

Der verkehrspolitische Blog

Bewegte Zeiten

Wir leben in bewegten Zeiten: Nicht nur bei Energie, Klima und Finanzen stehen große Veränderungen oder gar Umbrüche ins Haus, sondern auch beim Verkehr zeichnet sich ein Paradigmenwechsel ab. Der verkehrspolitische Blog berichtet chronologisch über Ereignisse, die eine verkehrspolitische Relevanz und häufig auch einen Bezug zur Mobilität in Köln und Umgebung haben.

8. Mai 2015: Die KVB startet ein Fahrradverleihsystem. In der ersten Phase sind mehr als 900 Leihräder in einem Gebiet verfügbar, das die gesamte Innenstadt innerhalb des Gürtels sowie einige Stadtteile umfasst. Das Angebot soll in den nächsten Jahren ausgeweitet werden. Alle Abonnenten von Job-, Monats- oder Aktiv60Tickets haben die ersten 30 Minuten bei jeder Fahrt frei. Die KVB erhofft sich von dem neuen Angebot auch eine Entlastung des ÖPNVs zu den Spitzenzeiten.

Kommentar: ein Schritt in die richtige Richtung. Lobenswert ist auch die Aufwertung der Abo-Tickets – damit schafft die KVB ein Angebot über den ÖPNV hinaus. Interessant dürfte das Angebot auch für diejenigen sein, die ein Fahrrad im Nachlauf ihrer Fahrt mit dem Bus oder Bahn benötigen, um die sogenannte letzte Meile zu überwinden. Durch diese Kombination von zwei Verkehrsmitteln lässt sich manche Autofahrt ersetzen.



Seit Mai 2015 bietet die KVB Leihräder an.

8. Juni 2015: Im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Kölner Perspektiven zur Mobilität“ stellte die Wiener



Nachfrageboom im Wiener ÖPNV durch kostengünstiger Jahreskarte

Ingenieurin Angelika Winkler das „Neue Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien“ im Rautenstrauch-Joest-Museum vor.

Besonders aufhorchen ließ die Referentin, als sie von der erfolgreichen Einführung eines ÖPNV-Jahrestickets zum Jahrespreis von 365 Euro – also einem Euro pro Tag – sprach. Diese Entscheidung sei sehr schwierig gewesen, habe aber dann einen Nachfrageboom ausgelöst, so dass mittlerweile mehr als die Hälfte der 1,8 Millionen Wiener dieses Ticket besäßen.

Momentan arbeite man in Wien an einer Neuverteilung des Straßenraums, um die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel besser und vor allem gerechter als bisher widerzuspiegeln. Zurzeit beanspruche der Autoverkehr 65 Prozent des Straßenraums, obwohl er nur einen Verkehrsanteil von 27 Prozent habe. Auch habe man 2014 erstmals in allen Wiener Bezirken, also auch in den Außenbezirken, einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs gemessen.

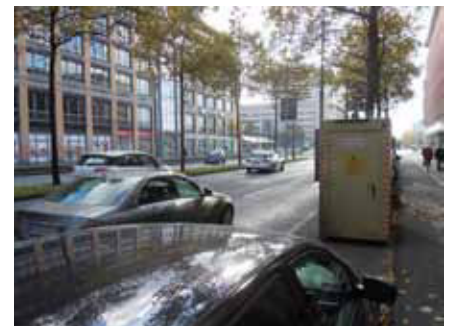
29. Juni 2015: Hohe Stickstoffdioxid-Werte in Köln – die Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage im Bundestag zeigt, dass die höchsten Werte in Köln an folgende Messstellen auftreten: Clevischer Ring 61 Mikrogramm (μg), Weiden 57 μg , Justinianstraße 54 μg und Luxemburger Straße 53 μg .

Stickstoffdioxid (NO_2) entsteht bei Verbrennungsprozessen. Wichtigste Emittenten sind Dieselfahrzeuge. NO_2

ist nicht nur für Asthmatiker problematisch: Bei zu hohen Konzentrationen steigt das Risiko für Schlaganfälle. Der Jahresgrenzwert liegt bei 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Da Abgas auch Blätter schädigt, gilt laut Umweltbundesamt bereits ein Wert von 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als kritisch für Pflanzen.

Ein großes Problem sind laut Jürgen Resch, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, auch neue Dieselfahrzeuge: „Die erfüllen nur auf dem Prüfstand die Abgasnorm“, im Alltagsbetrieb sei der Ausstoß an Feinstaub und NO_2 um ein Vielfaches höher. Kurzfristig könne man die Situation nur mit Fahrverboten verbessern. Die Luftreinhaltepläne vieler Städte reichten dafür kaum aus.“

Auch die Bundesumweltministerin Barbara Hendricks sieht „dringenden Handlungsbedarf“: „Stickstoffoxide



Clevischer Ring – hier wurden die höchsten Werte gemessen

schädigen insbesondere die Atemwege. Die EU-Luftqualitätsrichtlinie sieht deshalb zum Schutz der Gesundheit Grenzwerte für Stickstoffdioxide in der Außenluft vor,“ so die Ministerin. „Im vergangenen Jahr wurde in Deutschland der zulässige Durchschnittswert für Stickstoffdioxid noch immer an rund 60 Prozent der verkehrsnahen Messstellen in Innenstädten überschritten, mit kaum einer Verbesserungstendenz.“ Seit Juni laufe ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen dieser Grenzwertüberschreitungen.

Kommentar: Besonders vor dem Hintergrund des drei Monate später aufgetretenen VW-Skandals wird

deutlich, dass zumindest in Fachkreisen das Abgasproblem bei Dieselmotoren schon bekannt war.



Nord-Süd-Fahrt: Sinnbild für Köln als autogerechte Stadt

16. Juli 2015: Vor 30 Jahren starb der Literaturnobelpreisträger Heinrich Böll, der stets ein kritisches Verhältnis zu seiner Geburtsstadt Köln hatte. Er erhob schon sehr früh seine Stimme gegen die autogerechte Umgestaltung seiner Heimatstadt, die er auch abschätzig als „Auto-Stadt“ bezeichnete: *„Ich glaube, dass alle Städte von den Autos zerstört werden ... wenn das Wachstum nur noch aus Autos besteht und Straßen für diese Autos, dann sehe ich da bedenkliche Dinge in der Zukunft. Schlimm ist so eine Entwicklung wie die Nord-Süd-Fahrt, die ja praktisch ganze Viertel zu Friedhöfen gemacht hat“*

27. August 2015: Die Stadtverwaltung lud zur Sitzung „Koordination von Großbauvorhaben mit erheblichen Verkehrsauswirkungen“ in die Kölnmesse ein. Dabei ging es auch um Möglichkeiten zur Stauvermeidung. Der VCD-Vorschlag, Anreize zu schaffen, die Auslastung der Autos zu erhöhen und damit Staus zu vermeiden, wurde leider nicht weiter diskutiert.

21. September 2015: Mit einer Betrugssoftware zur systematischen Manipulation der Abgastests hat VW elf Millionen Autos weltweit ausgerüstet. Ohne diese Betrugssoftware wird deutlich, dass im Realbetrieb die giftigen Stickoxid-Emissionen die vorgegebenen Grenzwerte um ein Vielfaches überschreiten. Offensichtlich war VW nicht gewillt oder in der Lage, die Abgase mit einer technischen Lösung zu reduzieren.

Dieser Vorfall zeigt auch, wie stark Politik und Automobilindustrie verbandelt sind. Stets konnte sich der VW-Konzern darauf verlassen, dass sich die Regierung auf nationaler und

auf internationaler Ebene für die Belange des Konzerns und seiner deutschen Wettbewerber einsetzt.

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, formuliert es so: *„In Deutschland kämpft die Bundesregierung für das Recht der Autobauer auf die Verschmutzung der Atemluft, hintertreibt geplante Kontrollvorschriften der EU-Kommission und verweigert behördliche Nachkontrollen selbst bei Überschreitungen der Stickstoffdioxid-Werte um 2.500 Prozent. Stets traten Gesundheits- und Umweltbelange hinter den Belangen der Automobilindustrie zurück.“*

Kommentar: Am Beispiel VW kann man sehr gut erkennen, dass die Protektion der Bundesregierung zu Fehlentwicklungen führt, die den Herstellern langfristig Schaden zufügen. Es werden große und schwere Fahrzeuge geschützt, die besonders viele Ressourcen verbrauchen und entsprechend hohe Emissionen verursachen. Dabei müsste doch auch die Automobilindustrie das Schicksal der Dinosaurier kennen...

29. September 2015: Der Landkreis Harris County in Texas verklagt VW wegen Luftverpestung. Nach Angaben des Anwalts haben Volkswagens betrügerische Aktionen es dem Landkreis erschwert, die staatlichen Klimaschutzvorgaben einzuhalten und so die Bürger zu schützen. Auch nach Ansicht der Deutschen Umwelthilfe erfüllen die von Volkswagen und Audi in den USA zugegebenen illegalen ‚Abschalteinrichtungen‘ der Abgasreinigung den Tatbestand der vorsätzlichen Körperverletzung.

Kommentar: Von den wahren Geschädigten spricht hier in Deutschland so gut wie niemand. Seit Bekanntwerden des Betrugs herrscht überall große Aufregung, es wird von einem immensen Schaden und vielen Geschädigten gesprochen: Den Besitzern der betroffenen Fahrzeuge, dem VW-Konzern selbst und dessen Mitarbeiter und Aktionäre, den anderen deutschen Automobilherstellern, den Autohändlern und der deutschen Wirtschaft.

Von einer Gruppe der Geschädigten spricht jedoch kaum jemand: Alle die, welche diese stark überhöhten giftigen Emissionen eingeatmet haben. Dabei wurden die Grenzwerte alleine

deshalb eingeführt, um die Bevölkerung vor diesen Giften zu schützen. Dem Max-Planck-Institut für Chemie in Mainz zufolge kommen durch Luftverschmutzung in Deutschland jedes Jahr 34.000 Menschen durch die Abgase aus dem Verkehr, vor allem von Dieselfahrzeugen, vorzeitig zu Tode.

Diese Geschädigten haben und hatten jedoch so gut wie keine Lobby. Die Bundesregierung, welcher die Gesundheit ihrer Bevölkerung am Herzen liegen sollte, setzte sich hingegen bislang tatkräftig dafür ein, Grenzwerte zu entschärfen und deren Einführung zu verschieben.

Es bleibt zu hoffen, dass dieser Skandal endlich dazu führt, dass Automobilhersteller und Politik die Grenzwerte und deren Bedeutung für die Gesundheit ernst nehmen – die dadurch länger Lebenden könnten dann aufatmen.



30. September 2015: schwerer Unfall in der Kölner Innenstadt. An der Kreuzung Beethovenstraße/Hohenzollernring wurde eine Radfahrerin von einem LKW überfahren und lebensgefährlich verletzt. Erst zwei Tage vorher war eine Radfahrerin in Porz-Ensen von einem LKW erfasst und getötet worden.

Kommentar: Ein Fahrlehrer sagt dazu: *„Wenn der Kraftfahrer Fußgänger oder Radfahrer nicht sehen kann, muss er zur Not stehen bleiben, vielleicht sogar aussteigen und gucken.“* Die üblichen Appelle an die Radfahrer, sich von LKW fernzuhalten, machen es sich zu einfach und suggerieren den Radfahrern eine nicht vorhandene Mitschuld. Zur Vermeidung derartiger Unfälle fordert der VCD



Unfallstelle am Hohenzollernring

unter anderem eine Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege und ein konsequentes Vorgehen gegen Falschparker auf Radwegen und in Einmündungsbereichen.

9. Oktober 2015: Vor Schulen und Kindergärten müssen Autofahrer demnächst auf die Bremse treten. Nach Plänen der Länder-Verkehrsmi-nister soll dort künftig Tempo 30 die Regel sein. Auch vor anderen sensiblen Einrichtungen wie Seniorenheimen soll diese Regelung gelten.

Bisher werde beim Thema Tempo 30 von Fall zu Fall entschieden, weil die Situation vor Ort jeweils unterschiedlich sei, sagte der Sprecher des Verkehrsministeriums. Nach dem Willen der Minister soll das Regel-Ausnahme-Verhältnis nun umgekehrt werden. Außerdem soll es künftig einfacher sein, für kurze Strecken, die zwischen bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen liegen, eine reduzierte Geschwindigkeit anzuordnen.

20. Oktober 2015: Erneut für Diskussionen sorgt die Idee einer autofreien Zülpicher Straße von dem Hohenstaufenring bis zur Universitätsstraße.

Der Betreiber eines dort ansässigen Kinos ist noch nicht von der kompletten Verkehrsbefriedung überzeugt. Gerade in dem Bereich, wo Kneipen und Gastronomie dominieren, übernimmt der Autoverkehr aus seiner Sicht auch eine soziale Funktion. Sei-



Zülpicher Straße: bald autofrei?

en Autos auf den Straßen unterwegs, halte sich der Partybetrieb noch in Grenzen.

Kommentar: ein interessanter Ansatz, das Auto zur Disziplinierung von Fußgängern, als Partybremse sozusagen. So bekäme man sicherlich auch das Belgische Viertel wieder befriedet: Tempo 50 einführen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen abbauen – schon ist die Party zu Ende und wieder Ruhe im Viertel... Vom Auto als Besatzungsmacht spricht in diesem Zusammenhang der renommierte Wiener Professor für Verkehrsplanung, Hermann Knoflacher: „Die Menschen in den hoch motorisierten Ländern haben sich daran gewöhnt, dass sie in einem von Autofahrern besetzten öffentlichen Raum leben müssen und sich den Bedürfnissen dieser Besatzungsmacht unterzuordnen haben.“

28. Oktober 2015: „Revolution im Radverkehr“ betitelt eine große Kölner Tageszeitung ihren Bericht über eine ungewöhnliche und fast einstimmige Entscheidung des Verkehrsausschusses, die Benutzungspflicht von Radwegen im Regelfall aufzuheben. Im derselben Sitzung wurde die Verwaltung aufgefordert, sich bei den Verkehrsministern dafür einsetzen, dass die Kölner Radler trotz roter Ampel rechts abbiegen dürfen.

Kommentar: Mit diesem Beschluss könnte die alte Forderung der Critical Mass „Reclaim the Streets“, zu Deutsch „Erobert die Straßen zurück“, umgesetzt werden. Vor vielen Jahren gehörten die Straßen schon einmal



Kölner Ringe: Radfahren bald erlaubt

den Radfahrern, bis der Autoverkehr sie in den 1950er und 1960er Jahren von den Straßen verdrängte. Viel zu lange haben sich in Köln Politik und Verwaltung dagegen gewehrt, an kritischen Stellen wie den Ringen auch nur einen Zentimeter an den Radverkehr abzugeben und dadurch Druck aus dem Kessel zu nehmen.

29. Oktober 2015: Die kritische Stellungnahme des ADACs auf die beschlossene Aufhebung der Benutzungspflicht lässt nicht lange auf sich warten: Sollten im Zuge der Freigabe gar noch Fahrspuren aufgegeben oder generell Tempo 30 eingeführt werden, „wird das unser Straßennetz nicht verkraften können.“

Kommentar: Der ADAC weiß natürlich, dass die Aufhebung der Benutzungspflicht zwangsläufig zu einer Umverteilung des Straßenraums führen wird. Das möchte er aber nicht. Er übersieht dabei, dass Autofahrer, die aufs Rad umsteigen, wesentlich weniger Platz benötigen und das Straßennetz spürbar entlasten.

Hans-Georg Kleinmann



emmaus
second-hand

**Möbel, Elektrogeräte,
Hausrat, Kleidung,
Bücher & mehr ...**

**Mo-Fr 15-18 Uhr
Sa 10-14 Uhr**

Geestemünder Str. 42
50735 Köln-Niehl
Linie 12: HS „Geestemünder Str.“

Tel.: 0221-971 17 31
eMail: Info@emmaus-koeln.de
www.emmaus-koeln.de