendlerRoute auf der Straße In der **Westhovener Aue**, zwischen dem Westhovener Weg und der Armand-Peugeot-Straße, beschlossen. Der 1,5 Kilometer lange Abschnitt wird damit der erste Abschnitt der nördlichen Alternativtrasse der RadPendlerRoute 4, der nach dem Planungsleitfaden der RadPendler-Routen umgesetzt wird. Dies zeigt sich insbesondere durch die grüne Begleitlinie, die den Verlauf der RadPendlerRoute hervorhebt. Durch die Einrichtung der Fahrradstraße soll eine attraktive und sichere Alternative zum stark frequentierten Leinpfad am Rheinufer geschaffen werden. Die Umsetzung ist für das erste Halbjahr 2027 vorgesehen.

Stadt Köln ❐



Feltenstraße in Bickendorf [Foto:Stadt Köln]

Mobilstationen in Köln

Ausbau und neues Auswahlverfahren für E-Scooter

Die Stadt Köln schafft mit dem Ausbau von Mobilstationen die Grundlage für ein geordnetes Leihangebot von Fahrrädern und E-Scootern im öffentlichen Raum. Ein neues Auswahlverfahren soll zudem die Zahl der E-Scooter reduzieren und die Qualität des Angebots verbessern.

Mit dem 2024 beschlossenen „Raumbuch Mobilstation“ hat die Stadt Köln die Grundlage für eine einheitliche Gestaltung und den sukzessiven stadtweiten Ausbau von Mobilstationen geschaffen. Ziel ist die Bündelung verschiedener Angebote des Umweltverbundes sowie die Schaffung klar definierter Bereiche für Sharingfahrzeuge.

Aktuell gibt es im gesamten Stadtgebiet bereits mehr als 150 Shared-Mobility-Standorte mit Flächen für E-Scooter und Leihräder. Weitere Angebote einer Mobilstation können unter anderem Fahrradparken und Lastenradparken sein. Das stationsgebundene System wird kontinuierlich erweitert. Perspektivisch soll ein stadtweit flächendeckendes rein stationsgebundenes System entstehen.

Eine besondere Bedeutung haben die stark genutzten Mobilstationen in der Kölner Innenstadt. Dort besteht bereits eine großflächige Abstellverbotszone, innerhalb derer das Abstellen von E-Scootern und Leihrädern nur in dafür vorgesehenen Flächen zulässig ist. Die Mobilstationen bieten hierfür klar erkennbare und definierte Flächen.



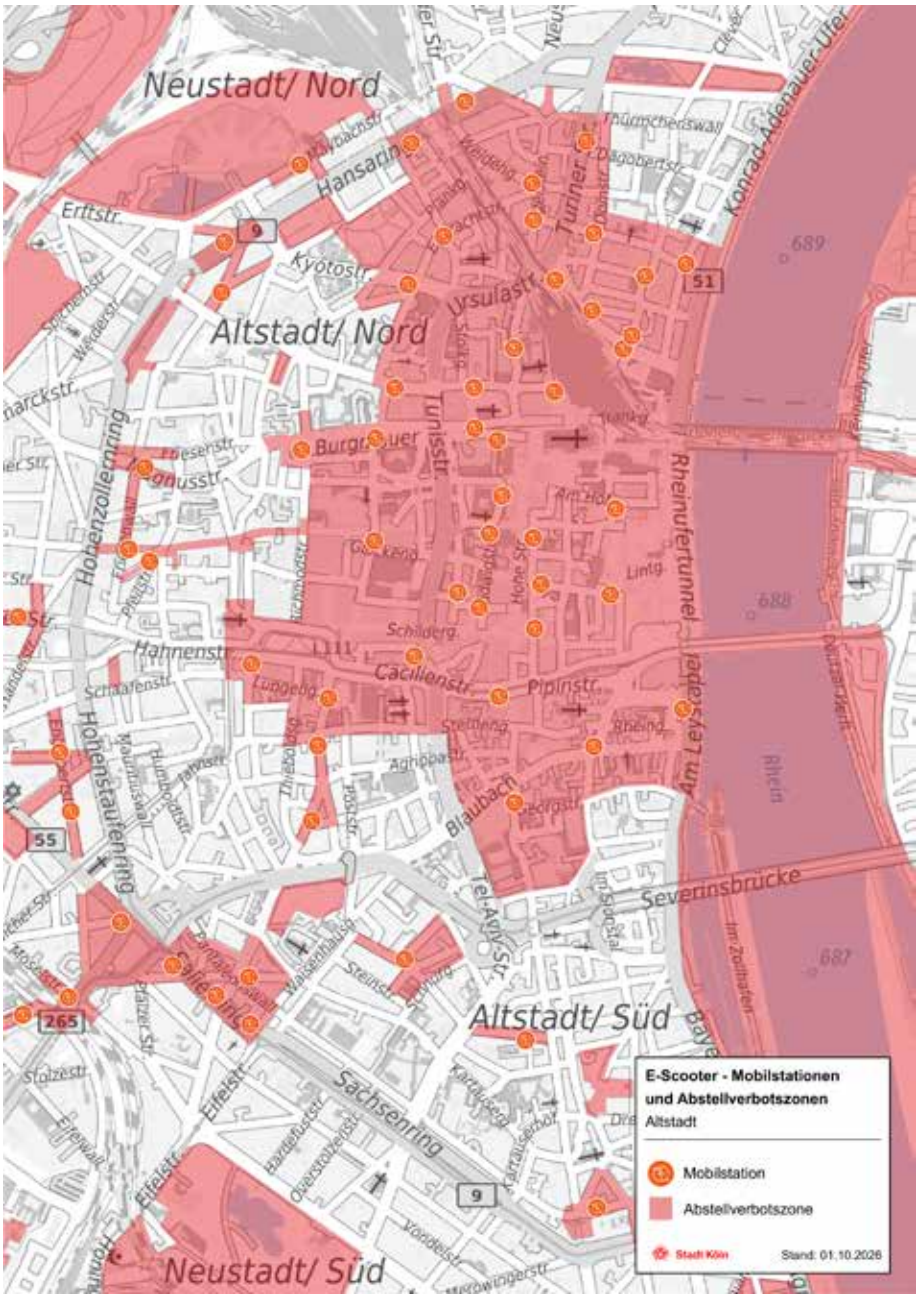
Abstellfäche für Leihräder und E-Scooter in der Richartzstraße [Foto: Stadt Köln]

Seit 2025 ist die Zahl der Anbieter und Fahrzeuge deutlich gestiegen. Mit dem zunehmenden Angebot haben auch die Konflikte im öffentlichen Raum und die Zahl der Beschwerden über abgestellte oder falsch geparkte E-Scooter zugenommen. Die Stadt Köln beabsichtigt daher, mit einem qualifizierten Auswahlverfahren künftig stärker auf die Anzahl, die Qualität und die Ausgestaltung des E-Scooter-Betriebs Einfluss zu nehmen.

Ziel des Verfahrens ist es, die Zahl der in Köln verfügbaren E-Scooter auf etwa die Hälfte der derzeit rund 20.000 Fahrzeuge zu reduzieren. Gleichzeitig soll die Fahrzeugflotte auf drei statt aktuell sechs Anbieter verteilt werden.

Die Anbieter müssen in Ihren Konzepten darstellen, wie sie ihren Betrieb künftig in Köln organisieren und welchen Beitrag sie zu einem sicheren, geordneten und qualitativ hochwertigen Angebot leisten können. Die eingereichten Konzepte der Anbieter werden anhand von Kriterien bewertet.

Stadt Köln ❐



Radfahrende und Fußgänger

Ein nützlicher Streit?

Immer dann, wenn sich Menschen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, einen Raum teilen müssen, birgt dies auch das Potenzial für Konflikte. Doch sind diese tatsächlich so groß, wie oft behauptet wird, und wie kann ihnen begegnet werden?

Diskussionen zwischen Zufußgehenden und Radfahrerenden können sehr heftig sein. Wenn die Emotionen hochkochen, tritt die Suche nach Lösungen, zum Beispiel einer besseren Infrastruktur, schnell in den Hintergrund.

Das Verhältnis ist abhängig vom gesellschaftlichen Miteinander und auch regionalen Traditionen. Die Niederlande unterscheiden sich in dieser Hinsicht zum Beispiel deutlich von uns. Wie heftig gestritten wird, hängt auch von der herrschenden Agenda, den Medien, anstehenden Entscheidungen und dem Weltbild der handelnden Akteure ab. Bisweilen genügen Reizworte wie „Lastenrad“ oder „Ramboradler“, um eine Diskussion eskalieren zu lassen.

Die Problemlage ...

In autofreien Zonen teilen sich Rad und Fuß denselben Raum. Diese Nähe erzeugt Reibung: Räder sind leise, Fußgänger sind gewohnt, nach Gehör eine Straße zu queren, und wechseln oftmals abrupt die Richtung. Radfahrende wollen zügig vorankommen. Insbesondere dann, wenn eine autofreie Zone neu ist, entstehen so Konflikte – bisweilen schnell, ruppig und laut, zum Glück selten gefährlich.

Die Probleme sind also real, aber kleiner als ihre mediale Darstellung vermuten lässt. In Köln gibt es keinen ausgewiesenen Unfallschwerpunkt zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden. Die größere Gefährung geht für beide Gruppen von Autos aus.

... und ihre mediale Verschärfung

Medien leben von Streit, von klar abgegrenzten Standpunkten, von Kontroverse. Auf der Deutzer Freiheit wurden plötzlich spuckende Radfahrende entdeckt, überall Fahrradrambos gesehen und wurde das Lastenrad als Feindbild hervorgekramt. Ähnlich war es am Eigelstein. Alle beschwerten sich über den gefährlichen Radverkehr, nicht nur Geschäftsleute, die angeblich keinen Umsatz mehr machten. Angeblich gab es allerorts Konflikte und Unfälle. Dies gab Zeitschriftenartikel und Diskussionen in den sozialen Medien für mehrere Wochen: Interviews mit Geschäftsleuten, Erfahrungsberichte von Bürger: innen, Berichte von den Sitzungen des Rats und der Bezirksvertretung, Fachdiskussionen, Anwohnertreffen – es gab eine scheinbar nicht ende wollende Zahl an Stellungnahmen und Meinungsäußerungen. Die Vielzahl an Stimmen in den Kommentarbereichen der Zeitungen und in Anwohnendengruppen floß dann erneut in die Meinungsbildung ein und verstärkte das Gefühl, dass etwas schief läuft. Die Diskussion entwickelte ein Eigenleben. Eine grundlegende Skepsis, ob denn die neue Situation wirklich besser sei als die vorherige, kam auf und prägte die Stimmung auf der Straße. Jeder wurde beobachtet, jeder beobachtete.

Die mediale Eskalation dient vor allem auch dem Zweck, keine Ruhe und Entspannung einkehren zu lassen. Ein entspannter Blick auf neue Situationen hilft, die Vorteile zu entdecken, eine mediale Dauerpräsenz verhindert genau dies.

In der Politik sind die Belange der Fußgänger oft nur Mittel zum Zweck. Die Diskussion auf der Mülheimer Brücke zeigt den wechselnden Maßstab. Protagonisten, die auf der Deutzer Freiheit den Platz für den Rad- und Fußverkehr für zu klein gehalten haben, haben kein Problem damit, beide auf einem deutlich engeren Raum zu führen, der für ein gefahrloses Miteinander nicht ausreicht. Wer sich ernsthaft für die Belange des Fußverkehrs einsetzt, müsste hier laut werden.

Seit Deutzer Freiheit und Eigelstein aus der politischen Diskussion verschwunden sind, funktioniert das Neben- und Miteinander dort wieder. Genauso wie an vielen Orten in der Stadt.

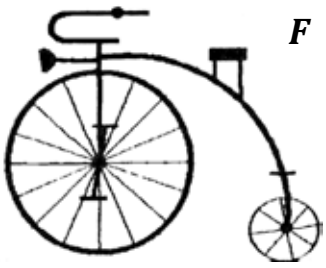
Exemplarische Lösungen

Geht es um Lösungen, ist der Konflikt zwischen Rad und Fuß mit Gestaltung entschärfbar. Markierungen und Materialwechsel im Belag können anzeigen, wo der Radverkehr geführt wird, ohne den Raum hart zu trennen. Langsamere Geschwindigkeiten lassen sich durch Pflasterung, Mobiliar oder punktuelle Verengungen erreichen. Möblierung sollte den Sichtkontakt nicht verstellen. Trennende Bereiche von Fußverkehr und Radverkehr erleichtern das Nebeneinander.

Am Ende zählt Sichtbarkeit mehr als Regelwerk. Eine Straße, auf der beide Verkehrsarten sich gut wahrnehmen können, braucht weniger Verbote als eine, in der Rad und Fuß aneinander vorbei geführt werden, ohne sich zu sehen. Und die Debatte braucht vor allem Entspannung: Nicht jede Unsicherheit ist gleich eine Debatte wert.

Michael Vehoff,
VCD-Arbeitskreis Radverkehr ❐

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

Offener Brief des VCD Regionalverbands Köln

Stellungnahme zu den Haushaltsberatungen

Eine attraktive, sichere und klimafreundliche Mobilität braucht eine verlässliche Finanzierung. Mit dem folgenden offenen Brief an die finanz- und verkehrspolitischen Sprecher*innen der Ratsfraktionen nahm der VCD Regionalverband Köln Anfang Oktober daher Stellung zu den den aktuellen städtischen Haushaltsberatungen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der bevorstehenden Verabschiedung des städtischen Haushalts stellen Sie wichtige Weichen für die Mobilität in Köln. Der VCD Köln appelliert an Sie, die notwendigen Mittel für die weitere Attraktivierung des Radverkehrsnetzes bereitzustellen und damit die finanziellen wie personellen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Verkehrswende verlässlich geplant und praktisch umgesetzt werden kann. Eine sichere und klimafreundliche Mobilität ist Teil der kommunalen Daseinsvorsorge. Gerade in Zeiten angespannter Haushalte der Stadt und ihrer Bürger*innen ist sie ein wirksames Mittel, Mobilitätskosten langfristig zu senken und zugleich die Mobilität zu verbessern. Wenn die Kosten des Autofahrens steigen, braucht es verlässliche, bezahlbare und sichere Alternativen, damit Mobilität sozial gerecht bleibt.

In den vergangenen Jahren wurden zwar Mittel für zahlreiche – auch größere – Maßnahmen bereitgestellt. Mehrere Vorhaben konnten jedoch nicht realisiert werden, weil Planungen aufgrund fehlender personeller Kapazitäten noch nicht umsetzungsreif waren und die vorgesehenen Mittel deshalb nicht eingesetzt werden konnten oder verfielen. Nicht ausgeschöpfte Haushaltsmittel dürfen daher nicht zu dem falschen Schluss führen, es bestehe kein Finanzierungsbedarf. Personalkürzungen in den zuständigen Bereichen sehen wir besonders kritisch: Sie schwächen unmittelbar die Fähigkeit der Stadt, beschlossene Projekte zu planen und umzusetzen, führen zu weiteren Verzögerungen und können am Ende höhere Kosten verursachen. Statt Personal abzubauen, müssen die erforderlichen Planungs- und Umsetzungskapazitäten dauerhaft gesichert werden. Umsetzungsreife Projekte sind konsequent zu realisieren und weitere Vorhaben kontinuierlich bis zur Umsetzungsreife zu planen. Zugleich braucht es mehr Transparenz darüber, in welcher Phase sich einzelne Projekte befinden, welche Mittel für sie vorgesehen sind und wodurch Kapazitäten in der Verwaltung gebunden werden.

Unsere Forderungen zur Haushaltsverabschiedung konzentrieren sich auf zwei Ebenen: erstens auf zentrale, unmittelbar voranzutreibende Schlüsselprojekte und zweitens auf weitere wichtige Maßnahmen zur Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz.

Wir fordern ein zügiges Umsetzen der beschlossenen und geplanten RadPendlerRouten.

- Hierzu soll es einen Zeit-Maßnahmen-Plan geben. Zudem muss ein eigenes Budget bereitgestellt werden.

Des Weiteren muss die Radstation am Hauptbahnhof (temporäre Station, um die Bauphase des Gebäudes zu überbrücken) sichergestellt werden.

Hinzu kommt eine Vielzahl von Maßnahmen, die bereits beschlossen und in Planung sind. Dies sind zum Beispiel

- Niehler Gürtel
- Kölner Straße (Porz)
- Roonstraße (Spurumwandlung)
- Marienstraße
- Spurumwandlung Bayenthalgürtel
- Ebertplatz – Vollendung des Projektes Ringfrei

Hinzu kommt noch ein eigenes Entsiegelungsprogramm mit personeller und finanzieller Ausstattung.

Wir bitten Sie, diese Punkte in den Haushaltsberatungen zu berücksichtigen und die erforderlichen Beschlüsse zu fassen. Entscheidend ist, dass beschlossene Ziele mit realistischen Budgets, ausreichenden Planungskapazitäten und einem nachvollziehbaren Umsetzungsfahrplan hinterlegt werden. Einsparungen beim Personal in den zuständigen Bereichen lehnen wir ab, weil sie die Umsetzung bereits beschlossener Maßnahmen gefährden. Kürzungen, die lediglich zu weiteren Verzögerungen führen, würden bestehende Probleme verschärfen und notwendigeInvestitionen in die Zukunft verlagern.

Für einen Austausch über unsere Forderungen und deren Umsetzung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

VCD Regionalverband Köln ❐

Wo Bildung auf Haltung trifft –
für Frieden und eine solidarische Gesellschaft

Friedens Bildungswerk Köln

Unabhängige Bildung seit 1982 zu den Themen

Friedenspolitik
Demokratie & Gesellschaft
Mediation
Dialog & Kommunikation
Sprachen

www.friedensbildungswerk.de | info@friedensbildungswerk.de

Fahrrad-Entscheid Köln

Negatives Ergebnis beim Verwaltungsgericht

Das Verwaltungsgericht Köln hält den Fahrrad-Entscheid für unzulässig – die Aktivist*innen machen weiter.

Das Verwaltungsgericht Köln hat am 15.Oktober den Fahrrad-Entscheid Köln für rechtlich unzulässig erklärt.

„Heute ist ein trauriger Tag, nicht nur für die Fahrradinfrastruktur in Köln, sondern auch für die direkte Demokratie“, so Alison Haywood, Co-Pressesprecherin des Fahrrad-Entscheid Köln. „Die Forderung von 33.000 Menschen wird aufgrund von einer überraschend strengen Auslegung der Gemeindeordnung NRW nicht berücksichtigt. Wir befürchten, dass in Zukunft Bürgerbegehren durch solch hohe Hürden ausgebremst werden. Was bleibt ist, dass wir uns weiterhin für den Radverkehr in Köln einsetzen werden.“

Radverkehr wird in Köln immer beliebter

In Köln hat sich der Anteil der Wege mit dem Fahrrad in den letzten zwanzig Jahren verdoppelt, während sich der Anteil der Fahrten mit dem Auto halbiert hat. Vor 20 Jahren wurden 43 Prozent der Wege mit dem Auto gemacht, nur 12 Prozent mit dem Fahrrad – also kamen auf eine Fahrradfahrt vier Autofahrten. Heute kommt in Köln auf eine Autofahrt auch eine Fahrradfahrt.

„Wir wollen, dass Fahrradfahren nicht nur in der Innenstadt, sondern von Porz bis Chorweiler sicher wird und alle Menschen in Köln sicher Fahrradfahren können“, so Alison Haywood, Pressesprecherin des Fahrrad-Entscheid Köln. „Denn dann können noch viel mehr Menschen gesund, schnell und günstig durch Köln fahren.“

Bürgerbegehren scheitern besonders häufig in NRW

Nur 32 Prozent der Bürgerbegehren in NRW sind zu einem Bürgerentscheid gekommen, laut der Organisation „Mehr Demokratie“. Die Organisation bewertet das Land NRW mit einer Schulnote 3-, was die Zulässigkeit von Bürgerbegehren betrifft. Grund dafür dürfte maßgeblich eine Rechtsprechung sein, die den Spielraum für Bürgerentscheide stetig verengt. Der Fahrrad-Entscheid Köln fordert daher das Land NRW auf, sein Gesetz zu Bürgerbegehren und seine Gemeindeverordnung zu ändern, um die direkte Demokratie zu stärken.

Stadt hat Entscheid vor einem Jahr als unzulässig eingestuft

Nach der Übergabe von 33.000 Unterschriften durch den Fahrrad-Entscheid Köln an die damalige Oberbürgermeisterin Henriette Reker am 12. Mai 2025 hat das Rechtsamt dem Rat der Stadt empfohlen, nicht inhaltlich über die Forderung nach sicheren Fahrradwegen zu entscheiden, sondern den Fahrrad-Entscheid als rechtlich unzulässig einzustufen. Dieser Einschätzung folgte der Rat in seiner Sitzung vom 3. Juli 2025. Die engagierten Bürger:innen haben sich hiervon jedoch nicht entmutigen lassen und erhielten von Unterstützer:innen in einer Crowdfunding-Kampagne über 10.000 € Spenden. So könnte die Initiative sich vom Fachanwalt Phillip Schulte vertreten lassen, der schon die Zulässigkeit des Volksentscheids „Berlin Autofrei“ vor dem Berliner Landesverfassungsgericht erstreiten konnte.

Fahrrad-Entscheid Köln ❐



Die Forderung des Fahrrad-Entscheid Kölns bezieht sich auf das 2022 beschlossene Radverkehrshauptnetz der Stadt Köln.

Die (von der Stadt Köln abgelehnte) Forderung des Fahrrad-Entscheids

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

Jährlich werden auf 40 km Straßen des Gelben Netzes (Kfz-Hauptverkehrsstraßen) 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.

Jährlich werden 30 km Straßen des Grünen Netzes (Straßen mit geringerer Kfz-Belastung) zu Fahrradstraßen.

Die Stadt begründet jährlich in einem Bericht ihr Vorgehen bei der Umsetzung.“

Wanderbaumallee Köln

Beitrag für eine klima- und menschengerechte Stadt

Vereine, Initiativen und einzelne Personen engagieren sich in ihren Veedeln, um unsere Stadt lebenswerter zu machen. Dies gilt es, vor dem Hintergrund knapper Haushaltskassen zu verstetigen.

In Anbetracht knapper öffentlicher Kassen kann der Stadthaushalt viele Projekte nicht leisten. Gleichzeitig werden Veränderungen von Bürger*innen häufig viel besser angenommen, wenn sie „aus ihren Reihen" initiiert, entwickelt und unterhalten werden.

Der VCD hat seit nunmehr über sieben Jahren in sehr vielen unterschiedlichen Projekten zeigen können, was möglich ist – sowohl mit Nachbarschaften in Wohnstraßen, als auch in Kooperationen mit Kölner Museen und der Stadtbücherei oder im Rahmen von Verkehrsversuchen. Die Resonanz war stets durchweg positiv.

Die politischen Vertretungen aller Bezirke haben die Wanderbaumallee von Anfang an durch Beschlüsse unterstützt und einige fördern es auch finanziell.

Pantaleonsviertel

Im Pantaleonsviertel ist gerade wieder ein solches Projekt gestartet. Im Rahmen der Umgestaltung der Straßenzüge Steinstraße, Martinsfeld und Friedenstraße gab es die Anfrage, ob der VCD als Kooperationspartner mit der Wanderbaumallee bei der Ausgestaltung vor Ort teilnehmen kann.

Nachdem sich genug Anwohnende gemeldet hatten, die Wanderbäume zu betreuen, stellt der VCD nun zehn Wanderbäume für die Gestaltung des öffentlichen Raumes im Pantaleonsviertel zur Verfügung. Die Wanderbäume werden vor Ort von der Nachbarschaft gepflegt und genutzt und sind auch immer Orte des Austausches und Diskussionen darüber, wie es vor der eigenen Haustüre aussehen könnte. Der öffentliche Raum wird aufgewertet und sauber gehalten, die Anwohnenden gestalten ihre Nachbarschaft mit und das Ganze kostet praktisch nichts – außer ehrenamtlichem Engagement. Das entlastet ganz konkret den städtischen Haushalt, denn für diese „Stadtmöblierung" entstehen der Stadt nahezu keine Kosten.

Klettenplätzchen

Ein weiteres großartiges und über Jahre von vielen Ehrenamtlichen getragenes Projekt ist das Klettenplätzchen.

Anfang 2021 keimte in der Nachbarschaft rund um die Kreuzung Petersbergstraße/Hardtstraße/Breibergstraße die Idee auf, diesen toten Ort zu beleben und für die Nachbarschaft zugänglich zu machen. Es war schnell klar, dass die seit langen Jahren für den Autoverkehr unterbrochene Straße, beziehungsweise. der Platz, auf dem sich damals noch fünf Parkplätze befanden, einen schönen zentralen Ort für die Nachbarschaft bilden würde. Schon im Juni 2021 konnte der VCD der Nachbarschaft vier Wanderbäume zur Verfügung stellen, die im Rahmen eines kleines Festes auf zwei benachbarte Parkplätzen aufgestellt wurden. In den folgenden Wochen etablierte sich das „Klettenplätzchen". Im Frühjahr 2022 waren alle nötigen Genehmigungen eingeholt – die Nachbarschaft konnte ein Parklet aufbauen und den Raum auf dem Plätzchen noch besser nutzbar machen. Die Wanderbäume zogen weiter.



Wiederaufgebautes Parklet am Klettenplätzchen

Die Nachbarschaft am Klettenplätzchen hat sich einen zentralen Platz erarbeitet, an dem auch weitere Angebote hinzugekommen sind, zum Beispiel ein Bücherschrank. Es ist bemerkenswert, wie über alle Jahre sowohl die Nachtruhe eingehalten wird, der Platz sauber und gepflegt ist und sich immer wieder genug Personen finden, sowohl kleinere als auch größere Arbeiten zu erledigen.

Da dieses Jahr nun endlich die Straßenbelag am Plätzchen und den umliegenden Straßen saniert wurde, musste das Parklet abgebaut werden und wurde von Vielen schmerzlich vermisst, bis es Mitte September wieder aufgebaut werden konnte. Der seit über fünf Jahren durch viel ehrenamtlichen Einsatz geschaffene Ort ist rund ums Jahr für alle Anwohnenden da und wird rege genutzt. Inzwischen können auf dem benachbarten Parkplatz zusätzlich zur Begrünung des Parklets Bäume und Blumenkübel aufgestellt werden, so dass weitere Beschattung ermöglicht wird. Die beiden jetzt noch vorhandenen Parkplätze werden für Carsharing verwendet.

Hier ist über die Jahre ein Ort entstanden, der zeigt welches Potential in ehrenamtlichen Engagement liegt: Ohne die hunderte unbezahlten Ehrenamtsstunden wäre das Klettenplätzchen auch heute noch ein toter Ort, auf dem fünf Autos parken und sonst weiter nichts passiert.

Verwaltung kann unterstützen

Solche Projekte und ihre Umsetzung sind vor allem vor dem Hintergrund immer geringerer Haushaltsmittel ausgesprochen begrüßenswert.

Durch gute Rahmenbedingungen kann die Stadtverwaltung sicherstellen, dass solches Engagement möglich ist und die Projekte bestmöglich umgesetzt werden können. Derartige nicht-kommerzielle Räume müssen fraglos anderen Auflagen unterliegen als ein kommerzieller Raum wie zum Beispiel eine Außengastronomie.

Der VCD steht der Verwaltung auch weiterhin gerne als Partner für vergleichbare Projekte zur Verfügung, wenn sichergestellt ist, dass diese im Sinne der Nachbarschaften und politischer Beschlüsse möglich ist.

Die Politik kann dann entscheiden, ob und wenn ja mit welchen finanziellen Mitteln einzelne Projekte unterstützt werden können.

Melani Lauven ❐

SICHER DURCH DÜNNWALD

„Es könnte so schön sein!“

Eine Initiative stellt sich vor.

Bekannt ist der Stadtteil im Nordosten von Köln an der Grenze zu Leverkusen und Bergisch Gladbach aus mehreren Gründen. Hier verläuft der Köln-Pfad entlang waldreicher Gebiete. Das historische Waldbad mit 100-jähriger Geschichte mit idyllischem Campingplatz liegt am überregional bekannten Wildpark. Nelson Müller (Sternekoch) logiert in der Diepeschrather Mühle. Hier gibt es ein kleines Anglerparadies und Erholungsspaziergänge am Höhenfelder See, Von-Diergardt-See oder im Naturschutzgebiet Am Hornpottweg. Die Weltmeister 2026 im Voltigieren trainieren am Birkenweg. Die älteste Arbeitersiedlung im Rheinland „Am Kunstfeld“ und ein Mahnmal für hingerichtete fahnenflüchtige Wehrmachtssoldaten sind hier zu finden.

Dünnwald ist aber auch geprägt durch die autogerechte Stadt Köln. Die ungewöhnlich breite Leuchterstraße sollte durch einen glücklicherweise nicht gebauten Tunnel 12.000 KFZ täglich die Anbindung an die A3 ermöglichen. Die Landstraßen L101, L73 , L188 sind intensiv genutzte Pendlerrouten. Die Geschäftsstraße Berliner Straße ist eng, fast komplett zugeparkt und verlor mit dem Weggang von Buchhandlungen, Drogerien, Fahrradläden, Restaurants, Bäckereien und Lokalen sehr an Lebensqualität.

Der Dünnwalder Bürgerverein hatte 2012 die Zusage für den Umbau mit Bäumen, Ruhezonen, Abstellflächen für Kfz und Fahrräder. Doch die Mittel wurden von der Verwaltung in ein anderes Projekt gesteckt. In den letzten Jahren sind viele junge Familien mit Kindern nach Dünnwald gezogen. Der Bedarf für eine sicherere Mobilität wuchs.

2020 gründete sich deshalb die Initiative SICHER DURCH DÜNNWALD und kümmert sich seitdem erfolgreich um Tempo-reduzierung, Behindertenparkplätze, Entfernung von Gehwegsperren, korrekte Verkehrsbeschilderungen, Aufstellen von Geschwindigkeitsanzeigetafeln, Einrichtung der Schulstraße in Kooperation mit der Rosenmaarschule und Fahrradbus-Begleitung jeden Freitag von Ostern bis Beginn Herbstferien, zuletzt mit mehr als 50 Teilnehmenden. Alle Aktivitäten der letzten Jahre können in dieser Karte verfolgt werden: *http://v8kh.2.vu/1*

2021 veranstaltete die Initiative zusammen mit dem Bürgerverein und der Wanderbaum-Initiative vom VCD den ersten Parking Day mit großer positiver Resonanz der Dünnwalder Anwohner.

2026 hat die Initiative SICHER DURCH DÜNNWALD im September den zweiten Parking Day unter dem Motto „Es könnte so schön sein“ mit erweitertem Angebot erfolgreich durchgeführt. Auf 60 Meter Länge wurde die Berliner Straße vielfältig von zahlreichen BesucherInnen genutzt. Es gab eine Bühne für Musik- und Kinderprogramm. Samba-Gruppe, Zauberer, Kinder-Mitmach-Lieder, kölsche Krätzcher begeisterten die Zuhörer. Das Eiscafé servierte auf der Straße. Waffeln und Getränke standen gegen Spende zur Verfügung. Wimpelketten wurden genäht. Fahrräder wurden vom ADFC zur Diebstahlsicherung codiert. Ein Infostand von VCD, Fuß ev, ADFC und SICHER DURCH DÜNNWALD und ein Diskussionstisch mit PolitikerInnen von Grünen, SPD, CDU, Die Linke und FDP rundeten das Angebot ab.

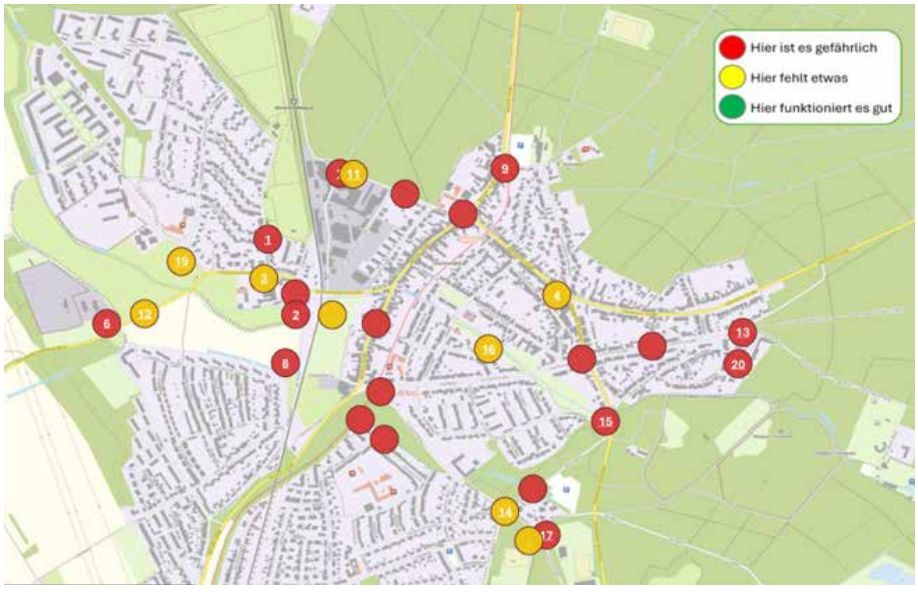


Parking Day in Dünnwald im September 2026

Auf Wandtafeln konnten die Besucher kritische Verkehrspunkte in Dünnwald markieren und Vorschläge für Verbesserungen eintragen. Bunte Fußgängerüberwege und Zweige mit Blätterwerk entlang der Parking-Day Fläche standen symbolisch für fehlende Bäume und Farbgestaltung.

Mit dem für das Frühjahr 2027 geplanten Neubau des Ampelknotens Leuchterstraße mit Fahrbahnsanierung, sicheren Anlagen für Fußgänger und Radfahrer und digitaler Anbindung an den Verkehrsserver Köln hofft die Initiative auf die Wiederaufnahme der Planungen für eine verkehrsberuhigte Umgestaltung und eine Verbesserung des Klimas in der Geschäftsstraße. Gerade hier fehlen Fußgängerüberwege und Gehwege mit der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestbreite. Der nächste Parking-Day wird dann vielleicht die dann vorhandene Infrastruktur nutzen können.

Volker Bourtscheid,
Initiative SICHER DURCH DÜNNWALD ❐



Orte in Köln-Dünnwald mit gefährlichen oder unzureichenden Verkehrsbedingungen

Infostand auf dem Leichlinger Obstmarkt

Gemeinsam ist einfach besser!

Critical mass, VCD, Radeln ohne Alter und ADFC haben ihre Arbeit auf dem diesjährigen Obstmarkt in Leichlingen gemeinsam präsentiert.

Dabei fanden Ausgaben der Rheinschiene guten Absatz. Ein Quiz zu Regeln für Auto- und Radfahrer*innen stieß auf viel Interesse. Gut 100 Menschen haben Angaben zu Problempunkten der nachhaltigen Mobilität in Leichlingen gegeben.

Diese Rückmeldungen werden die Ehrenamtlichen bei den nächsten Treffen analysieren. Sicher wird der eine oder andere Antrag an die Stadt daraus entstehen.

Yvonne Göckemeyer ❐



23. Januar 2027

Führung durch die autofreie Siedlung

Der VCD bietet am Samstag, den 23. Januar 2027, um 11 Uhr eine Führung durch die autofreie Siedlung in Köln-Nippes an. Treffpunkt ist die Mobilitätsstation, Kesselhausstraße 1. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Schwerpunkt der circa einstündigen Führung sind die Angebote und die Infrastruktur für den Radverkehr, vor allem die Fahrradtiefgaragen, welche 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.



Fahrradtiefgarage – nicht ganz autofrei

Autofreie Siedlung

Aktuelle Infos

Die autofreie Siedlung in Köln-Nippes stößt nach wie vor auf ein breites öffentliches Interesse.

In diesem Jahr fanden bislang zehn Führungen statt, darunter zwei Seminare im Rahmen eines Bildungsurlaubs, zwei Führungen des VCD, jeweils eine Führung für die Akademie ecosign, den Deutschen Verband für Angewandte Geographie (DVAG), den NABU Köln, das Management eines großen Kölner Wohnungsunternehmen sowie für mehrere Referendare des Kölner Stadtplanungsamtes.

Und noch ein Höhepunkt: Im Rahmen einer Studienreise durch Deutschland besuchte eine Delegation der japanischen UR Community Co., Ltd. am 28. Oktober die Siedlung. Das Unternehmen, eine Tochtergesellschaft der staatlichen Urban Renaissance Agency, verwaltet in Japan rund 700.000 Mietwohnungen und nutzte den Besuch in Köln, um innovative Impulse für nachhaltige Quartierskonzepte und zukunftsfähige Mobilitätslösungen zu gewinnen. Die Gruppe wurde von einem Dolmetscher begleitet.

Stellwerk 60 ❐

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:
Hans-Georg Kleinmann

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: *grüngedruckt.de*
Schloemer Gruppe GmbH
Fritz-Erler-Straße 40
52349 Düren

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

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

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

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

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

VCD

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

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

Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

- Interessenvertretung für die Anliegen ökologisch bewusster 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

wechseln!

VCD

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.

* Pflichtangaben NW 1800 BEITRA000001

VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

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

Anschrift

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

Vorstandssitzungen und Arbeitskreistreffen

Der Vorstand trifft sich einmal im Monat dienstags um 19:00 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 über *www.vcd-koeln.de*.

Kontakt

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

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

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

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

Landesverband NRW

Kooperation mit Green Moves

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

Unsere Mitglieder profitieren 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*

VCD Regionalverband Köln

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!

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*. Sie werden dann in einen entsprechenden Verteiler aufgenommen und erhalten eine Nachricht, sobald eine neue RHEINSCHIENE oder RHEINSCHIENE extra erscheint.



+



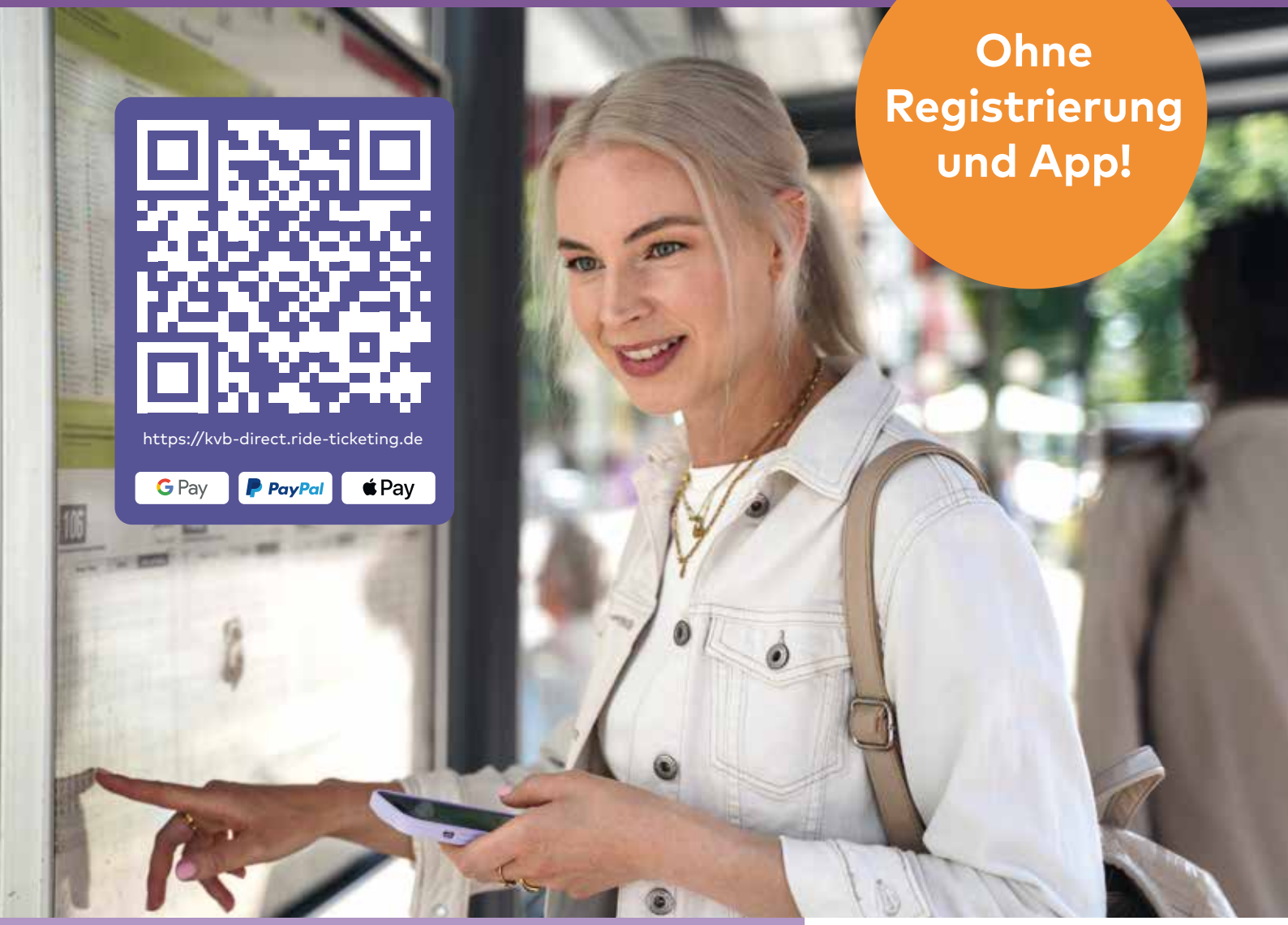
Mit CarSharing immer Mobil

cambio

cambio-carsharing.de

Tickets für Bus & Bahn

Einfach QR-Code scannen, online zahlen
und Ticket in der Wallet speichern.



Ohne Registrierung und App!

www.kvb.koeln/ticket

KVB