

RHEINSCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln

Nr. 72, Winter 2024/25



Superblocks in Köln?

Erste Projekte beschlossen!

VCD 
Regionalverband Köln

Spurwechsel



Jetzt!

*Ob Auf-, Um- oder Einsteiger – Deine Spur ist schon da.
Du bist noch nicht drauf? Du möchtest wechseln? Du kannst auf uns zählen.
Wir haben das Zeug für eine leise, saubere und lebendige Stadtmobilität.*

*Vom grundsoliden Alle-Tage-Fahrrad für Solisten, Familien, Pendler oder Abenteuerer bis hin zum passenden Equipment – bei uns bekommst Du gleichermaßen gute wie schöne Fahrräder, die zu Deinem ungebremsten Vergnügen gemacht sind.
UND: Als erfahrene Hasen lassen wir Dich nicht im Stich, wenn es um eine ehrliche und kompetente Beratung geht.
Werkstatt-Service? Probefahren? Besondere Wünsche? Na klar, machen wir gerne!*

Nippes

Radlager
FAHRRÄDER FÜR ALLE!
www.radlager.de

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

Sülz

auf draht 

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

Südstadt

Stadtrad
Service, Fahrrad...

Bonner Str. 53-63 · 50677 Köln
Tel. 0221-32 80 75
www.stadtrad-koeln.de

Editorial

Liebe Lesende,

in einer Welt, die sich rasant verändert, stehen wir auch in Köln und Umgebung vor der Herausforderung, unsere Mobilität neu zu denken. Die Themen, die wir in dieser Ausgabe beleuchten, sind nicht nur aktuell, sondern auch entscheidend für die Zukunft der Städte und Gemeinden in unserer Region.

Beginnen wir mit den **Superblocks**, einem innovativen Konzept, das den urbanen Raum neu gestaltet. Diese verkehrsberuhigten Zonen fördern nicht nur die Lebensqualität der Anwohner, sondern schaffen auch Raum für Begegnungen und Erholung. Wir zeigen, wie auch Köln von diesem Ansatz profitieren könnte und welche positiven Effekte sich auf die Umwelt und das soziale Miteinander ergeben.

Ein weiteres wichtiges Thema ist der **Lärmschutz**. In einer Zeit, in der der Lärmpegel in vielen urbanen Gebieten stetig steigt, ist es unerlässlich, Maßnahmen zu ergreifen, um die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern. Wir stellen Lösungen vor, die nicht nur den Lärm reduzieren, sondern auch zur Schaffung ruhigerer und lebenswerterer Räume beitragen. Aufgrund des Klimawandels steigen ferner die Temperaturen und extreme Wetterereignisse werden wahrscheinlicher. Eine **klimagerechte Anpassung unsere Städte** ist unerlässlich, um Hitzestress zu minimieren. Wir beleuchten Strategien, die helfen, städtische Hitzeeinseln zu reduzieren und ein angenehmeres Klima zu schaffen.

Ein insbesondere in letzter Zeit immer wieder diskutiertes Thema in der RHEINSCHIENE ist die **ÖPNV-Finanzierung**. Der öffentliche Nahverkehr ist ein Schlüssel zu einer nachhaltigen Mobilität, doch die Finanzierung bleibt eine Herausforderung. Wir werfen einen Blick auf aktuelle Entwicklungen und Ansätze, die dazu beitragen können, den ÖPNV attraktiver und zugänglicher zu machen.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans Rhein-Erft möchten wir die Fortschritte und Pläne für eine verbesserte **Mobilität in der Region** vorstellen. Hierbei stehen die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger im Mittelpunkt, um eine nachhaltige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur zu schaffen.

Dieser kurze und unvollständige Überblick über diese Ausgabe zeigt, wie vielfältig Mobilität untersucht und gestaltet werden muss und wie groß die Herausforderungen für eine Verkehrswende sind. Trotz aller Probleme und leider auch vorhandener Rückschritte, sollte der Blick stets aber auch auf die in vielen Bereichen erfolgten Verbesserungen gerichtet sein. Exemplarisch möchten wir hier nur auf die in den letzten Jahren stark verbesserte Fahrradinfrastruktur in der Kölner Innenstadt und die immer stärkere Abkehr vom Ideal der autogerechten Stadt hinweisen. Wir sehen das auch als einen Erfolg der vielen Menschen, die seit Jahren und Jahrzehnten für eine umwelt- und menschengerechte Mobilität eintreten. Aktiv werden lohnt! In diesem Sinne wünschen wir eine anregende Lektüre dieser Ausgabe,

die Redaktion der RHEINSCHIENE



Inhalt

Titelthema: Superblocks in Köln

Zweites NRW-weites Superblock-Treffen:	
Wird Köln die nächste Superblock-Hauptstadt?	4
Köln erhält beim Hitze-Check die gelbe Karte	5
Modellprojekt I: Stadtgarten	6
Modellprojekt II: Winzerveedel	7
Ein lebenswerteres Clouth Quartier durch „Bürgerbeteiligung von unten“	8

Öffentlicher Nahverkehr

Baustellen im regionalen Schienenverkehr	10
Ost-West-Achse:	
VCD kritisiert Nutzen-Kosten-Untersuchung	12
Rhein-Erft-Kreis:	
VCD-Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2025–2035.....	13
Linie 14: Wer planen kann, ist im Vorteil	14
ÖPNV-Finanzierung:	
Große Herausforderung auch für Kölner Umlandkreise.....	16
Mülheimer Brücke:	
Auswirkungen der Sperrung für den Stadtbahnverkehr.....	17
Expressbuslinien in Köln:	
Gutachten empfiehlt Pilotprojekte	18
Schienenverkehr und die Europameisterschaft	19

Verkehr allgemein

Urbane Qualität in Köln:	
Von der hektischen Stress- zur Wohlfühlstadt	20
Venloer Straße: Bilanz des Verkehrsversuchs	24
Autofreies Wohnen	26
Geplanter Ausbau der A4:	
Investitionen in die Schiene statt mehr Autobahnen	27
Ein ungewöhnliches Lastenrad-Gespann im Einsatz.....	27
Lärmaktionsplan der Stadt Köln:	
Stellungnahme des VCD Regionalverbands Köln.....	28
Die Autokrise und die Zukunft des Automobils	30
Gastbeitrag: Wohin mit einem Denkmal?	31

Radverkehr

Kreuzung Venloer Straße/Innere Kanalstraße: Wo weiter? ...	32
Eigelstein als Fußgängerzone?	33
Team für Nahmobilität: Aktuelles zum Radverkehr in Köln ..	34
Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring:	
Einwendungen sorgen für Verbesserungen.....	37

VCD

Landesdelegiertenversammlung des VCD NRW	38
Mitgliederversammlung 2024	
des VCD Regionalverbands Köln	39
Aktion zum internationalen Parking Day	39
Wanderausstellung „Rollende Riesen“	40
Impressum	40
Der VCD stellt sich vor	41
Beitrittsformular	41
Kontakte	42
Spendenaufruf.....	42

Titelbild: © Senf.koeln (Joanna Podszus), unterstützt durch AGORA Köln
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 1. April 2025.

Zweites NRW-weites Superblock-Treffen

Wird Köln die nächste Superblock-Hauptstadt?

Die Superblock-Bewegung in Nordrhein-Westfalen wächst: Nachbarschaftsinitiativen aus sechs Städten fordern klimaresiliente Wohnquartiere.

In der Europäischen Mobilitätswoche haben sich am 21. September 2024 über 50 Personen zum zweiten NRW-weiten Superblock-Treffen versammelt. Sie kamen unter anderem aus Münster, Bochum, Essen, Dortmund und Kempen. Der Kölner Mobilitätsdezernent Ascan Egerer besuchte das Treffen.

Die Superblock-Bewegung in NRW ist noch im Werden. Mittlerweile liegen in Köln und Dortmund entsprechende politische Beschlüsse vor. Das aus Barcelona bekannte Konzept für die Einrichtung von Wohnvierteln ohne motorisierten Durchgangsverkehr verbreitet sich mittlerweile im gesamten Bundesland. Menschen in städtischen Quartieren wünschen berechtigterweise Ruhe und bessere Luft. Die Lösung: Während alle Orte im Superblock nach wie vor auch per Kfz erreichbar bleiben, werden der Kfz-Durchgangsverkehr und die Schleichwege unterbunden.

Mobilitätsdezernent der Stadt Köln, Ascan Egerer, hebt die Bedeutung von Bürgerinitiativen hervor: „Sie sind die Menschen vor Ort. Initiativen helfen dabei, inhaltlich in entsprechende Konzepte zu kommen und Ideen zu entwickeln.“ Gleichzeitig macht er darauf aufmerksam, wie herausfordernd es ist, alle Bürgerinnen und Bürger auf dem Weg der Mobilitätswende mitzunehmen: „Das



Am 21. September kamen Akteure aus sechs nordrhein-westfälischen Städten in Köln zum zweiten landesweiten Superblock-Treffen zusammen, um über den Weg zu klimaresilienten Wohnquartieren zu beratschlagen.

klassische Format, wie es Jahrzehnte funktioniert hat, reicht heute nicht mehr. Wir sind dabei, neue Wege der Öffentlichkeitsbeteiligung zu gehen!“ Auf die Frage, ob Köln nach Berlin zur nächsten Superblock-Hauptstadt werde, antwortete Ascan Egerer augenzwinkernd: „Das ist gar nicht so abwegig, so viele Initiativen wie hier unterwegs sind.“

Das Konzept der Superblocks ist ein niedrigschwelliges Angebot an Kommunen, das einen klaren Weg beschreibt, wie Verkehrssicherheit verbessert, Wirtschaftsverkehr optimiert, Klimaanpas-

sung erleichtert und urbane Lebensqualität gesteigert werden können. Erleichterten Zugang zum Viertel haben der öffentlichen Personennahverkehr, Fuß-, Rad- und Wirtschaftsverkehr, Feuerwehr, Müllabfuhr und alle anderen, die einen solchen benötigen – nur der ortsfremde Durchgangsverkehr wird verhindert.

„Es muss ein partizipativer Prozess mit den Nutzenden entwickelt werden, in dem die Vorteile herausgestellt werden. Sonst wird beispielsweise ein Parkplatzabbau oder eine Durchfahrtsperre schnell als Verlust wahrgenommen. Dahinter soll-



Die Gesprächsrunde mit dem Hamburger Verkehrsplaner Sebastian Clausen, Valentina Hass von der Initiative Changing Cities und dem Kölner Mobilitätsdezernenten Ascan Egerer (von links nach rechts) stieß auf reges Interesse.

te eine Vision stehen, wie wir im Viertel leben wollen“, empfiehlt Sebastian Clausen, der in Hamburg den Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“ begleitet hat und schlussfolgert: „Man muss wirklich sehr viel Durchhaltevermögen und Geduld haben. Wir müssen den Mut haben, zu lernen, zu scheitern, durchzuhalten und wieder weiterzumachen.“

Beim zweiten NRW-weiten Superblock-Treffen ging es um städtebauliche Entwicklung im Zeichen des Klimawandels: Menschen in Städten erleben die klimabedingte Hitze und Dürre viel unmittelbarer und bedrohlicher als Menschen in suburbanen Gegenden. Der Bedarf an grüner und blauer Infrastruktur – also Bäume und Entsiegelung zur Wasserspeicherung – ist in urbanen Räumen weit drängender. Valentina Haas von Changing Cities e.V. betont: „Im letzten Jahr starben 47.000 Europäer*innen den Hitzetod – ein trauriger Rekord. Die Frage ist schon lange nicht mehr OB wir etwas in unseren Städten ändern müssen. Es geht um das WIE. Entsiegelung und Begrünung sind die

entscheidenden Maßnahmen zur Kühlung des urbanen Raumes: Bis zu 14 Grad Celsius kann ein großer Baum das Straßenumfeld abkühlen.“

Der Zusammenschluss Kölner Superveedel-Initiativen aus den Initiativen Winzerveedel, Stadtgarten e.V., LebeVeedel und Veedelsfreiraum war Gastgeber dieses zweiten NRW-weiten Treffens und möchte die Einführung von Superblocks in Köln und NRW vorantreiben. Das dritte Treffen wird im Frühjahr 2025 im Ruhrgebiet stattfinden. Eine Website für den Dachverband NRW wird in Kürze eingerichtet.

Ansprechpersonen:

- Dachverband der Kölner Superveedel: Dominik Kerl, dominikerl.ini@icloud.com
 - Changing Cities e.V.: Ragnild Soerensen, ragnild.soerensen@changing-cities.org
- www.changing-cities.org
Changing Cities e.V. □

Stichwort Superblock

Die Idee entstand in Barcelona: An vielen Stellen der Kernstadt wurden benachbarte Wohnblocks zu „Superblocks“ zusammengefasst und weitgehend vom Verkehr befreit. Ziel war es, Vorrang für den Fußverkehr und Begegnungsräume zu schaffen und so für mehr Lebensqualität im Wohnviertel zu sorgen. Die Umgestaltung der Räume erfolgte dabei unter Mitwirkung der ansässigen Bevölkerung.



Umgestaltete Straße in einem Superblock in Barcelona.

Foto: By Toniher - Own work, CC BY-SA 3.0

Klimaschutz und Verkehr

Köln erhält beim Hitze-Check die gelbe Karte

Der VCD fordert mehr Entsiegelung und Bäume.

Die Deutsche Umwelthilfe hat im Herbst 2024 die Ergebnisse eines Hitze-Checks von Deutschlands Städten mit mehr als 50.000 Einwohnern veröffentlicht. Dabei erhält die Stadt Köln beim Anteil der Versiegelung an der gesamten Siedlungs- und Verkehrsfläche die fünftschlechteste Bewertung im NRW-weiten Ranking – nur Hürth, Frechen, Langenfeld und Hilden werden noch schlechter eingeschätzt.

In Köln ist laut Umweltbundesamt mit 49,72 Prozent beinahe die Hälfte der gesamten Siedlungs- und Verkehrsflächen versiegelt. Der VCD Regionalverband Köln moniert diese Versiegelung durch breite Verkehrswege, große Parkplätze, Wohn- und Gewerbeflächen schon lange: Diese häufig asphaltierten Flächen heizen sich bei Hitzewellen bis zu 60 Grad auf.

Der VCD fordert nicht nur eine konsequente Entsiegelung von Flächen, wie beispielsweise bei der Parkstadt Süd, wo circa zehn Hektar Fläche entsiegelt werden, sondern auch bei Neubauvorhaben wie



Zwei Negativbeispiele: Clouth-Quartier in Nippes mit umfangreichen versiegelten Flächen sowie ein großer versiegelter Parkplatz in Köln-Meschenich



Rondorf Nord-West eine geringere Versiegelung als bislang immer noch üblich.

Entsiegelung erfordert auch, den Kfz-Verkehr in hochverdichteten Räumen nachhaltig zu reduzieren, vorhandene Verkehrsflächen zurückzubauen und auf Straßenbauprojekte, die zu einer zusätzlichen Versiegelung führen, zu verzichten. Böden dürfen nicht weiter zubetoniert werden.

Aktuelle Prognosen weisen darauf hin, dass aufgrund des Klimawandels Hitzewellen, Starkregen und andere extreme

Wetterlagen erheblich häufiger auftreten werden. Entsiegelung und Begrünung helfen nicht nur gegen Hitze, sondern sind auch wegen des zunehmenden Starkregens sinnvoll.

Der VCD lobt ausdrücklich die Straßenbaumkonzepte in den Bezirken, mahnt jedoch eine zeitnahe Umsetzung an. Mehr Bäume und Grünflächen und weniger oberirdische Autostellplätze muss ein zentrales Element der zukünftigen Stadt-raumgestaltung werden.

VCD Regionalverband Köln □

Modellprojekt I

Stadtgarten: Superveedel schlägt auf

Die Bezirksvertretung Innenstadt hat Anfang September beschlossen, das Viertel rund um den Kölner Stadtgarten zu einem Superblock umzugestalten.

Köln, 22. September 2024 – der Parkplatz hinter der Christuskirche am Kölner Stadtgarten war für einen Tag autofrei, das Stück Spichernstraße dahinter für den Autoverkehr gesperrt. Die Aktion war ein Experiment des Stadtgarten-Vereins, der am 22. September den „Park-Platz-Tag“ ausrief. „Wir zeigen, wie dieser Raum ohne Autos aussieht und wie sich das anfühlt“, sagte Iris Pinkepank vom Vorstand des Vereins. Bezirksbürgermeister Andreas Hupke zeigte sich bewegt und betonte, dass die Forderung nach Begrünung dieses Platzes seit 20 Jahren diskutiert wird. „Die Kölner Innenstadt ist schon jetzt sechs Grad wärmer als das Umland; und die Temperaturen werden weiter steigen“, warnte er und forderte mehr Bäume, um das Leben dort erträglicher zu machen, vor allem für ältere Menschen.

Anlass für den Park-Platz-Tag war der Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt vom 5. September zur Umsetzung eines Superblocks im Stadtgarten-Viertel. Der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen, der Linken, den Klimafreunden und der Partei wurde mehrheitlich beschlossen, gegen die Stimmen von CDU und FDP. Das war ein Freudenfest für die Mitglieder des Stadtgarten e. V., die die Sitzung im Rathaus verfolgten. Der im Januar 2024 gegründete Verein hatte das Konzept „Superblock“ bereits in seiner Satzung verankert, um die Verkehrsberuhigung im Viertel zu fördern. Er ist auch Teil der bundesweiten Superblocksbewegung.

„Unser Veedel oma- und enkeltauglich machen“

Zentrale Punkte des Beschlusses sind die Entsiegelung und Umwidmung des Parkplatzes hinter der Christuskirche und die Sperrung der Spichernstraße auf der Länge des Parkplatzes für den Autoverkehr. Fuß- und Radverkehr bleiben in beide Richtungen möglich. Durch die neue Einbahnstraßenregelung entfällt der Durchgangsverkehr, was die Straße sicherer und lebenswerter macht. „Wir möchten unser

Veedel oma- und enkeltauglich machen“, sagte Pinkepank. Auch 60 Schulkinder der Montessori-Grundschule Gilbachstraße unterstützen das Vorhaben. Gemeinsam mit dem Verein demonstrierten sie für mehr Schulwegsicherheit und Bäume, eskortiert von der Polizei. Sie brachten sechs Wanderbäume in das Viertel, die für ein paar Wochen drei Parkplätze in grüne Oasen verwandelten. Die Pflege übernahm der Stadtgarten-Verein.

Die Nachbarschaft ist der Ort der Demokratie

Das Konzept „Superveedel“ – die kölsche Variante des Superblocks – bedeutet nicht völlige Autofreiheit, sondern ermöglicht den Anwohner:innen exklusives Parken. Die Menschen erobern sich ihr Veedel zurück. Im Mittelpunkt stehen der Austausch und das Zusammenleben. „Die Nachbarschaft ist der Ort der Demokratie“, sagte Harald Schuster von RadKomm e. V. auf dem Park-Platz-Tag. Begegnungsorte für Anwohner:innen und Passanten sind dafür wichtige Voraussetzungen. Der große Parkplatz bietet eine wertvolle Ressource für nachbarschaftliches Kennenlernen und, sobald begrünt, auch für Abkühlung. Als Kompensation ist angedacht, dass Nachbar:innen zu Anwohner:innen-Tarifen in der bestehenden Tiefgarage auf dem Kaiser-Wilhelm-Ring parken können, diese also als Quartiersgarage dient.

„Erstmal Bäume, dann vielleicht Bänke“

Der politische Beschluss zum Superveedel gibt zwar den Rahmen vor, doch wie er umgesetzt wird, ist noch offen. Harald Schuster, Simon Wöhr, Autor von „Das Manifest der freien Straße“, und Ralf Brand vom Kölner Lebeveedel hielten Impulsvorträge zum Thema. Martin Herrndorf von Bündnis 90/Die Grünen erklärte den

Beschluss der Bezirksvertretung im Detail. Valentina Haas, Superblock-Koordinatorin von Changing Cities e. V., sowie Anne Grose vom FUSS e.V. und Dominik Kerl von der IG Lebenswerte Lux brachten ihr Fachwissen ein. In einer großen, offenen Runde diskutierten sie mit den Anwohner:innen über ihre Bedenken und Wünsche. Die Idee, zunächst mit Bäumen anzufangen und von Bänken zunächst ab-



Der Parkplatz hinter der Christuskirche (oberes Foto) wurde am 22. September für einen Tag autofrei (Foto unten).
Fotos: © Stadtgarten e. V.

zusehen, bot eine gute Diskussionsgrundlage. Ein erster fruchtbarer Austausch fand statt. Das war ein wichtiges Ziel vom Park-Platz-Tag – übrigens ein Wortspiel mit Programm: Denn ein Parkplatz kann sowohl ein Platz als auch ein Park sein. Darüber nachzudenken lohnt sich.

Der Stadtgarten e. V. wird den Diskurs zum Superveedel weiterführen. Iris Pinkepank, Vorstandsvorsitzende des Stadtgarten e. V., Köln

Modellprojekt II

Südliche Neustadt: Winzerveedel wird Superblock

Das durch Salierring, Eifelstraße, Bahndamm, Luxemburger und Trierer Straße eingegrenzte „Winzerveedel“ soll vom Autoverkehr entlastet werden.

In Köln sind Superblocks keine neue Idee. Doch ein Konzept von Seiten der Stadt fehlt bisher. Das könnte sich bald ändern, denn die Bezirksvertretung Innenstadt stimmte Anfang September einstimmig dafür, dass das Winzerveedel Superblock wird. „Dies ist ein historischer Moment“, kommentierte Bezirksbürgermeister Andreas Hupke die Entscheidung.

„Wir freuen uns besonders über den politischen Konsens“, so Sybille Fraquelli von der IG Winzerveedel. Die Interessengemeinschaft hatte vor einem Jahr eine entsprechende Bürgereingabe eingereicht. „Wir sind gespannt, wie und wann es für unser Veedel jetzt weitergeht!“ Denn bei der Planung und Einrichtung von Superblocks betritt die Kölner Verwaltung Neuland.

Verkehrsplanerische Umgestaltung

Damit aus dem Winzerveedel ein Superblock werden kann, ist unter anderem eine verkehrsplanerische Umgestaltung notwendig. In einem ersten Schritt will die Verwaltung deshalb nun ermitteln, wie viele Autos durch das Viertel fahren und wie viele Parkplätze es hier – zwischen Barbarossaplatz und Volksgarten – gibt.



Das Gebiet des geplanten Superblocks Winzerveedel und eine Visualisierung: Am Duffesbach als Veedelsblock



Anschließend geht es darum, den öffentlichen Raum unter anderem durch Entsiegelungen und Begrünung sowie durch die Schaffung von Spielflächen und Verweilorten neu zu gestalten. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sollen im Winzerveedel Vorrang bekommen, der Durchgangsverkehr könnte zum Beispiel durch Einbahnstraßen oder Diagonalsperren aus dem Wohnviertel herausgehalten werden.

Städtebauliche Aufwertung

Superblock zu werden bedeutet für das Winzerveedel eine städtebauliche Aufwertung. Während sich die IG Winzerveedel noch immer über den „Zuschlag“ freut und aus der Nachbarschaft Glückwünsche kommen, gibt es auch die eine oder andere kritische Stimme. Doch Clara Walther von der IG Winzerveedel zeigt sich zuversichtlich. „Superblocks sind in anderen Städten bereits erprobt

und auch Köln wird Lösungen finden.“ Die Menschen im Winzerveedel stehen in den „Startlöchern“, sind zum Austausch bereit und warten gespannt auf das Beteiligungskonzept der Stadt. Denn die Bezirksvertretung Innenstadt hat die Verwaltung auch beauftragt, eine Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorhaben durchzuführen.

Baustein einer klimagerechten Stadt

Die Verwaltung und die verschiedenen Ämter sind nun gefordert, den Superblock-Beschluss in die Tat umzusetzen. Dass die Planung in professionelle Hände gehört, hatte die IG Winzerveedel von Anfang an betont. Denn letztlich geht es bei einem verkehrsberuhigten, grünen Stadtviertel um einen wichtigen Baustein einer klimagerechten Stadt, wie Köln sie anstrebt.

„Nachdem das Etappenziel erreicht ist“, wie Clara Walther den Beschluss der Stadt bezeichnet, ist die IG Winzerveedel weiter aktiv. Am 21. September fand im „Gotland“ im benachbarten Volksgarten das zweite NRW-Superblock-Treffen statt. Es gab einen intensiven Austausch mit Aktivist:innen aus anderen Städten sowie Erfahrungsberichte von Superblock-Initiativen aus Deutschland. Mehr dazu auf Seite 4.

www.superblock-winzerveedel.de
Bettina Brucker/IG Winzerveedel



© Senf.koeln (Joanna Podszus), unterstützt durch AGORA Köln

Das LebeVeedel-Konzept

Ein lebenswerteres Clouth Quartier durch „Bürgerbeteiligung von unten“

„Frisch gemacht, aber nicht frisch gedacht.“ Auf diesen Slogan lässt sich die Diagnose über das Clouth-Quartier in Köln Nippes verkürzen – jedenfalls nach Ansicht der Bürgerinitiative „LebeVeedel“, die seit 2021 daran arbeitet, die Situation in der Neubausiedlung Clouth zu verbessern. Dort werden nach Abschluss der Bauarbeiten rund 3.000 Menschen in circa 1.200 Wohnungen leben.

„Frisch gemacht“ ist das Quartier, weil dort nach dem Ende der industriellen Nutzung des Areals in den Nullerjahren erst seit wenigen Jahren gewohnt und an manchen Ecken noch immer gebaut wird. In den frühen Planungsphasen gab es durchaus erfrischende Gedanken, vor allem in einem Planungskonzept, das den städtebaulichen Wettbewerb für das Areal gewonnen hat. Es trug den Titel „Von Grau zu Grün“ und sah unter anderem eine großzügige Anzahl von Bäumen auf dem gut 14 Hektar großen Areal vor.

Was letztlich umgesetzt wurde, ist teilweise erfreulich: Dies gilt für die Tempo-30-Zone, breite, vorgezogene und abgesenkte Bürgersteige (der letzte Zentimeter Bürgersteig sollte auch vermieden werden, Rollstuhlfahrer und Besitzer von Rollatoren wären dankbar dafür) sowie eine zentrale Freifläche. In wesentlichen Aspekten weicht die gebaute Realität aber leider stark von der „Grau zu Grün“-Idee ab und kommt einer Ansammlung zahlreicher vertaner Chancen gleich. So wurden hunderte Bäume nicht gepflanzt, die im Planungskonzept vorgesehen waren. Alles andere als „Grün“ sind auch die enorm breiten Straßen, die als wuchtige Asphalt-Teppiche das Quartier durchschneiden. Ihr schnurgerades Design verlockt außerdem zum schnellen Fahren, was die Idee der dortigen Tempo-30-Zone konterkariert und das anerkannte Planungsideal der „selbsterklärenden Straße“ grob verletzt.

Die Initiative LebeVeedel hat diese und viele weitere Aspekte systematisch analysiert und mit viel Gespür fürs Machbare eine Bürgereingabe entwickelt. Um dabei die Sorgen, Bedenken, Ideen und Wünsche der Anwohnenden berücksich-



Die Initiative LebeVeedel engagiert sich für ein lebenswerteres Clouth-Quartier.

tigen zu können, wurde eine Vielzahl von Kontakt- und Gesprächsmöglichkeiten angeboten: ein Stand auf dem Veedelsfest, Newsletter, Informationen im Veedels-Schaukasten, Hauswurfsendungen, eine Website mit Kontaktmöglichkeiten, eine offene Sprechstunde und anderes.

Das wichtigste Element dieses nachbarschaftlichen Austauschs war der sehr gut besuchte „Dialogabend“ am 26. Oktober 2023. Die Anregung dazu kam von Dieter Schöffmann von der Kölner Freiwilligenagentur, der den Abend auch als externer Unbeteiligter moderierte.

Mehr Grün im Veedel

Ziel der Initiative LebeVeedel ist eine verstärkte Begrünung des Gebiets, allen voran des zentralen Luftschiffplatzes, der seiner Funktion als Veedelszentrum an sonnigen Tage nicht gerecht werden kann. Zwar bietet dieser Platz ausreichend Abstand vom fahrenden Verkehr und auch viel Raum für Spielplätze und frei zu nutzende Rasenflächen. Aber die bisher gepflanzten Bäume schaffen nur punktuell kleine Schattenräume und erzeugen nur unmerklich Verdunstungskäl-

te. Das werden sie auch langfristig nicht leisten können; dafür sind es schlicht nicht genug Bäume und keine großkronigen Baumarten.

So liegt der Platz bei bestem Wetter häufig verlassen da. Abhilfe würden deutlich mehr Bäume schaffen. Denkbar wäre auch eine künstliche Verschattung, zum Beispiel in Form einer mit PV-Modulen belegten Pergola.

Kein Durchgangsverkehr mehr

Eine weitere Zielsetzung der Initiative ist die Vermeidung von Durchgangsverkehr.

Eigens durchgeführte Verkehrsbeobachtungen zeigen ein Schema auf, demzufolge Ampeln auf der Xantener und der Niehler Straße vermieden werden, indem das Clouth Quartier durchfahren wird. Dabei wird das dort geltende Tempo 30 nur bedingt berücksichtigt.

Schlaufenlösungen, die Ein- und Ausfahrt nur an jeweils bestimmten Punkten ermöglichen, würden davor schützen. Poller (sogenannte „modale Filter“) würden so die Durchfahrt verhindern, gleichzeitig aber Rad- und Fußverkehr ermöglichen. Ein solcher Ansatz ist von

der „Superblock“-Idee inspiriert. Aber auch andere Lösungsvarianten sind im LebeVeedel-Konzept angedacht, etwa eine Übertragung des niederländischen Woonerf-Prinzips, bei dem Straßen bewusst verengt, kurvig und teilweise als Einbahnstraßen gestaltet werden, was Durchgangsverkehr unattraktiv, den Aufenthalt von Menschen (besonders von Kindern) aber attraktiv macht.

Parkraumbewirtschaftung mit Vorrang für Anwohnende

Das LebeVeedel-Team hat ebenfalls festgestellt, dass der öffentliche Parkraum nicht ausschließlich von Clouth-Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt wird. So dient das Clouth-Quartier Nachbarn von westlich der Niehler Straße – einem Gebiet mit mehr Parkdruck und Bewohnerparkregelung – als Ausweichparkdestination; dies ist nachvollziehbar, weil „auf Clouth“ eine unzeitgemäß große Anzahl von kostenlosen Parkplätzen im öffentlichen Raum geschaffen wurde. Teilweise nutzen auch Angestellte des Einzelhandels auf der Neusser Straße die Parkplätze während ihrer Arbeitszeit.

Eine Lösung, um auch das häufige Falschparken zu vermeiden, wäre die Einführung des Bewohnerparkens, gepaart mit Parkgebühren für diejenigen ohne Anwohnerausweis. Auch eine Reduktion der Stellplätze scheint geboten und möglich, weil das Areal von vielen privaten Tiefgaragen durchsetzt ist und es mit der öffentlichen Tiefgarage im „Clouth 104“-Komplex eine de facto Quartiersgarage gibt, in der sehr viele Plätze leer stehen.

Von Grau zu Grün – dieses Mal wirklich

Wie erwähnt, wurde in der Planungsphase ein Begrünungskonzept für das Clouth Quartier mit dem klangvollen Namen „Von Grau zu Grün“ entwickelt und prämiert – nur wirklich umgesetzt wurde es leider nicht. Wenn man die zuvor beschriebenen Maßnahmen – insbesondere die Neuorganisation der Verkehrsführung und die Verengung der unnötig breiten Straßen – angeht, bleibt unterm Strich eine Menge bisheriger Verkehrsraum übrig.

Aus Sicht des LebeVeedels gibt es somit mittelfristig die Möglichkeit, einige Asphaltflächen zu entsiegeln und zu begrünen. Davon würden nicht nur Flora und Fauna profitieren, sondern vor allem die Menschen auf Clouth aufgrund



Verbesserung des Wohnumfeldes durch Beseitigung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs am Beispiel einer Kreuzung im Clouth-Quartier. Das Foto oben zeigt den jetzigen Zustand, in der unteren Abbildung wird eine mögliche zukünftige Umgestaltung skizziert.

- großzügigerer Beschattung und spürbarer Verdunstungskühle,
- von Begegnungsflächen vor der Haustüre und
- von sicheren Aufenthaltsräumen, insbesondere auch für Jüngere.

Ein weiterer wesentlicher gesamtgesellschaftlicher Vorteil wäre ein Beitrag zur Regenwasserrückhaltung durch Versickerungsflächen und somit ein Beitrag zur Hochwasservermeidung.

Solche und weitere Argumente und Vorschläge flossen in ein 50-seitiges Dokument ein, das am 16. Mai 2024 offiziell gemäß §24 Gemeindeordnung NRW beim Ausschuss für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden eingereicht wurde. In der heißen Phase kurz vor der Einreichung der Bürgereingabe sammelten die Aktiven noch Unterschriften und konnten über 400 Unterstützer*innen hinter sich vereinen, die so aufzeigten, dass die Ideen des LebeVeedels auf eine breitere Unterstützung in der Bevölkerung bauen können.

Nun prüft die Kölner Stadtverwaltung den Antrag und wird am Ende eine Beschlussempfehlung für die Bezirksvertretung Nippes erarbeiten. Diese wird danach abstimmen, ob oder inwieweit – eventuell auch mit Modifikationen – das

LebeVeedel-Konzept umgesetzt werden soll.

Auch in dieser Phase sucht die Bürgerinitiative weiterhin den Dialog: Einerseits mit den Bewohnerinnen und Bewohnern des Clouth-Viertels, z.B. beim kürzlich stattgefundenen Sommerfest, andererseits mit der Verwaltung und den Vertretern aller demokratischen Parteien in der Bezirksvertretung, um dort einen partnerschaftlichen Dialog zu pflegen, bei dem das jeweilige Fachwissen, die Alltagserfahrungen, die abzuwägenden Faktoren und internationale „Best Practice“-Erfahrungen zur bestmöglichen Lösung gebündelt werden können.

www.lebeveedel.de
Initiative LebeVeedel



Stichwort Clouth-Quartier

Das Clouth-Quartier ist ein neuer Stadtteil in Köln-Nippes, der auf dem Gelände der ehemaligen Clouth-Werke errichtet wurde. Mit dem Bau der Siedlung wurde nach dem Abriss der Werkshallen und der Sanierung des Geländes im Jahr 2014 begonnen.

Regionaler Schienenverkehr

Wer eine Baustelle hat, ...

... tut alles dafür, dass die negativen Auswirkungen minimiert werden. Nicht so die regionalen Verkehrsunternehmen.

Im sogenannten Bahnknoten Köln wird gearbeitet. Mit einem enormen Aufwand und einer beträchtlichen Bauzeit werden die Gleisanlagen und Bahnhöfe für die drei elektronischen Stellwerke Hauptbahnhof, linke Rheinstraße und Bad Godesberg ertüchtigt. Doch elektronisch heißt nicht, dass es ohne Störungen im analogen Bahnverkehr zugeht. Und so erleben die Menschen rund um Köln und Bonn seit einem Jahr oft genug nur Chaos, wenn sie die Bahnen des Fern- und Nahverkehrs nutzen wollen.

Es gibt immer neue verworrene Ankündigungen, die meisten erfolgen kurzfristig. Dazu kommt ein völlig unzureichender und in der Regel unklarer Schienenersatzverkehr. Nicht besser wird die Situation dadurch, dass die verbleibenden Züge oft wegen Krankheit ausfallen. Oder es kommen Kurzzüge. Für nichts ist gesorgt oder vorgesorgt.

Dabei wurde bei einer Bahnknotenkonferenz des damaligen Nahverkehr Rheinland (NVR) betont, dass es bessere Konzepte zur Minimierung der negativen Auswirkungen der Baustellen für die Fahrgäste geben soll. Wahrscheinlich liegen die Unterlagen noch im Umzugskarton von NVR zu go.Rheinland.

Der Versuch, auf der Hohenzollernbrücke zwei Gleise zu sperren und am Hauptbahnhof wie in Köln-Deutz selbst den ausgedünnten Zugverkehr aufrechtzuerhalten, war ein Schlag ins Wasser. Der Baustellenfahrplan war ein reines Chaos – oder eine „Schätzung“ im „Neudeutsch“ der Bahn. 30 Minuten Wartezeiten vor dem Bahnhof waren die Regel.

Höhepunkt Ende September

Der Höhepunkt war eine vollständige Sperrung des Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Messe/Deutz in der Nacht vom 27. auf den 28. September 2024. Selbst die S-Bahn – obwohl von der elektronischen Umstellung nicht betroffen – wurde eingestellt.

Doch nicht nur die Bahnhöfe, sondern weite Teile des Netzes wurden gesperrt, und dies ohne ausreichende Fahrgast-

information: Von Düren, Pulheim, Euskirchen und anderen Orten fuhren keine Züge. Nach Aufhebung der Sperrung blieb der Betrieb gestört. Zugausfälle und Verspätungen auch nach fünf Uhr morgens prägten das Bild.

Weitere Kuriositäten

Es gibt weitere Baumaßnahmen in der Region, die Auswirkungen haben auf mögliche alternative Strecken. So war für fast drei Monate die Strecke Köln – Neuss gesperrt und gleichzeitig eine andere Umfahrung über Grevenbroich nicht möglich, da die Züge bereits in Rommerskirchen(!), also quasi an der Zollgrenze VRS/VRR, endeten. Eine Station weiter hätte man noch in die Regionalbahnen 27 und 39 umsteigen können.

Weit hinter Neuss wurde im Frühjahr der zweite Teil einer Auto-Unterführung in Meerbusch-Osterholz gebaut. Das hatte zur Folge, dass der RE 7 (Köln – Krefeld) einfach in Köln Hauptbahnhof endete und die Fahrgäste auf die langsame S11 oder den Bus verwiesen wurden. Die fragwürdige Begründung von National Express: Das Fahrpersonal hätte von Neuss mit Taxi oder Bus zum Stützpunkt Krefeld gebracht werden müssen. Gleichzeitig fielen einige RE 7 von Köln nach Rheine wegen Personalmangels aus. Klar, die saßen ja in Krefeld.fest.

Nach monatelanger Sperrung der Strecke Köln – Düsseldorf, unter anderem wegen Arbeiten an der Oberleitung, war diese Strecke kurz nach ihrer Wiedereröffnung plötzlich wieder gesperrt. Denn ein DB-Oberleitungswagen hatte Feuer gefangen und die neue Oberleitung beschädigt. Und dies während der Europameisterschaft im Fußball.

Wenn die Strecke Köln – Bonn gesperrt wird, verlässt sich die DB auf die KVB und bietet selber keinen Ersatzverkehr an. Doch wir alle wissen, dass die KVB diesen Ersatz nicht leisten kann: Fahrzeuge fallen aus, das Personal fehlt. Ein 10-Minuten-Takt der Linie 16 am Wochenende ist in der Regel ein 30-Minuten-Takt. Auch auf der Linie 18 sieht es nicht besser aus.

Ergänzend dazu wurde im Oktober die Linie 16 am Chlodwigplatz durch eine Baustelle für fünf Wochen unterbrochen und fuhr nicht mehr zum Kölner Haupt-

bahnhof. Fahrgäste, die nach Bonn wollten, sollten gemäß elektronischer Fahrplanauskunft an einem Sonntag vom Hauptbahnhof die Linie 5 zum Heumarkt nehmen, dort dann in den Bus 132 einsteigen und bis Chlodwigplatz fahren. Gleichzeitig hat die Linie 16 Ausfälle bei Fahrzeugen und Personal und fährt trotz hohem Fahrgastaufkommens nur im 30-Minuten-Takt.

Auch die an Wochenenden überfüllte Linie 18 wurde zwischen dem 3. und dem 6. Oktober wegen Weichenbauarbeiten der HäfenGüterKöln (HGK) zwischen Brühl-Vochem und Brühl-Mitte unterbrochen, zeitgleich zum KölnMarathon!

Koordination?

Es ist auffallend, dass Baustellen in gleichen Verbindungskorridoren gehäuft auftreten. So sind Verbindungen von Köln nach Düsseldorf gleichzeitig links und rechts des Rheins unterbrochen, ebenso die Bahnverbindungen nach Nordwesten. Eine Koordination der Baumaßnahmen findet weder intern, noch zwischen den Verkehrsträgern DB, KVB und HGK statt.

Jeder schiebt es auf den Anderen und behauptet, dieser habe seine Baustelle ganz plötzlich eingerichtet. Und völlig überrascht ist auch der Verbund – hier im Rheinland heißt der go.Rheinland.

Entschädigung für die Fahrgäste

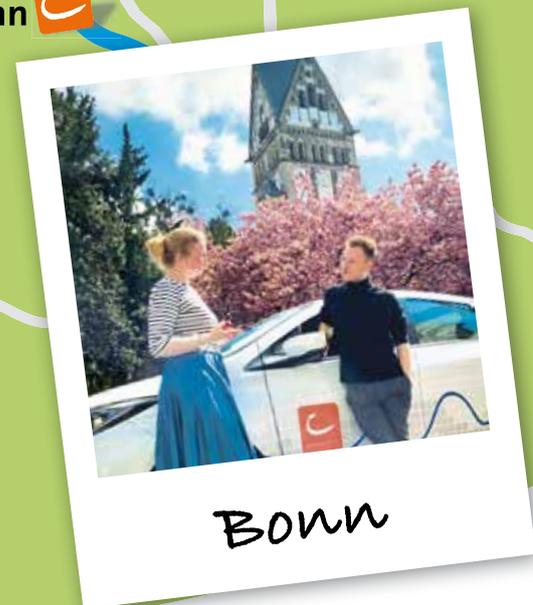
Viele Fahrgäste haben im Vertrauen auf einen mehr oder minder reibungslosen Schienenverkehr ein Abo abgeschlossen. Doch im Jahre 2024 kann eine deutlich höhere Minderleistung aufseiten der Bahnbetreiber festgestellt werden. Zugausfälle, Kurzzüge und Verspätungen sind ja fast Gewohnheitsrecht. Doch dieses Baustellenchaos ist schon außergewöhnlich.

In Berlin hat der dortige Verbund den Fahrgästen eine Entschädigung gegeben – das Abo war einen Monat länger gültig. Der hochpreisige Rheinlandverbund denkt überhaupt nicht an Entschädigungen – kündigt aber eine Preiserhöhung für 2025 an. Dann wird ja alles besser: keine Baustellen, keine Zugausfälle, nur wenige Verspätungen.

Wolfgang Besser



Im Rheinland unterwegs.



Auch ohne eigenes Fahrzeug in 19 Städten
an 280 Stationen mit 1.000 Autos.

[cambio-CarSharing.de](https://www.cambio-CarSharing.de)

Kapazitätssteigerung auf der Ost-West-Achse

VCD kritisiert Nutzen-Kosten-Untersuchung

Nach Meinung des VCD kann die von der Verwaltung vorgelegte Nutzen-Kosten-Untersuchung keine Entscheidungsgrundlage für eine der beiden Stadtbahnvarianten auf der Ost-West-Achse bilden.

Im September wurde von der Verwaltung die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die oberirdische und die unterirdische Variante im Zusammenhang mit der Planung der Kapazitätserweiterung der Stadtbahn auf der Ost-West-Achse veröffentlicht.

Der VCD hat die Dokumente analysiert. Dabei wurde deutlich, dass die Veröffentlichung unvollständig ist und noch viele Fragen offenlässt. Zudem ist klar zu erkennen, dass die fast gleiche Bewertung beider Varianten aufgrund der angewandten Methodik keine Grundlage für die Variantenentscheidung durch den Kölner Stadtrat bilden kann. Eine Aussage wie „Die Tunnelvariante ist zu bevorzugen, weil diese eine bessere Bewertung erhalten hat“ hält der VCD für unseriös.

Verwendeter Ansatz

In der NKU werden die Null-Variante Ohne-Fall – also ohne eine Umsetzung der Kapazitätserweiterung – ohne jeden Ausbau, aber mit dessen Betriebsprogramm, also den Fahrten der Stadtbahnen selber mit den im Ohne-Fall vorhandenen bahnparallelen Schienenergänzungsbusverkehren mit den geplanten Varianten verglichen. Hierbei muss aus den zur Umsetzung der Varianten erforderlichen Investitionen und den dann dort geplant anfallenden Betriebskosten ein Nutzen erzielt werden, der größer als 1 ist.

Deshalb ist es erforderlich, die verkehrlich zusammenhängende Strecke der Linie 1 mit ihrem Langzugeinsatz gesamthaft zu betrachten. Hier werden die in beiden Varianten gleichen Bestandsabschnitte – Bensberg bis Deutzer Freiheit und Universitätsstraße bis Weiden West – unverändert in die Gesamtbetrachtung eingebunden, da nur alle fertig ausgebauten Abschnitte zusammen ihren Verkehrsnutzen erbringen können. Zu kurze Bahnsteige im rechtsrheinischen Stadtbahnbereich verhindern beispielsweise



90 Meter lange Stadtbahn an der Haltestelle Neumarkt beim Testlauf der Langzüge am 14. April 2024

den Einsatz der Langzüge, egal, ob diese in der Kölner Innenstadt ober- oder unterirdisch verkehren sollen.

Die Betrachtung unterscheidet deshalb für die beiden Varianten (oben oder unten) die unterschiedliche Kosten- und Nutzensituation in der Innenstadt.

Ohne Kenntnis der Kostenschätzung der nunmehr vorliegenden Vorplanung, die eine Genauigkeit von 30 Prozent mehr oder weniger hat, ist eine Beurteilung der Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht möglich. Fakt ist jedoch, dass sich mit den unterschiedlichen Baukosten der Varianten auch die Genauigkeitsabweichungen verändern.

Die nachfolgend beschriebenen Punkte sind besonders aufgefallen.

Kosten für Barrierefreiheit nicht berücksichtigt

Dies ist nach Meinung des VCD darauf zurückzuführen, dass der Fördermittelgeber die Möglichkeit eröffnet, Zusatzkosten für die Herstellung der Barrierefreiheit nicht zu berücksichtigen. Diese Kosten liegen bei der Tunnelvariante ungleich höher als bei der oberirdischen Variante. Dadurch fällt ein wesentlicher Kostenblock bei der Bewertung nicht ins Gewicht. Würden diese Kosten in beiden Varianten mitberück-

sichtigt, würde dies bei der oberirdischen Variante zu einem erheblich besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis führen.

Eine Reihe offener Punkte

Darüber hinaus ergeben sich nach Ansicht des VCD durch die Veröffentlichung der Dokumente eine ganze Reihe weiterer Fragen, die vor einer Entscheidung durch den Stadtrat beantwortet werden müssten:

1. Weshalb wurde für die oberirdische Variante – analog zur Tunnelvariante – kein ausführlicher Bericht vorgelegt? Eine direkte Vergleichbarkeit der beiden NKU-Untersuchungen ist durch die Öffentlichkeit aktuell nicht gegeben.
2. Der ermittelte „Nutzen“ für die Tunnelvariante fällt außerordentlich hoch aus, in erster Linie aufgrund von unterstellten Reisezeitgewinnen. Hier erscheint es notwendig, die modellierten Verkehrsnachfrageergebnisse durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüfen zu lassen.
3. Der große „Nutzen“ bei der Tunnelvariante basiert in erster Linie auf „induzierten Neuverkehren“, das heißt auf ÖPNV-Fahrten, die aktuell und bei Realisierung der oberirdischen Variante nach dem Ergebnis der Modell-

rechnung nicht unternommen würden. Hingegen ist der Unterschied bei der Verlagerungswirkung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV zwischen beiden Varianten nicht so groß. Es sollte von Seiten der Politik hinterfragt werden, ob die durch das Modell unterstellte Generierung von zusätzlichen Fahrten überhaupt gewollt ist.

Für die Verlagerung vom Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr werden für die oberirdische Lösung 8.170 Fahrten pro Tag angenommen, bei der unterirdischen Lösung 9.580 Fahrten. Dies entspricht einer Steigerung von 17 Prozent.

Neuverkehre werden als induzierte Fahrten ermittelt – 1.030 bei der oberirdischen Lösung, während für den Tunnel

6.130 Fahrten angesetzt werden oder nahezu 500 Prozent.

Aus Fahrgastsicht ist dieses dort unterstellte Verhalten nicht nachvollziehbar: Wer geht in das zehnte Tiefgeschoss, um dort eher rein zufällig in eine Bahn zu steigen, die er eben dort nicht kommen sieht und zu der er einen sehr hohen Zugangswiderstand hat, während er oberirdisch den Einstieg in eine Bahn spontan entscheiden kann.

Im Vergleich zum wahlfreien PKW-Verkehr (Steigerung 17 Prozent) ist die angenommene Steigerung mit einer Verfünfachung der induzierten Fahrten nicht nachvollziehbar, erzeugt aber einen erheblichen Nutzen nur in der Tunnelvariante.

Eklatanter Unterschied zur Abschätzung von 2018

Bei einer ersten gröberen NKU-Abschätzung, die im Jahr 2018 vorgelegt wurde, ergab sich bei den Bewertungsergebnissen noch ein völlig anderes Bild: Hier kam die Tunnelvariante nur knapp über den erforderlichen Minimalwert von 1, während die oberirdische Variante komfortable 2,3 Punkte aufwies. Der VCD fordert, die Unterschiede zwischen diesen Bewertungen offenzulegen und darzustellen, wieso sich die Bewertungsaussage so grundlegend geändert hat.

VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Rhein-Erft-Kreis

VCD-Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2025–2035

Anregungen und Verbesserungsvorschläge

337 Seiten schwer ist der Entwurf zum Nahverkehrsplan (NVP), den Kreisverwaltung und Gutachter in Abstimmung mit den betroffenen Städte und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen wie etwa dem kreiseigenen Busunternehmen REVG (Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft) seit dem Jahr 2021 erstellt haben. Die Bürgerinnen und Bürger im Kreis haben im Rahmen einer sehr umfangreichen digitalen Beteiligung mitgewirkt.

Zu dem schon guten Entwurf hatte nun auch der VCD im Rahmen der „Offenlage“ als Stakeholder ab Juli Gelegenheit zur Stellungnahme. Diese Möglichkeit haben wir mit elf Anregungen und Verbesserungsvorschlägen genutzt, von denen wir die wichtigsten hier vorstellen möchten.

Gute Betriebsqualität und Angebotsverbesserungen

Die Betriebsqualität der REVG ist bisher im Vergleich mit vielen anderen Verkehrsbetrieben seit der Zeit der Coronapandemie beachtenswert gut geblieben. Bei unseren Fahrten sind wir bisher nur selten von größeren Verspätungen und Ausfällen betroffen gewesen. Auch im Vergleich zu den vor Gründung der REVG tätigen Verkehrsunternehmen, etwa der

RVK (Regionalverkehr Köln) ist eine Verbesserung festzustellen. Die veröffentlichten Statistiken im NVP sprechen dieselbe Sprache: Nur neun Prozent der REVG-Busse hatten eine leichte Verspätung (vier bis neun Minuten) und lediglich vier Prozent der Busse kam mehr als zehn Minuten zu spät.

Der begrüßenswerte, im Plan auf einigen Linien vorgesehene Ausbau des Angebots, darf nach unserer Stellungnahme nicht zu Lasten der Betriebsqualität gehen. Deswegen sollten nur dann höhere Taktichten umgesetzt werden, wenn personell genügend Puffer vorhanden ist. Sonst würde ein Fahrgastverlust durch mangelndes Vertrauen in die Zuverlässigkeit der Verbindungen drohen, weil außerhalb von Knotenpunkten oder Ballungsgebieten oftmals eine recht lange Wartezeit auf die nächste passende Fahrt anstehen würde.

Der VCD setzt sich jedoch gegenüber allen Aufgabenträgern, also dem Kreis, der Stadt Dormagen und der Stadt Köln



Die REVG hat bereits 33 Brennstoffzellen-Hybridbusse erhalten oder bestellt. Für die Jahre ab 2026 sind Förderungen für weitere 45 Fahrzeuge beantragt.

Quelle:REVG

dafür ein, den Schnellbus 91 (Dormagen – Worringen S-Bahn – Sinnersdorf – Pulheim – Geyen – Weiden West (S-Bahn und Stadtbahn 1) – Frechen – Hürth – Brühl Bf) in der Hauptverkehrszeit mindestens mittelfristig auf einen 30-Minuten-Takt zu verdichten. Bisher gibt es nur einen Stundentakt. Die gegenläufige Empfehlung des Gutachters erscheint uns nicht nachvollziehbar angesichts des im Liniensteckbrief ausgewiesenen hohen Fahrgastpotentials auf der bedienten zentralen Achse des Kreises und im Hinblick auf die regionale Bedeutung („Köln-Radiale“).

Fortsetzung: Seite 14

Anschlussicherung, besonders in Schwachverkehrszeiten

Die Anschlussicherheit bei Umstiegen ist das am schlechtesten bewertete Qualitätsmerkmal des ÖPNV in der Bürgerbefragung mit einem Zufriedenheitsanteil von nur 36 Prozent nach einer Befragung. Nach dem Planentwurf ist die Sicherstellung eines attraktiven ÖPNV-Angebots und einer damit verbundenen hohen Zufriedenheit der Fahrgäste unter anderem die Anschlussicherung an Knotenpunkten von besonders hoher Relevanz. Erhebungen und Befragungen der Fahrgäste haben ergeben, dass die Umsteiger-Quoten im Kreis sowohl auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), als auch auf die jeweils verknüpften Buslinien signifikant hoch sind.

Angesichts dieser aus unserer Sicht zutreffenden und gewichtigen Feststellungen reicht die Beschränkung der Empfehlungen im Plan auf die bloße „Beibehaltung bestehender Anschlüsse zum SPNV und der Stadtbahn“ nicht aus.

Digitale Informationssysteme für die Fahrerinnen und Fahrer über einzuhalten Wartezeiten zur Sicherung der Anschlüsse sind – im Rahmen der bereits positiv-dynamischen Digitalisierung bei der REVG – zu priorisieren. Der Plan führt hierzu bereits folgendes zutreffend aus: „Eine einheitliche Steuerung der gesamten Betriebsleistung über eine Leitstelle sowohl der unterschiedlichen Produkte des Linien-ÖPNV als auch des On-Demand-Angebotes ist für einen zu-

verlässigen Betrieb und die Anschlussgewährung auch bei Reiseketten im Gesamtnetz notwendig.“ Zur kontinuierlichen Überprüfung dieses Ziels ist es notwendig, dass das Verkehrsunternehmen in regelmäßigen Abständen – zum Beispiel quartärllich – die Pünktlichkeit ihrer Busse mittels rechnergestützten Betriebssystemen (ITCS-System) erfasst und diese Statistiken an den Aufgabenträger weitergibt.

Wir haben zudem angeregt, eine Schulung des Fahrpersonals durchzuführen, um insbesondere in Schwachverkehrszeiten wie sonntags und bei Abendverbindungen, und hier ganz besonders bei den jeweils letzten Abendverbindungen, umsichtig auf die jeweils zugesicherten Anschlüsse zu warten.

Im Plan wird bereits folgendes festgestellt: „Eine Möglichkeit, intermodale Reiseketten zuverlässiger zu gestalten, besteht darin, maximale Wartezeiten an den Umsteigepunkten zu definieren, die im Verspätungsfall einzuhalten sind.“ Wir fordern hierzu: Bei Anschlüssen mit Umstieg auf REVG-Busse sollte im Regelfall mindestens bis zu fünf Minuten gewartet werden, soweit hierdurch nicht ein Fol-



Im Bereich der Digitalisierung des Busverkehrs wurde bereits Vorbildliches erreicht – wie etwa freies WLAN in den Schnellbussen. Zur Sicherung der Anschlüsse sollten sich Kreis und REVG in diesem Bereich weitere ehrgeizige Ziele setzen.

Quelle:REVG

geanschluss des wartenden Busses gefährdet wird.

Das Warten auf Anschlüsse muss zudem „entpönalisiert“ werden: Wenn eine Verspätung nur dadurch entstanden ist, weil angemessen auf einen verspäteten Anschluss gewartet wurde, dürfen Verkehrsunternehmen nicht zu einer ansonsten grundsätzlich möglichen Strafzahlung (Pönale) verpflichtet werden.

Ausblick, Beschluss

Bis zur Sitzung des Verkehrsausschusses des Kreistages am 13. November 2024 werden die Gutachter die im Rahmen der Offenlage abgegebenen Stellungnahmen – wie die vom VCD – bewerten. Am 12. Dezember 2024 soll der endgültige Plan im Kreistag beschlossen werden.

VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Zum Hin und Her bei der Linie 14

Wer planen kann, ist im Vorteil

Mehr Kooperation der Verkehrsbetriebe, um einen akzeptablen Betrieb auch bei Bauarbeiten sicherzustellen, wäre wünschenswert.

Vom 11. Oktober 2024 bis zum 8. Januar 2025 fallen die S-Bahnen zwischen Köln-Mülheim und Köln-Deutz wegen Bauarbeiten aus – ein Problem für die vielen Fahrgäste von und nach Mülheim. Die einzige Straßenbahnlinie 4 war schon immer überlastet.

Die S-Bahn-Ausfälle waren schon lange vor Beginn der Sperrung der Mülheimer

Brücke für die KVB-Linien 13 und 18 bekannt.

Völlig überraschend – und ohne Rücksicht auf die S-Bahn-Sperrung – hat die KVB die Einstellung der Linie 14 zum 5. Oktober 2024 angekündigt. Dass sie sich damit kurzerhand über einen politischen Beschluss hinwegsetzte, sei nur am Rande erwähnt. Viel wichtiger ist, dass im Oktober allein die Linie 4 im 10-Minuten-Takt die Bahnverbindung von Mülheim nach Köln sicherstellen sollte.

Irgendjemand rief dann der KVB zu, dass dies zusammen mit der S-Bahn-

Sperrung keine gute Idee sei. Die KVB ruderte zurück und lässt die Linie 14 im Oktober nun nur am Wochenende ausfallen. Das ist halbherzig, denn auch dann wollen die Menschen den ÖPNV nutzen.

Auch in einem Gespräch des VCD mit DB InfraGo konnte keine Terminänderung mehr erreicht werden. Wie können solche Kollisionen von KVB-Liniensperrungen mit Bauarbeiten am Schienennetz vermieden werden? Durch Absprachen zwischen KVB und DB InfraGo? Oder durch den Verbund go.Rheinland?

Doris Klug



#49
GUTE
GRÜNDE

GRUND NR. 22

STATT INS BLAUE EINFACH INS GRÜNE FAHREN.

Das
Deutschland-
ticket
beim VRS

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



VRS

vrs.de/Deutschlandticket

...verbindet!

ÖPNV-Finanzierung

Große Herausforderung auch für Kölner Umlandkreise

In der letzten RHEINSCHIENE wurde die Situation der ÖPNV-Finanzierung in Köln beleuchtet, insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmend schwieriger werdenden Finanzsituation. Aber wie sieht es eigentlich mit der ÖPNV-Finanzierung im Kölner Umland aus?

Auch hier wurde in den vergangenen Jahren, teilweise sogar in größerem Umfang als in Köln, vor allem das Busangebot ausgebaut. Beispielsweise wurden 30-Minuten-Takte zu 20-Minuten-Takten verdichtet. Der Rheinisch-Bergische Kreis hat sein Angebot im Busverkehr auf der Stadtbahnlinie 1 seit dem Jahr 2011 um 49,5 Prozent ausgeweitet. Die Entwicklung in den nächsten Jahren ist jedoch angesichts der Haushaltssituation der Kreise unklar. In vielen Kreisen wurden neue Schnellbuslinien eingerichtet, auch weil das Land hier eine großzügige Anschubfinanzierung gewährte. Und nicht zuletzt wurden sogenannte On-Demand-Angebote, bei denen ein Fahrzeug mittels App oder telefonisch bestellt werden kann und bei dem Fahrtenwünsche gebündelt werden, testweise eingeführt. Teilweise gab es auch hier eine großzügige Förderung von Bund und Land NRW. Leider gibt es aufgrund der auch in den Kreisen zunehmend problematischer werdenden Finanzsituation ein „Rollback“ dieser Ausbautendenzen.

Unterschiede zwischen Stadt und Umland

Anders als beispielsweise in Köln gibt es in vielen Kreisen keinen „Querverbund“ zwischen Energieversorgungs- und Verkehrsunternehmen. In der Regel müssen die Kreise die Kosten, die nicht über Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichzahlungen für SchülerInnenverkehre sowie das Deutschlandticket gedeckt sind, aus ihrem Haushalt bestreiten. So muss beispielsweise der Rheinisch-Bergische Kreis (Einwohnerzahl am 31. Dezember 2023: 286.778) den Zuschussbedarf für die auf seinem Gebiet erbrachten Busangebote der RVK und der Wupsi aus dem Kreishaushalt tragen. Im Jahr 2024 sind hierzu 21,9 Mio. EUR eingeplant, die 4,4 Prozent aller Aufwendungen des Kreises ausmachen.

Zum Vergleich: Die Stadt Köln plant für Bau und Unterhalt des Netzes und der Haltestellen von Stadtbahn und Bus im Jahr 2024 insgesamt 57,5 Mio. EUR ein, dies sind nur etwa ein Prozent der städtischen Gesamtausgaben. Der gesamte Verlust der KVB wird dagegen über den Querverbund mit dem Stadtwerke-Konzern ausgeglichen.

Etwa ein Drittel seiner Einnahmen erhält der Rheinisch-Bergische Kreis über die Kreisumlage aus den Steuern und Landeszuweisungen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden. Auf der anderen Seite verlieren die Gemeinden etwa ein Drittel ihrer Steuereinnahmen und Zuweisungen durch die Kreisumlage an den Kreis. Die Gemeinden haben daher ein großes Interesse, dass sich der Prozentsatz der Kreisumlage nicht erhöht. Bei Forderungen für einen Ausbau des ÖPNV sind sie gegenüber ihrem Kreis daher meist zurückhaltend.

Wenn eine Stadt oder ein Kreis infolge wegbrechender Einnahmen ein Haushaltssicherungskonzept aufstellen muss, sind auch Kürzungen bestehender Verkehrsangebote kein Tabu: So hatte zuerst die Stadt Leverkusen beschlossen, den Takt des vor einem Jahr eingeführten, oft noch schwach besetzten „Bergischen Schnellbusses“ X24 (Wermelskirchen – Leverkusen Mitte) samstags von einem von 30-Minuten-Takt auf einen Stunden-takt auszudünnen. Am 10. Oktober 2024 schloss sich der Rheinisch-Bergische Kreistag an mit der Entscheidung, die Buslinie zum nächstmöglichen Zeitpunkt komplett einzustellen.

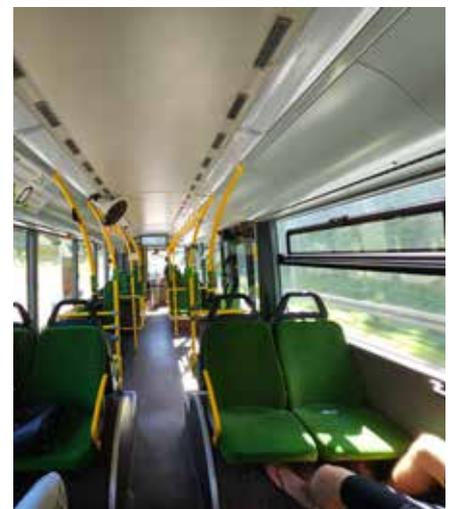
Positiv ist zu bewerten, dass Angebotsausweitungen, die gut angenommen wurden, meist erhalten werden sollen. Dafür werden dort, wo die Nachfrage zu gering geblieben ist, die Fahrpläne wieder ausgedünnt oder Buslinienangebote auf Bedarfsfahrten umgestellt.

Hinzu kommt die Herausforderung, dass in den kommenden Jahren nach



Elektrobus der Wupsi am Busbahnhof in Bergisch Gladbach

und nach alle Busse auf alternative Antriebstechniken umgerüstet werden sollen. Einige Verkehrsunternehmen setzen dabei auf die Batterietechnik, andere wie die Regionalverkehr Köln GmbH auf Wasserstoff, der in Brennstoffzellen in Fahrstrom umgewandelt wird. Diese Umstellung erfordert erhebliche Investitionen, die in den vergangenen Jahren ebenfalls großzügig von Bund und Land gefördert wurden. Diese Förderungen wurden nun auch reduziert, so dass einige Unternehmen ihre Umstellungsaktivitäten bereits gedrosselt haben. Zwar sind auch die Kaufpreise für Batteriebusse in den letzten Jahren gesunken. Trotzdem kosten solche Busse immer noch erheblich mehr als herkömmliche Dieselsebusse. Im Betrieb jedoch amortisieren sich die



Der Schnellbus X24 auf der A 1 zwischen Burscheid und Leverkusen wird bald Geschichte sein.

höheren Investitionskosten wieder: Laut Aussage des Geschäftsführers der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH, die schon umfangreiche Erfahrungen mit Elektrobussen machen konnte, liegen die Betriebskosten von Batteriebusen um die Hälfte niedriger als die von Dieselnissen.

VRS sucht nach Lösungsmöglichkeiten

Um einen Diskussionsbeitrag zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung unter dem Gesichtspunkt des Angebotsausbaus zu liefern, hat der Verkehrsverbund

Rhein-Sieg vor zwei Jahren ein Gutachten erstellen lassen, in dem Optionen einer zusätzlichen ÖPNV-Finanzierung ausgetestet wurden. Zwar wurde in den betrachteten Finanzierungsszenarien ausnahmslos von einer mehr oder weniger großen Angebotssteigerung ausgegangen, allerdings braucht es in Zukunft alleine schon mehr Geld, um das heutige Angebot überhaupt halten zu können. Untersucht wurden die sechs Instrumente Citymaut, Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV-Grundbeitrag (von allen EinwohnerInnen), BürgerInnen-Ticket, Kfz-Abgabe und Grundsteuererhöhung. Alle diese Instrumente könnten unterschiedlich hohe Beiträge in

die VRS-Kasse spülen und hätten unterschiedliche Lenkungswirkungen im Hinblick auf die Verkehrsmittelnutzung. Allerdings ist eine Einführung (eines) dieser Instrumente aktuell entweder aus rechtlichen oder aus politischen Gründen noch in weiter Ferne. Viele Kommunen müssen wegen steigender Bau- und Sozialkosten sowie geringerer Zuweisungen aus der Einkommensteuer ohnehin bereits die Grundsteuer erhöhen. Sollten sich diese Rahmenbedingungen sowie die allgemeine Haushaltslage in naher Zukunft nicht ändern, ist mit einem Abbau des ÖPNV-Leistungsangebots zu rechnen.

VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Mülheimer Brücke

Auswirkungen der Sperrung auf den Stadtbahnverkehr

Ab April 2024 wurde die Mülheimer Brücke für den Stadtbahnverkehr gesperrt. Die Auswirkungen waren für die Fahrgäste deutlich spürbar.

Als Ersatz für die gesperrten Linien wurde die von Mülheim in die Stadt fahrende Linie 14 eingeführt. Diese glänzt allerdings durch Verspätungen und Ausfälle. Zudem fährt sie fahrplanmäßig ab Keupstraße knapp hinter der Linie 4, was regelmäßig dazu führt, dass sie schwach besetzt ist, die Linie 4 hingegen überfüllt ist. Am Appellhofplatz war zu beobachten, dass die Leitstelle zuerst eine volle Linie 4 aus Ehrenfeld in den Bahnhof hat einfahren lassen, während eine leere Linie 14 vor der Haltestelle warten musste. Eine professionelle Fahrplangestaltung und Betriebssteuerung sehen anders aus.

In den ersten Wochen wurden die Aufzüge am Wiener Platz erneuert, zuerst der zu den Bahnsteigen der Linien 4 und 14. Dies war unkomfortabel für Umsteiger von der Linie 18. Außerdem waren beide Rolltreppen kaputt, Treppensteigen war also angesagt. Warum musste die KVB die Aufzugssanierung zeitgleich mit der KVB-Brückenumleitung beginnen?

Die Ersatzbusse der Linie 118 hatte guten Zuspruch im Rechtsrheinischen. Die erste Station Zoo/Flora im Linksrheinischen war jedoch zum Umsteigen dank der langen Wege und der Tatsache, dass dort nur eine Stadtbahnlinie fährt, völlig ungeeignet. Der Vorschlag des VCD, den

Bus über die Riehler Straße fahren zu lassen, um eine schnelle Verbindung zum Ebertplatz zu ermöglichen, wäre für die Fahrgäste wesentlich attraktiver gewesen.

Das Schienenkonzept der KVB wurde von der Politik beschlossen. Der VCD hatte frühzeitig ein alternatives Konzept erarbeitet.

Ein besonderer Schwachpunkt des KVB-Konzeptes war und ist der Ast der Linie 18 auf der Luxemburger Straße. Da der Innenstadttunnel am Neumarkt mit der Linie 14 zusätzlich belastet ist, musste die Linie 18 von Klettenberg darunter leiden. Hier gab es statt des bisherigen 5-Minuten-Taktes nur einen 10-Minuten-Takt. Als Ergänzung fährt in der Morgenspitze eine Linie 19 über die Ringe, allerdings nur bis zum Ebertplatz – ohne eine Verknüpfung mit dem Schienenersatzbus E118. Zugleich wurden die Verstärkerbahnen der Linie 15 eingestellt. Diese werden im Schülerverkehr auf der Neusser Straße dringend gebraucht.

Das Konzept des VCD hatte einen dichten Takt auf der Linie 18 vorgesehen, die auch durch den Innenstadt-Tunnel gefahren wäre. Damit wären Luxemburger Straße und die Linie 15 auf den Ringen und auf der Neusser Straße gut bedient gewesen. Die neue Linie 14 fährt über Ebertplatz weiter nach Niehl wie die Linie 16. Die Linie 16 hätte so Platz im Innenstadt-Tunnel gemacht und wäre die U-Bahn Strecke Severinsstraße bis zur

Severinsbrücke gefahren. Hier hätte sie Anschluss an die Linien 3, 4 und 14. Aber so einem verwegenen Vorschlag konnte die KVB anscheinend nicht folgen.

Im Oktober beweist die KVB allerdings, dass der VCD-Vorschlag umsetzbar gewesen wäre. Vom 21. September bis zum 28. Oktober waren die Gleise zwischen Chlodwigplatz und Ubierring wegen Bauarbeiten gesperrt. Die Linie 16 kommt von Süden her und fährt wie sonst die Linie 17 unter der Severinstraße bis zur Stadtbahnhaltestelle Severinstraße. Hier hat sie Anschluss an die Linie 3, 4, 14. Von Niehl Sebastiansstraße kommend fährt die Linie 16 auf dem Fahrtweg der Linie 18 über die Luxemburger Straße bis Klettenbergpark. Damit hat Sülz/Klettenberg für fünf Wochen wieder einen 5-Minuten-Takt.

Das Konzept des VCD hätte funktioniert und würde es auch jetzt noch tun. Denn die Sperrung der Mülheimer Brücke zieht sich bis zum Ende des ersten Quartals 2025. Warum sollte man dann am 29. Oktober zum schlechteren Bahnersatzkonzept von vor dem 21. September zurückkehren? Besser wäre es, die Linie 14 nach Niehl macht das Wendegleis am Reichenspergerplatz frei für die Linie 18, die im 5-Minuten-Takt von Klettenberg verkehrt, die Linie 16 fährt bis Severinsbrücke und die Linie 15 erhält ihre Verstärkerfahrten. Am besten bis April 2025, idealerweise sogar länger.

Roland Schüler



Expressbuslinien in Köln

Gutachten empfiehlt Pilotprojekte

Ein von der Stadt Köln beauftragtes Gutachten sieht besonders hohe Potentiale für zwei Expressbuslinien in Köln.

Mitte 2023 hat der Rat der Stadt Köln die Institute planmobil und WVI als Konsortium beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für ein Expressbus-Netz in Köln zu erstellen. Man wollte dem Beispiel anderer Großstädte und auch ländlicher Regionen folgen und kurzfristig eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs erreichen, ohne auf die langwierige Fertigstellung von großen Infrastrukturprojekten wie den Aus- oder Neubau von Stadtbahnlinien zu warten.

Ziel des Auftrags war zunächst nicht, ein komplettes Konzept für die Stadt Köln zu erstellen, sondern Linien zu identifizieren, die sich für ein Pilotprojekt „Expressbus“ besonders eignen, um im Nachgang das Netz Schritt für Schritt weiter

aufzubauen. Man wollte lieber mit wenigen erfolgversprechenden Linien starten und danach das Netz weiter ausbauen als mit einem die ganze Stadt umfassenden Projekt eine Bauchlandung machen oder an parlamentarischen und finanziellen Hürden scheitern. Für kleine Vorhaben mit experimentellem Charakter erschien es wesentlich leichter, einen politischen Konsens und eine Finanzierung zu realisieren und somit schnell eine Verbesserung des ÖPNV zu erreichen.

Die beauftragten Institute haben in ihrem Gutachten die folgenden sechs Kriterien besonders beachtet:

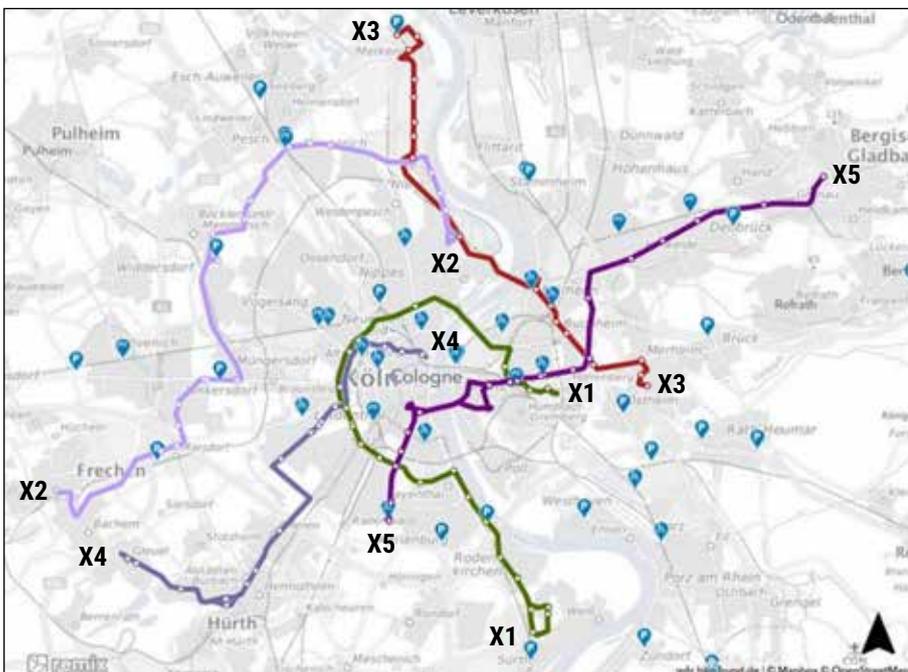
1. Es wurden sämtliche Verkehrsbeziehungen innerhalb Kölns mit seinen 86 Stadtteilen und zu den angrenzenden Gemeinden analysiert, um das Nachfragepotential zu klären. Dabei



© Oliver Güth, Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Ein Expressbus zwischen Zollstock und Bergisch Gladbach über die Severinsbrücke hätte ein hohes Fahrgastpotential.

wurden Verkehrsströme mit dem Kfz, dem Rad sowie Bussen und Bahnen zusammengefasst. Außerdem wurde geprüft, welche starken Verkehrsbeziehungen besonders schlecht ausgebaut sind und besonders lange Fahrzeiten erfordern. Solche Verkehrsbeziehungen stellen eine ideale Voraussetzung für eine Expressbuslinie dar, denn sie bieten ein hohes Potential an Umsteigern von anderen Verkehrsträgern und sind obendrein als Buslinie sehr schnell umsetzbar.

2. Es muss eine festgelegte Mindestnachfrage geben, damit ein attraktiver Takt angeboten werden kann.
3. Es muss eine festgelegte Mindestentfernung geben, damit sich der Nutzen einer Expressverbindung überhaupt ergibt.
4. Die Relation muss mit Bussen schnell bedienbar sein. Ideal ist die Nutzung von vorhandenen Vorrangschaltungen für Busse an Ampeln oder vorhandene Busspuren. Nur stark frequentierte Haltestellen sollen bedient werden.
5. Es muss ein relevantes Potential für die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV vorhanden sein, es muss also einen besonders geringen Anteil des ÖPNV in der jeweiligen Verkehrsbeziehung geben. Dies kann durch ungünstige Reisezeiten im Vergleich zum MIV gegeben sein oder durch eine überdurchschnittlich hohe erforderliche Umsteigehäufigkeit mit dem Risiko des Anschlussverlustes.
6. Die Entlastung von überlasteten vorhandenen Verbindungen des ÖPNV kann ein weiteres Kriterium sein.



Nr.	Linienverlauf	prognostizierte Fahrgastzahl
X1	Rodenkirchen – Lindenthal – Nippes – Kalk	19.100
X2	Niehl – Longerich – Ossendorf – Junkersdorf – Frechen	6.800
X3	Merkenich – Mülheim – Merheim	10.100
X4	Gleuel – Hürth – Sülz – Lindenthal – Mediapark – Köln Hbf	9.100
X5	Zollstock – Kalk – Holweide – Dellbrück – Bergisch Gladbach	14.500

Korridore und Fahrgastpotenzial gemäß Gutachten. Zieht man die Bestandskunden ab, ergibt sich ein Zuwachs um insgesamt rund 40.000 Neukunden für alle Linien.

Betrachtete Korridore

Unter Berücksichtigung weiterer Kriterien wie schnelle, direkte Linienführung, Bussonderstreifen, erschwertes Linksabbiegen, bestehende Infrastruktur wie Halte- oder Ladestellen für E-Busse wurden fünf Korridore als vielversprechend identifiziert – siehe die Übersicht auf Seite 18.

Ein weiterer Bestandteil des Gutachtens war die Untersuchung von Nachfrageverlagerungen durch die Einführung von Expressbuslinien. Insgesamt geht die Untersuchung bei Einführung aller fünf Linien von einem beeindruckenden Fahrgastzuwachs von rund 40.000 Personen pro Tag aus.

Die Linien X1 und X5 besitzen ein so hohes Fahrgastpotential, dass das Gutachten empfiehlt, diese beiden Linien weitergehend zu untersuchen. Der Verkehrsausschuß der Stadt Köln hat am

11. Juni beschlossen, dieser Empfehlung zu folgen.

Diese vertiefte Analyse dient dazu, ein Betriebskonzept auszuarbeiten, erforderliche Infrastrukturmaßnahmen aufzuzeigen und Merkmale für die Wiedererkennbarkeit des Produktes zu entwickeln. Wenn genaue Zahlen zum Fahrplanangebot, zur Einrichtung von Haltestellen und Busspuren und zur Ausstattung der Busse (Wiedererkennbarkeit, komfortablere Sitze und WLAN aufgrund der längeren Verweildauer im Bus) vorliegen, kann eine genaue Kostenabschätzung gegeben werden. Die Schätzung wird Grundlage der Ratsvorlage sein, mit der die Einführung des Expressbusnetzes in Köln beschlossen werden kann. Die Ergebnisse dieser Studie werden voraussichtlich im Herbst veröffentlicht. Einen Zeitplan für die Einführung der beiden Pilotlinien gibt es derzeit noch nicht.

Fazit

In Köln haben die Fahrgastzahlen des ÖPNV in der letzten Zeit stagniert, während sie in anderen Großstädten gestiegen sind. Köln agierte über einen längeren Zeitraum mit großer Behäbigkeit und wenig Innovationsfreude. Die Großprojekte kommen nur langsam voran.

Taktisch klug wird nun das Thema Expressbus angegangen. Es wird mit zwei erfolgversprechenden Pilotlinien gestartet, die ohne großen finanziellen, organisatorischen und baulichen Aufwand eingeführt werden können, jedoch großen Nutzen versprechen. Allein für die fünf untersuchten Expressbuslinien prognostiziert man rund 40.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag. Man sollte daher den Expressbus sehr schnell einführen.

Klaus Liebmann,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV



Schienenverkehr und die Europameisterschaft

Das nicht ganz unerwartete Chaos

Die Fußball Europameisterschaft im Sommer war eine besondere Herausforderung für den Nahverkehr in NRW und Köln. Auch wenn sie es anders darstellen, haben DB Regio und KVB versagt.

Die Bilder vom Bahnhof Gelsenkirchen waren das beste Beispiel, aber so war es an vielen Bahnhöfen der Spielorte in NRW vor und nach den Spielen. Der EM Sonderzug – alle Stunde verband er die vier Spielorte – konnte sich durch das NRW-Schiennetz kämpfen. Hinzu kamen Streckensperrungen zwischen Köln und Düsseldorf sowie Bauarbeiten im Raum Duisburg, die den Zugverkehr behinderten. Es waren die üblichen Probleme, nur dass die Züge jetzt viel voller waren, da die Fans sehr mobil sein mussten. So kam es bei jedem Halt zu Verspätungen, weil die Fahrgäste im Lichtraum der Türen stehen mussten.

In den Konzepten bildeten S12 und S19 eine wichtige Mobilitätsachse zwischen der Fan-Zone in Köln-Deutz und dem Müngersdorfer Stadion. Sie sollten auch die KVB-Linie 1 entlasten. Doch die vielen Fans ließen das System S-Bahn zusammenbrechen, denn ihr Takt wurde nicht an die frühe Anreise zahlreicher Fans, darunter auch viele ohne Eintrittskarte,

und ihrer Vereinigung zu „Fan-Märschen“ weit vor Spielbeginn angepasst. Immerhin reagierte DB Regio nach den ersten Tagen und so konnte am zweiten Spieltag durch die Verlängerung der Linie S12 nach Horrem eine Taktverbesserung erreicht werden.

Als ob der unzureichende Takt nicht schon genug wäre, führten die üblichen Probleme zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten: kurzfristige Personalausfälle, Kurzzüge, Störungen an Weichen und Signalen. Besonders eine Störung im Raum Siegburg hatte weitreichende Auswirkungen auf die Anfahrt zum Stadion. Offensichtlich gab es an den Spieltagen keine Personalreserve, die bei Ausfällen einspringen konnte, und auch keine Vorseplanung für andere Störungen.

Die KVB macht es nicht anders

Viele der oben beschriebenen Probleme treffen auch auf die KVB zu. Zwar loben sich Stadt und KVB, mit welchem Teamgeist die Euro2024 gemeistert wurde. Doch selbst die 1.500 Schichten der KVB-Beschäftigten haben nicht ausgereicht. Zwar gab es 32 zusätzliche Sonderfahrten zur regulären Linie 1. Trotzdem kam es schon in Deutz zu Lü-

cken von bis zu 20 Minuten. Auch bei der KVB gab es kurzfristige Personalausfälle und es fehlten Springer. Auch die KVB hatte die Fan-Märsche nicht eingeplant. Die Bahnsteige am Maarweg waren völlig überfüllt. Die Fans konnten sie nicht rechtzeitig verlassen, so dass die Fans der nachfolgenden Bahnen nicht aussteigen konnten. Die Bahnen stauten sich. Weder Servicepersonal noch Polizei waren vor Ort, um den Abfluss der Fußgängerströme zu organisieren. Die KVB hatte zwar Begrüßungsansagen in den Landessprachen. Notwendige Durchsagen bei Störungen im Betriebsablauf gab es aber nicht, zumindest nicht auf Englisch.

Es geht auch besser

Auch die Abfallwirtschaftsbetriebe (AWB) mobilisierten zusätzliches Personal für die Reinigung, vor allem in den Nachtstunden. Dies scheint besser funktioniert zu haben, denn nach den Spieltagen war die Stadt sauber. Auch jeder Fan-Walk wurde zeitnah gereinigt.

Die AWB hat gezeigt, wie eine Herausforderung gut gemeistert werden kann. KVB und DB Regio leider nicht.

Roland Schüler



Urbane Qualität in Köln

Von der hektischen Stress- zur Wohlfühlstadt

Eine Zustandsbeschreibung und Anregungen dazu, wie Köln lebenswerter werden könnte

Köln ist quirlig, lebendig, Köln ist unruhig, hektisch, laut. Orte der Ruhe, der Lebensqualität, des Verweilens sind rar. Überall Motoren, kaum Bäume, überall Menschen, die sich durch die Gassen drängen. „Kölle ist eh Jeföööhl“, heißt es in den Reiseführern. Dieser Artikel möchte neben einer Zustandsbeschreibung aufzeigen, was es bringen würde, dem „Jeföööhl“ auch Schönheit entgegenzusetzen, und wie wenig Aufwand hierfür nötig ist.

Mittelalterliches Stadtbild und autogerechte Wege

Köln ist als alte Stadt eine vielfältige Stadt. Verschiedene Epochen überlagern sich und prägen auf unterschiedliche Weise das Erscheinungsbild. So sind der mittelalterliche Grundriss und römische Strukturen ablesbar, die Erweiterungen der Gründerzeit (Neustadt) und die autogerechten Umbauten des Grundrisses nach dem Krieg sind erkennbar. Köln hat in seiner Geschichte vieles verändert. War es im Mittelalter die Stadt der Kirchen und Klöster, wandelte es sich Ende des 19. Jahrhunderts in eine Stadt mit repräsentativen Wohnvierteln und den mondänen Ringen mit der Perlenkette an schönen Plätzen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde es eine Stadt des Auto-

mobils. Auch deshalb wird Köln manchmal als chaotisch beschrieben. Es sind Dinge zusammengekommen, die sich nicht ergänzen.

Diese Schichten der Stadt lassen sich sehr gut auf der Internetseite der Stadt Köln entdecken. Unter cpoint.stadt-koeln.de > *Historische Stadtkarten Köln* kann man Stadtpläne von 1700 bis heute einsehen. Am interessantesten ist das Tool, mit dem man Stadtpläne übereinanderlegen und so konkret vergleichen kann. Die Unterschiede zwischen der eng bebauten Stadt vor dem Zweiten Weltkrieg und der Nachkriegsstadt sind deutlich zu erkennen. Einige Beispiele als Illustration:

- Das ehemalige Gerberviertel um St. Pantaleon in der Nähe des Barbarosaplatzes wurde abgerissen. Statt enger Gassen gibt es eine breite Auto-schneise.
- Im Umfeld des Doms entstanden die Domplatte und der ebene Roncalliplatz mit den unterirdischen Zufahrten zu den verschiedenen Tiefgaragen. Blumenbeete, Bäume und Grünflächen mussten weichen. Das Umfeld war einheitlicher, heute ist es zerklüftet in autogerechte Teile wie die Trankgasse



Romantische Kirche St. Maria im Kapitol an vielbefahrener Pipinstraße

und die Tunnelbauten, die im Gegensatz zu den fußgängerfreundlichen Wegebeziehungen zu den Einkaufsstraßen stehen.

- Die Riehler Straße als Ausfallstraße hatte Elemente wie den Riehler Platz, der als große fünfachsiges Kreuzung angelegt war und Wegebeziehungen ermöglichte. Er war begrünt. Heute ist die Riehler Straße eine lineare Achse, die Stadtteile voneinander trennt und monofunktional auf den Autoverkehr fokussiert ist.
- Die Ringe waren als großzügige Boulevards angelegt, an denen repräsentative Gebäude wie die Oper standen. Nach dem Krieg wurden sie eine Verkehrsschneise. Erfreulicherweise wandelt sich das Bild durch die Etablierung einer guten Fahrradinfrastruktur.
- Die Innenstadt war großflächig eng bebaut. Die trennenden Korridore der Nord-Süd-Fahrt und der Ost-West-Achse gab es noch nicht. Im Vergleich zum Vorkriegszeitraum zeigt die Nord-Süd-Fahrt überdeutlich die Fehleinschätzung in den Jahren der Auto-begeisterung: Die Oper sollte am neuen Boulevard der Moderne stehen und Aufmerksamkeit erregen. Tatsächlich fühlt sich ihr Standort aber so an, als läge er an einer Autobahn.

Deutlich wird: Das Auto ist in alle Poren der Stadt eingesickert. Mit dem Bau eines Parkhauses unter dem Dom ist es in ihr Herz eingedrungen.



Plätze und ihre Gestaltung in der Kölner Innenstadt: links der Karl-Küpper-Platz als abschreckendes Beispiel; der Jupp-Schmitz-Platz (rechts) zeigt, wie es besser geht.

Asphaltierte Transiträume

Ein Spaziergang durch die Kölner Innenstadt endet an den Korridoren. In den Seitenstraßen der Fußgängerzonen trifft man auf Hinterhofatmosphäre. Die Nord-Süd-Fahrt und die Bäche haben an keiner Stelle eine stadtbildprägende Bebauung erhalten. Es ist Asphalt pur, es sind Transiträume ohne urbanes Leben.

Der Durchgangsverkehr nimmt die Stadträume nicht wahr. Ehemals stadtbildprägenden Kirchen und Gebäude werden beiläufig präsentiert. Kirchen wie Klein St. Martin sind zwischen einer vierspurigen Straße und den Straßenbahngleisen eingezwängt.

Inselräume

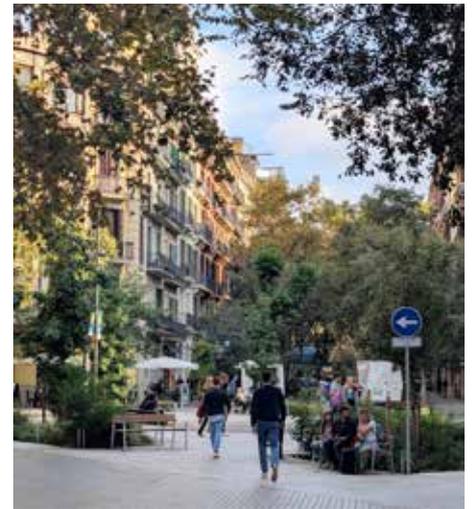
In Deutschland ist es üblich, stark frequentierte Einkaufsstraßen in Fußgängerzonen umzuwandeln. Hier wird flaniert, die Straßen dahinter werden meist für Parkplätze oder die Anlieferung der Geschäfte genutzt. In Köln dienen eine weitere Straße dahinter Ost-West- und Nord-Süd-Achse als Zufahrten zu den Parkhäusern. Viele Menschen fahren mit dem Auto in das Parkhaus und gehen dann zu Fuß durch die Einkaufsstraßen und wieder zurück. Die einzelnen Funktionen der Stadt verinseln und werden nur durch die Transiträume zusammengehalten. Die ehemaligen Anker- und Verbindungsräume, die Plätze, sind ihrer Funktion beraubt.

Parkplatzträume

Großflächige Bereiche sind versiegelt. Auch kleinste Plätze werden für den ruhenden Verkehr vorgehalten. Exemplarisch ist hier das Gebiet rund um den WDR zu nennen. Neben dem Vierscheibenhaus hat sich eine ausschließliche Büronutzung inmitten der Innenstadt gebildet: Parkhäuser, Parkplätze, Hochhaus und ein Sammelsurium an unzusammenhängender weiterer Bebauung.

Ebenenräume

Um die verschiedenen Funktionen getrennt voneinander zu gestalten, wurden verschiedene Ebenen eingeführt. Motorisierter und nicht motorisierter Verkehr sollten getrennt abgewickelt werden. So wurde die Parkfläche am Ebertplatz in die untere Ebene verlegt. Am Dom wies man den Fußgänger:innen die obere Ebene zu



Ein Blick in andere Städte als Beleg für die wohltuende Wirkung von mehr Grün und weniger Autoverkehr: links der Jardin de Tuileries in Paris, rechts ein Superblock in Barcelona.

und gestaltete für den Autoverkehr ein Gewirr an unterirdischen Zufahrten rund um den Dom. Die Diskussionen rund um den Ebertplatz, aber auch die Veränderungen im Domumfeld zeigen, dass dieses Konzept gescheitert ist.

Kulturlose Räume

Ohne weiter ins Detail zu gehen, bleibt festzuhalten, dass es in den letzten Jahrzehnten nicht gelungen ist, den Dreiklang von Mobilität, Lebensqualität und städtebaulicher Qualität in Einklang zu bringen. Autoverkehr fördert unattraktive, vernachlässigte Stadträume. Trotzdem wurde die Automobilität immer höher bewertet als die Aufenthaltsqualität.

Blick in andere Städte

Kopenhagen ist eine der Referenzstädte für hohe Aufenthaltsqualität. Hier sind Parks wie der Superskillenpark zu nennen, die schick aussehen und gleichzeitig flexible Nutzungsmöglichkeiten bieten. Auch die Holzstege entlang des Kanals laden zum Verweilen und Genießen der Stadt ein. In allen Quartieren wird Wert auf die Überlagerung verschiedener Nutzungen gelegt. Die Plätze sind begrünt und bieten Sitzmöglichkeiten. Durch Tempo 30 ist die Stadt grundsätzlich ruhiger. Das Parken am Straßenrand wird zunehmend reduziert.

Auch in Paris gilt Tempo 30 und die Stadt hat einige kleine Plätze, die mitten im Trubel liegen und trotzdem ruhig sind. Hinzu kommen die großen Stadtparks. Zunehmend werden kleinere Blöcke für den Autoverkehr gesperrt und erhalten

so eine höhere Aufenthaltsqualität. Meist sind diese Maßnahmen zunächst provisorisch angelegt, die Betonklötze sind ein klassischer Blickfang in Paris, aber schnell folgen dauerhafte Umgestaltungen, die auch Bäume und Grün direkt mit einbeziehen. In vielen anderen französischen Städten ist die Altstadt autofrei und bietet ein Netz von Straßen, die zum Flanieren und Erleben einladen. Man sitzt unter Bäumen vor Kirchen.

In der Altstadt von San Sebastian wurden in einer autofreien Straße Buchstaben auf den Asphalt gemalt. Die großen Kreise regen zur Aktivität an, die Menschen hüpfen und springen ihren Namen.

Die drei Beispiele zeigen, dass es kein Hexenwerk ist, erlebbare und attraktive Orte zu schaffen. Der Methodenkoffer ist vorhanden und bekannt. Auch in Köln werden Maßnahmen daraus umgesetzt, wie man am Ebertplatz, am Neumarkt und in vielen kleinen Initiativen in den Veedeln sehen kann. Es braucht Mut, Veränderungen durchzusetzen, und Geduld, dies dauerhaft zu tun und auch bei Rückschlägen nicht aufzugeben.

Umsetzungen

Wie kann man gestaltend eingreifen? In Köln wird bereits viel experimentiert, ausprobiert und umgesetzt. Einige Maßnahmen wie die autofreie Ehrenstraße sind bereits etabliert, andere Orte noch umstritten wie die Venloer Straße. Aist neres wie das Verkehrskonzept Altstadt nur offiziell eingeführt, aber nicht mit Leben gefüllt. Ideen wie die Veedelsblöcke sind in der Planungsphase.

Fortsetzung: Seite 22

Veränderungen brauchen Geduld und Ausdauer. Oft liegt das Gute so nah und doch so fern. Traditionen und das „Es ging doch immer gut“-Denkmuster erschweren das Ausprobieren von Neuem.

Nachfolgend einige Ideen, die dabei helfen können, Köln besser zu gestalten.

Schöne Orte entdecken

Es ist wichtig, Elemente und Gebäude, die eine Stadt prägen oder geprägt haben, zu präsentieren und sichtbar zu machen. In Köln gibt es viele Beispiele dafür, wie man es nicht machen sollte: die römische Stadtmauer an den Bächen, der römische Turm in der Magnusstraße, die Stadtmauer in der Tiefgarage am Dom. Willkürlich hingeworfene Baureste einer vergangenen Epoche stehen in der Gegend herum. Am sinnfälligsten ist die römische Stadtmauer in der Tiefgarage, nicht sichtbar, einfach da.

Das „hillje Köln“, die ehemalige Stadt der Kirchen, sollte diese viel schlüssiger präsentieren. Dies betrifft sowohl die romanischen Kirchen wie auch die zahlreichen anderen Kirchen im Stadtgebiet, die neben der geistlichen Erbauung auch Entscheidendes zum Stadtbild beitragen können. Das Umfeld von St. Heribert in Deutz ist ein Beispiel für eine attraktive Gestaltung. Die Kirche steht an einem ruhigen Vorplatz, freitags wird Markt abgehalten. St. Michael zeigt am Brüsseler Platz die profane Bedeutung der Kirchen als sozialer Treffpunkt für urbanes Leben – auch wenn hier eine deutliche Übernutzung festzustellen ist.

Die Plätze entlang der Ringe waren ursprünglich attraktiv gestaltet und luden zum Verweilen ein. Sie wurden den Anforderungen der Automobilität geopfert. Der Verweilcharakter muss gestärkt werden. Die Maßnahmen auf dem Ebertplatz zeigen, was im Brausen eines überdimensionalen zeittypischen Brunnens mit wenig Eingriffen in die tatsächliche Bausubstanz möglich ist: Das Leben ist zurückgekehrt. Die Aufgabe besteht darin, den Plätzen Charaktereigenschaften durch Gestaltung zuzuweisen. Hier sind noch einige Verbesserungen möglich.

Köln ist voll von mindergenutzten Orten, die als Parkplatz genutzt werden, anderweitig vollgestellt sind oder aber einfach vor sich hinrotten. Es gilt das an sich in den Orten ruhende Potential zu heben. Am Hansaring gibt es eine schöne Allee mit großen Platanen. Sie spenden Schatten und man könnte angenehm darunter

sitzen. Nur werden die Flächen unter den Bäumen derzeit als Parkplatz genutzt. Ähnliches ist an der Vorgebirgsstraße zu beobachten. Die schönen Bäume sichern nur den Platz für die Autos, könnten aber Schatten spenden und als unversiegelte Fläche der Erhitzung entgegenwirken. Blumen und gestaltete Sitzgelegenheiten würden hier eine kleine Oase schaffen.

Großes Potential ist gerade an kleineren Orten zu finden, etwa dem Lichhof auf der Rückseite der Kirche St. Maria im Kapitol, wo es derzeit aber noch durch die Ost-West-Achse sehr lärmintensiv ist. Der Karl-Körperplatz in der Altstadt strahlt noch Tristesse aus. Durch seinen Namensgeber, einen Büttenredner, der dem Nationalsozialismus widerstand, weist er jedoch großes Potential für kulturelle Gestaltung auf.

Es ist hier nicht möglich, alle Orte mit Verbesserungspotential zu nennen. Es sollte unsere tägliche Aufgabe sein, mit offenen Augen durch die Stadt zu laufen, uns auf ihre Vielfalt einzulassen und zu überlegen, welche Nutzungen zusätzlich möglich sind.

Mehrwert schaffen

Es geht nicht darum, einfach den Autoverkehr fernzuhalten, sondern unverwechselbare Orte zu schaffen. Orte, die Ruhe ausstrahlen, zur Kommunikation einladen, zur Aktivität auffordern, Kultur oder Geschichte vermitteln. In diesem Sinne muss die Gestaltung erfolgen.

Am Beispiel der Trankgasse zeigt sich, wie so etwas gelingen kann. Für viele Besucher:innen ist sie das Entrée in die Stadt. Hier kann sich Köln präsentieren, zeigen was es ausmacht. In Sichtweite des Doms bieten sich Maßnahmen wie Außengastronomie, Sitzgelegenheiten, künstlerische Gestaltung der grauen Wände und eine deutliche Begrünung an. Hier ist Kreativität gefragt.

Entwicklung einer stadtgerechten Automobilität

Die Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen muss sich verändern. Sie müssen mehr als Transiträume sein. Bäume und begleitendes Grün schlucken Lärm, kühlen die Stadt und machen sie attraktiver.



Nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten wie hier die Stadt-oasen auf der Deutzer Freiheit erhöhen die Aufenthaltsqualität einer Straße.

Eine begrünte Straße vermittelt auch eine andere Idee der Mobilität. Sie stellt den Stadtraum in den Vordergrund. Selbstverständlich sind stadtgerechte Straßen multimodal ausgerichtet. Rad- und Fußverkehr wird stets mitgedacht und erhält Raum und eine gute Infrastruktur.

Veedel

In den Veedeln sieht die Situation individueller aus. Hier wird gewohnt, hier wird gearbeitet. Die Bedürfnisse sind andere als in der City. Hier stehen das soziale Miteinander und der Gewinn an Lebensqualität durch weniger Lärm im Vordergrund. Quartiere mit Treffpunkten sind Veedel des Miteinanders. Veränderungen im Rahmen der Klimaanpassung sind unerlässlich.

Werkzeugkoffer

Tempo 30: Im gesamten Stadtgebiet ist es als Regelgeschwindigkeit unverzichtbar. Allein schon wegen der lärmindernden Wirkung sollte Tempo 30 nahezu flächendeckend eingeführt werden. Nur mit einem niedrigeren Grundtempo kann sich die Stadt auf andere Qualitäten als Mobilität konzentrieren.

Wie Jan Gehl sagt, muss der menschliche Maßstab gelten. Das bezieht sich auf die Höhe der Häuser, aber auch auf die wahrnehmbare Geschwindigkeit. Der österreichische Verkehrswissenschaftler Harald Knoflacher beschreibt den Menschen als nicht angepasst an die hohen Geschwindigkeiten und fordert menschengerechtes Tempo in den Innenstädten. Die Reduzierung ist die grundlegende Maßnahme, um den Charakter einer Stadt

erlebbar zu machen. Die anderen positiven Aspekte – Verringerung der Unfallgefahren, Verbesserung des Verkehrsflusses – kommen verstärkend hinzu.

Sitzgelegenheiten: Bänke und andere Angebote zum Sitzen sind wichtig. Sie schaffen Zeit zum Verschnaufen und Genießen. Es ist unverständlich, warum es auf dem Roncalliplatz keine Möglichkeit gibt, sich hinzusetzen und den Dom zu bewundern. Ein Platz am Weltkulturerbe kann so viel mehr sein als das Dach einer Tiefgarage.

Viele Städte arbeiten mit mobilen Sitzgelegenheiten, die man nach Belieben zusammenstellen kann. Diese eignen sich auch für Parks oder andere Orte, an denen man Leben und soziales Miteinander schaffen möchte. In Köln wurde schon an einige Stellen erfolgreich mit mobilen Stadtmöbeln experimentiert, zum Beispiel mit den Stadtoasen. Diese bieten die Möglichkeit, vielfältige dem Ort angemessene Aufenthaltsmöglichkeiten zu installieren. Sie passen sich gut in das Stadtbild ein und schaffen Aufenthaltsqualität.

Klarheit gestalten: Wie immer bei Neuerungen ist es wichtig, dass erkennbar

ist, welches Verhalten nun gewünscht wird. Die neue Situation muss ohne Schilder durch die Gestaltung oder Barrieren lesbar sein. Jedem Menschen muss klar sein, wo man parken darf und wo nicht. Die Gestaltung der Straße muss verdeutlichen, dass nicht schnell gefahren werden darf und soll. Dazu ist eine hohe Kontroll-dichte zu Beginn unerlässlich.

Grünflächen und Bäume: „Mein Freund der Baum“ – so hat Alexandra damals in den 70ern gesungen und hatte damit damals wie heute absolut recht. Menschen haben eine sinnliche Beziehung zu Bäumen. Auch in der Stadt entfaltet Grün seine Wirkung. Aus leblosen Plätzen werden lebendige Oasen. Bäume kühlen die Umgebung signifikant herunter. Bäume haben Charakter, auch ein einzelner Baum auf einem Platz kann stilbildend sein. Sie schaffen Treffpunkte und Leben. Grünflächen vermitteln mehr Freundlichkeit und Gemütlichkeit. Kleine, einfach gestaltete Grünflächen sind in Köln Mangelware. In einem Satz: Köln muss grüner werden.

Märkte: Vor Kirchen und auf Plätzen gestalten sie das Leben und bieten Begegnungsmöglichkeiten. Sie geben dem Ort einen besonderen Charakter.

Fazit: Umdenken ist nötig

Das größte Hindernis auf dem Weg zu etwas Neuem sind unsere Denkstrukturen, die im Altem verhaftet sind. Die Prioritäten müssen sich wandeln: An erster Stelle muss die Lebensqualität stehen, erst im zweiten Schritt sind Lösungen für zum Beispiel den ruhenden Verkehr gefragt. Eine ganzheitliche Lösung, die mehr als den Abstellort im Blick hat und auch Verkehrsvermeidung mitdenkt, ist hier erfolgversprechend.

Viele kleine Eingriffe ergeben das sich ändernde Gesamtbild. Das urbane vielfältige Leben soll zurück in die Stadt gelangen. Die identitätstiftenden Gebäude wie der Dom, die romanischen Kirchen, die Plätze verdienen ein angemessenes Umfeld. Die Menschen in den Veedeln wollen klimagerecht leben und arbeiten.

Veränderungen sind zunächst anstrengend. Hier braucht es den Mut, klare Schritte zu gehen, diese zu erklären und durchzuhalten. So kann eine lebenswerte, multimodale und klimagerechte Stadt entstehen

Michael Vehoff



Konzeption
Mediendesign
Verpackungsherstellung
Nachhaltiger Druck
Verlag

Unsere gesamte Produktion ist Blauer Engel-zertifiziert.



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

www.grün-gedruckt.de

 [gruen_gedruckt](https://www.instagram.com/gruen_gedruckt)  [gruengedruckt](https://www.facebook.com/gruengedruckt)

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

Viele Unternehmen in der Druck- und Medienbranche, die sich als nachhaltig und grün verkaufen, sind es leider oft nicht.

Wir bei grün-gedruckt.de betreiben kein Greenwashing! Wir garantieren Ihnen eine maximal nachhaltige und ökologische Medien- und Druckproduktion. Probieren Sie uns aus und tun Sie Ihrem Unternehmen und der Umwelt etwas Gutes.

grün  gedruckt.de®
eine marke der schloemer-gruppe

Venloer Straße

Bilanz des Verkehrsversuchs

Mehr Verkehrssicherheit und eine höhere Aufenthaltsqualität – dies waren die Ziele des Verkehrsversuchs auf der Venloer Straße. Nach rund zwei Jahren lässt eine Bewertung, wie gut diese Ziele erreicht wurden, nur ein gemischtes Fazit zu.

Im Dezember 2022 startete die erste und im Oktober 2023 die zweite Phase des Verkehrsversuchs. In Phase 1 wurde ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 eingeführt, damit auch rechts vor links an Einmündungen. Die Fußgänger-Ampel wurde abgeschaltet und der Zebrastreifen gelb eingefärbt, um ihn nicht ganz zu opfern. Die Schutzstreifen wurden durch gelbe Kreuze ungültig gemacht.

Trotz vieler Versuche der Verbände und der Politik, eine verständliche Verkehrsführung zu erhalten, gab es weder große Banner, noch Bodenmarkierungen oder andere Hinweise, dass die Verkehrsachse Venloer Straße zu einer Flaniermeile mit reduziertem Kfz-Verkehr werden sollte. Hinzu kam, dass die Vogelsanger Straße durch mehrmalige Verzögerung der Bauarbeiten immer noch nicht durchgehend befahrbar war. Somit floss weiterhin viel Verkehr über die Venloer Straße.

Die Folge war eine allgemeine Verunsicherung: Die sichere Querung für Zu Fuß-



Die Umwidmung in eine Einbahnstraße hat den Durchgangsverkehr auf der Venloer Straße noch nicht im gewünschten Umfang verringert.

gehende war erschwert, Radfahrende sahen sich stets im Konflikt zwischen überholenden Autos und nun auch noch aus den Seitenstraßen kommendem Verkehr. Kaum jemand hielt sich an die Rechts-vor-Links-Regel an den Einmündungen.

In den Folgewochen wurden immer wieder Anpassungen vorgenommen: Ein weiterer Zebrastreifen wurde regelrecht erkämpft, Fahrbahnverengungen, die den Kfz-Verkehr verlangsamen sollten, wurden eingerichtet. Diese sollten auch das Queren des Fußverkehrs vereinfachen, erschwerten aber auch Radfahrenden, sich an den Engstellen gegenüber den Kfz zu behaupten. Für sie wurde es oft ein Spießrutenlauf von einem Hindernis zum nächsten. Durch die Rechts-vor-Links-Regelung kamen viele weitere Verkehrsschilder hinzu; Haltelinien, die diese Regelung verdeutlicht hätten, wurden aber nicht aufgetragen.

Nach einigen Monaten überwog der Eindruck von bloßer Anarchie. Wer sich mutig mit dem Rad über die Venloer Straße schlängelte, kam einigermaßen gut voran. Zögerliche Zufußgehende konnten selbst an den zusätzlich verengten Fahrbahnstellen kaum queren. Die Vorfahrtsregeln wurden praktisch nicht beachtet. Auch die Begrenzung auf 20 km/h wurde vielfach missachtet. Auf den kurzen Abschnitten zwischen den Verengungen wurde immer wieder stark beschleunigt. Die

hohe Aggressivität führte oft zu gefährlichen Situationen. Die Einhaltung der Regeln wurde allenfalls geringfügig kontrolliert.

Aufgrund dieser Bedingungen wurden die Ziele des Versuchs deutlich verfehlt: Weder ging der Autoverkehr zurück, noch besserte sich die Aufenthaltsqualität.

In der Presse, aber auch in weiten Teilen der Bevölkerung war die Akzeptanz für den Versuch gering und nach weniger als einem Jahr und vielen halbherzigen Änderungen waren sich viele einig, dem Chaos endlich durch eine Einbahnstraßenregelung ein Ende zu bereiten. Wer schon immer der Meinung war, dass sich die Rolle der Venloer Straße als Hauptachse nicht so leicht verändern lasse, sah sich bestätigt. Dabei war die erste Phase des Verkehrsversuchs nicht so sehr an den neuen Regeln gescheitert, sondern an fehlenden Maßnahmen und Kontrollen, um der seit Jahren eingeübten Rücksichtslosigkeit gegenüber den Schwächeren im Verkehrsgeschehen etwas entgegenzusetzen.

Einbahnstraße als Ausweg?

Kaum war die Venloer Straße zwischen Gürtel und Piusstraße in Richtung Innenstadt als Einbahnstraße mit einem auf 30 km/h erhöhten Tempolimit umgewidmet, wurden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Dies hätten sich viele auch schon in Phase 1 gewünscht.

Die Ampel wurde wieder in Betrieb genommen, ein weiterer Zebrastreifen eingeführt und die Venloer Straße wieder zur durchgehenden Vorfahrtstraße. Die höhere Klarheit reduzierte Verkehrsstress und aggressives Verhalten spürbar. Die größten Diskussionen löste der Verkehr durch die Piusstraße aus. Mit dem Vorschlag, die Fahrtrichtung in der Piusstraße zu drehen, gibt es hierfür aber auch schon Lösungsansätze.

Mehr Verkehrssicherheit und höhere Aufenthaltsqualität?

Die Auswertung der Unfallzahlen steht noch aus, aber mit Einführung der Ein-



Eine blaue Markierung auf dem Asphalt grenzt eine „Wirtschaftszone“ ein, auf der Handwerker, Pflegedienste und andere Dienstleister mit einem hierfür berechtigenden Ausweis parken dürfen. Vielen Autofahrern scheint diese Vorschrift unbekannt zu sein, denn in der Praxis ist die auf der Venloer Straße eingerichtete Wirtschaftszone sehr häufig durch andere Fahrzeuge zugeparkt.

bahnstraße sind neue Gefährdungen für den Radverkehr hinzugekommen. Die Fahrbahn ist nun so breit, dass viele Fahrzeuge – Lieferfahrzeuge aber häufig auch Privat-Pkw – einfach auf der Fahrbahn halten. Das führt nicht selten zu Konflikten mit dem Radverkehr in Gegenrichtung, wenn Autos auf die Gegenfahrspur wechseln, um an den stehenden Fahrzeugen vorbeizukommen. In der dunklen Jahreszeit blenden dabei außerdem noch ihre Scheinwerfer.

Darüber hinaus kommt es immer wieder zu Gefährdungen der Radfahrenden durch auf der linken Seite ein- und ausparkende Autos, die häufig nur auf den stadteinwärts fließenden Verkehr achten und den Radverkehr in Gegenrichtung nicht beachten. Das Parken auf der linken Seite der Einbahnstraße sollte grundsätzlich unterbunden werden. Gerade in der sehr breiten Venloer Straße führt es durch die im Vergleich mit kleineren Wohnstraßen höheren Geschwindigkeiten zu gefährlicheren Situationen.

Auch nach mehr als zwei Jahren werden die für E-Roller und Lastenräder umgewandelten Kurzzeitparkplätze weiterhin von Kfz zugeparkt. Dies sollten bereits vor langer Zeit auffällige Bodenmarkierungen oder Poller verhindern. Viele Autofahrende interpretieren die Schilder nicht richtig und nehmen nur das weiße „P“ auf blauem Grund wahr, nicht aber das „Kleingedruckte“. Da die Automaten abgehängt sind, wird seit zwei Jahren auf der Venloer Straße kostenlos geparkt und es besteht ein Fehlanreiz, die Gebühren in den Parkhäusern zu vermeiden.

E-Roller und Fahrräder stehen immer noch häufig auf den schmalen Bürgersteigen, die an vielen Stellen durch Falschparker, Fahrradabstellanlagen und Außengastronomie zusätzlich eingeengt werden. Mehr Raum fürs Flanieren wurde nicht geschaffen. Weiterhin lädt die Bürgersteigbreite nicht zum Verweilen ein.

Es gibt nur wenige Sitzgelegenheiten, die ein Verweilen ohne Konsum(zwang) ermöglichen. Die wenigen, die während des Verkehrsversuchs aufgestellt wurden, werden nach seiner Beendigung wieder entfernt. Es bleiben zwei Bänke auf der ganzen Länge zwischen Piusstraße und Gürtel. Aus vielen Rückmeldungen ist zu entnehmen, dass die nicht-kommerziellen Verweilzonen sehr gut angenommen wurden und verstetigt werden sollten. Hier böte sich gerade die bei Sonnenschein attraktive Nordseite an. Zurzeit noch vorhandenen Kfz-Parkplätze sollten

auf dieser Seite in Verweilzonen – nicht-kommerziell oder auch kommerziell als Außengastronomie – umgewandelt werden. Die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit steigen.

Fazit

Nur ein einziger Bereich wurde durch Bodenbemalung deutlich in eine Wirtschaftszone umgewandelt. Dieser muss aber ständig überwacht werden, um ihn von Falschparkern freizuhalten.

Der Kfz-Verkehr ist insgesamt „ruhiger“ geworden und der Stress auf der Straße ist für alle gesunken. Es ist leiser geworden und Unterhaltungen sind möglich. Radfahren ist entspannter möglich. Zufußgehende haben durch einen weiteren Zebrastreifen, eine zusätzliche Möglichkeit zur Querung der Straße erhalten. Allerdings hat der Kfz-Verkehr nicht im prognostizierten Maße abgenommen. Auch wird das Abstellen von Kfz weiterhin fast überall toleriert.

Es ist jedoch auch festzuhalten, dass während der ersten Phase des Verkehrsversuchs die Maßnahmen nicht so konsequent umgesetzt und kontrolliert wurden, dass die nunmehr geltenden Regeln auch tatsächlich befolgt wurden. Dadurch entstand eine Voreingenommenheit gegenüber dem Verkehrsversuch im Allgemeinen und gegen den nur ungenügend umgesetzten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich im Besonderen. Die Lösung „Einbahnstraße“ wird dadurch als Heilung aller Probleme empfunden. Die Ansätze aus dem ersten Teil scheinen als untauglich verworfen.

Und jetzt?

Aus dem fast zweijährigen Verkehrsversuch kommen wir mit der Erkenntnis heraus, dass die Einbahnstraße aus Phase 2 eine Verbesserung gegenüber dem Chaos aus der ersten Phase gebracht hat. Dies gilt im Wesentlichen für den Aspekt der Verkehrssicherheit. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist bislang hingegen noch nicht so recht gelungen; die Gehwege sind weiterhin mit viel Außengastronomie und abgestellten Fahrrädern zugestellt. Leider wurden während dieses aufwändigen und fast zwei Jahre dauernden Versuchs nur für wenige Wochen am Ende einige Sitzgelegenheiten (die „Verweiloasen“) aufgestellt. Dabei



Mehr nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten würden die Venloer Straße deutlich aufwerten.

war fast von Beginn an klar, wie gut die sechs bereits zu Beginn des Versuchs aufgestellten Wanderbäume mit ihren Sitzbänken angenommen wurden. Viele Menschen wünschen sich solche Möglichkeiten zum Verweilen ohne Konsum, das geht aus den Beteiligungsverfahren deutlich hervor.

Beteiligungsangebote gab es mehrere mit einigen Rückmeldungen und verschiedenen Stimmen und es gab hier auch gegensätzliche Standpunkte. Die große Frage ist nun, wer welche Aussagen und Wünsche wie und wie stark bewertet und welche Maßnahmen für die Zukunft daraus abgeleitet werden. Werden dabei auch Erkenntnisse aus anderen Geschäftsstraßen in Köln in Betracht gezogen? Oder soll am Ende mit der Einbahnstraße die Venloer Straße als weiterhin bestehende – wenn auch für den Kfz-Verkehr nur noch in eine Richtung gehende – Verkehrsachse gefestigt werden? Damit würde die Gelegenheit verpasst, die Ergebnisse des Versuchs objektiv und bezogen auf die Zielsetzungen auszuwerten. Trotz des immensen Aufwands könnte es so kommen, dass eine Umwandlung der Straße in eine attraktive Flaniermeile mit hoher Aufenthaltsqualität als Zentrum Ehrenfelds nicht weiterverfolgt wird, stattdessen aber der Kfz- und Liefer-Verkehr weiter das Herz von Ehrenfeld dominiert.

An den Zielen – mehr Platz für Zufußgehende und ein deutlich reduzierter Durchgangsverkehr, damit mehr Verkehrssicherheit und eine höhere Aufenthaltsqualität für alle – sollte festgehalten werden. Eine bereits diskutierte Möglichkeit, den Durchgangsverkehr zu reduzieren, wäre die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Venloer Straße in Richtung Äußere Kanalstraße stadtauswärts außerhalb des Gürtels.

Melani Lauen



Autofreies Wohnen

Zunehmendes Interesse und lange Wartelisten

Nach anfänglicher Skepsis gilt die autofreie Siedlung in Köln-Nippes mittlerweile für viele als Vorbild für einen modernen Siedlungsneubau.

Im Jahr 2006, beim Vermarktungsstart, löste das Projekt einer autofreien Siedlung in Köln-Nippes noch allgemeines Kopfschütteln bis hin zu heftiger Ablehnung aus. Man findet zwar immer noch erbitterte Gegner dieser Wohnform, die Missbilligung hat jedoch spürbar nachgelassen. Im Gegenteil, es gibt sogar ein stark zunehmendes Interesse und lange Wartelisten von Kauf- und Mietinteressenten.

Starkes Interesse über die Stadt- und Landesgrenzen hinaus

Allein in diesem Jahr haben Studierende aus Texas, aus Washington und aus Indonesien die Siedlung besichtigt, aber auch aus dem Inland kam Besuch: Vertreter des Deutschen Städtetags, des ADAC, der Uni Wuppertal, Landesdelegierte des VCD, eine politische Fraktion aus Gelsenkirchen, diverse Politiker*innen, Mitarbeitende von Planungsbüros und von Stadtverwaltungen und nicht zuletzt Besuchergruppen aus Köln und Umgebung.

Eine Recherche im Internet nach dem Begriff „Autofreies Wohnen“ zeigt, dass sich zunehmend neue Bauprojekte mit dem Begriff „autofrei“ schmücken – einem Begriff, der bei vielen Bauträgern vor einigen Jahren noch verpönt war, und die damit mittlerweile ihr Bauvorhaben einer potenziellen Kundschaft gegenüber anpreisen. Selbst im Autoland USA wurde jüngst eine autofreie Siedlung gebaut, und zwar in Tempe, Arizona. Wir berichteten darüber in der letzten Ausgabe der RHEINSCHIENE.

25. Januar 2025

Führung durch die Autofreie Siedlung

Der VCD bietet am Samstag, den 25. Januar 2025, um 11 Uhr eine Führung durch die Siedlung an. Treffpunkt ist die Mobilitätsstation an der Kesselhausstraße 1 in Köln-Nippes.

In den Niederlanden ist man schon weiter: In Utrecht-Merwede entsteht eines der größten innerstädtischen Stadtquartiere mit nahezu autofreier innerer Erschließung. Den zukünftig 12.000 Bewohnern wird ein Mix aus verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen und attraktiver Infrastruktur angeboten, der eine komfortable, zuverlässige und effiziente Alternative zum eigenen Auto bietet.

Aufenthaltsqualität wird immer wichtiger

Ausgesprochen positiv bei all diesen Neubauprojekten ist, dass die Aufenthaltsqualität eine immer größere Rolle spielt. Allerdings schrecken die meisten Planer vor einer ausgedehnten Fußgängerzone im Siedlungsinnenraum zurück: Noch immer gibt es Bedenken, den Autos der Bewohnerschaft die Befahrung der Siedlung nur im Ausnahmefall zu gestatten. Diese Bedenken verhindern eine außergewöhnliche Aufenthaltsqualität, Bewohner*innen ohne eigenes Auto bleiben wie üblich beeinträchtigt.

Mit Blick auf den demografischen Wandel und die alternde Gesellschaft ermöglichen autofreie Siedlungen einen Schutzraum für mobilitätseingeschränkte Personen sowie freie Bewegung im Wohnumfeld. Die Siedlung schafft als Fußgängerzone Lebens- und Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen, vor allem für Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen.

Die Autofreiheit bietet Kindern die Chance, sich Freiräume zu erobern und eigenständig zu erschließen. Spontaneität und altersübergreifende Kontakte werden begünstigt. Eine Studie besagt sogar, dass Kinder in autofreien Wohngebieten ein Jahr früher selbständig werden.

In einem Diskussionspapier des Wuppertal Instituts (Schneidewind et al. 2020) stellen autofreie Siedlungen Verbindungen zu einer „Post-Corona-Stadt“ her, bei der das unmittelbare Wohnumfeld für das alltägliche Leben sowie die Erholung plötzlich eine neue Bedeutung gewinnen. Daher sollten die Schaffung von Stadt-Grün sowie die Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten zu Fuß, mit



Sichere Räume für Kinder durch Autofreiheit

dem Fahrrad und dem ÖPNV stärker in den Blick genommen werden. Das autofreie Wohnen bietet hier Lösungsansätze.

Im Bezug auf globale Megatrends ergeben sich zahlreiche Anknüpfungspunkte. Einer wachsenden Stadtbevölkerung bietet das autofreie Wohnen attraktiven, sicheren und familienfreundlichen Wohnraum auf vergleichsweise geringerer Fläche als herkömmliche Siedlungen.

Das autofreie Wohnen bietet Lösungsansätze für aktuelle Herausforderungen etwa die Verkehrs- und Energiewende sowie die Bewältigung globaler Megatrends wie die Urbanisierung und den demografischen Wandel.

Weitere Informationen

- Eine 15-minütige Präsentation zeigt anhand des Mobilitätskonzepts der autofreien Siedlung, wie sich ein Paradigmenwechsel beim Siedlungsneubau gestalten und Ziele wie geringerer Flächenverbrauch, geringere Baukosten und geringerer CO₂- und Schadstoffausstoß erreichen lassen: www.nachbarn60.de > Material > Paradigmenwechsel beim Siedlungsneubau
- Ein 13-minütiger Film über die autofreie Siedlung in Köln-Nippes: www.nachbarn60.de > Material > Virtuelle Führung
- „Mobilität neu gedacht: Überlegungen zur geplanten Neubausiedlung Grube Carl – besser, preiswerter und ruhiger Wohnen dank Mobilitätskonzept“: youtu.be/wAdX2TbmJCQ

Hans-Georg Kleinmann



Geplanter Ausbau der A4

Investitionen in die Schiene statt mehr Autobahnen

Laut Bundesverkehrswegeplan 2030 soll die Autobahn A4 zwischen dem Gremberger Kreuz und dem Kreuz Köln-Süd von sechs auf acht Spuren erweitert werden. Dabei soll auch die Rodenkirchener Brücke abgerissen und neu gebaut werden.

Trotz Klimawandel und Verkehrswende werden bundesweit noch immer erhebliche öffentliche Mittel in den Fernstraßenneubau gesteckt. In Köln sind der Ausbau der A4, ein Neubau der Rodenkirchener Brücke sowie eine neue Rheinquerung zwischen A59 und A555 geplant.

Nicht nur der VCD spricht sich gegen diese Neubauprojekte aus, es gibt auch mehrere lokale Initiativen, darunter die Bürgerinitiative A4minus und das Bündnis „Wald statt Asphalt“.

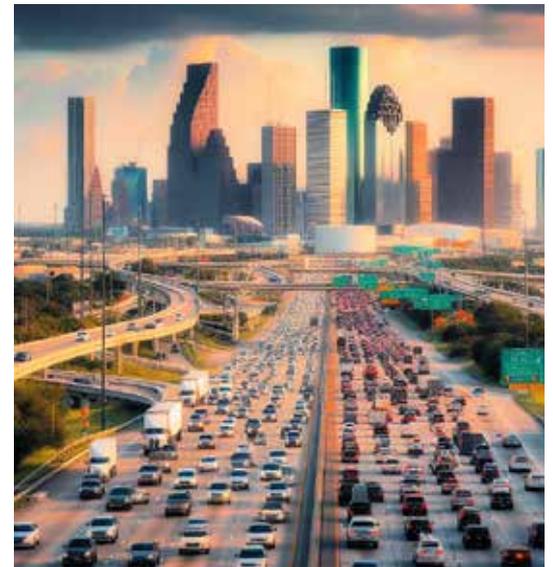
Anstatt weiteren Straßenneubau zu betreiben, ist ein dringend notwendiges Umsteuern geboten hin zu umfangreichen Investitionen in den Umweltverbund, vor allem in die Schiene und den ÖPNV, aber auch in den Rad- und Fußverkehr.

Seit den 1960er Jahren hat die Verkehrsbelastung auf dem Kölner Autobahnring kontinuierlich zugenommen. Immer wie-

der wurden bauliche Erweiterungen durchgeführt. Diese erwiesen sich jedoch oft schon nach wenigen Jahren als nicht mehr ausreichend. Zuverlässig bewahrheitete sich der rund 50 Jahre alte Spruch der Verkehrsplaner: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“ Sobald der Verkehr auf einem Streckenabschnitt, wo es jahrelang regelmäßig Stau gab, nach dem Ausbau der Straße wieder fließt, verspricht er eine kürzere Fahrzeit als vorher. Für Menschen, die beispielsweise zuvor wegen der Staus auf die S-Bahn umgestiegen sind, wird das Auto wieder attraktiv. Das Angebot bestimmt die Nachfrage. Wissenschaftler*innen sprechen hierbei von einem „Induzierten Nachfrage-Effekt“.

Es ist allzu häufig eine Spirale ohne Ende. Kurzfristig entlastet, leidet der Streckenabschnitt wegen des zusätzlichen Autoverkehrs mittelfristig wieder unter zu hohem Verkehrsaufkommen und die nächste Erweiterung steht ins Haus.

Wohin ungehinderter und ungebremster



Symbolbild Katy Freeway

Quelle: KI/Copilot-Designer

Straßenneubau führen kann, ist in Houston, Texas, zu beobachten: Dort wurde 2011 ein Teilstück des Katy Freeway für 2,8 Mrd. Dollar auf 26 Fahrspuren verbreitert. Bereits kurz nach der Eröffnung kam es trotzdem zu immer mehr Staus.

Hans-Georg Kleinmann



Es geht auch ohne Auto

Ein ungewöhnliches Lastenrad-Gespann im Einsatz

Jeden Donnerstag ist in den Neubausiedlungen des Nippeser Westens ein ungewöhnliches Fahrzeug zu sehen: ein großes Lastenrad mit zwei Anhängern. Dieses Gespann zeigt eindrucksvoll, dass selbst umfangreiche Transporte ohne Auto durchgeführt werden können. Auf dem Lastenrad selbst können 30 Gemüseboxen mit einem Gewicht von jeweils 7 bis 15 Kilogramm transportiert werden, auf dem mittleren doppelachsigen Anhänger finden 24 und auf dem letzten einachsigen Anhänger 20 Boxen Platz, also insgesamt bis zu 74 Boxen.

Das mit einem Elektromotor ausgerüstete Gespann kann auch dort fahren, wo es für Autos verboten ist, zum Beispiel in Fußgängerzonen.

Hans-Georg Kleinmann



Über 70 Gemüseboxen können mit dem Lastenrad-Gespann transportiert werden, das donnerstags den Nippeser Westen mit frischem Gemüse versorgt.

Lärmaktionsplan der Stadt Köln Stufe 4: Offenlage

Stellungnahme des VCD Regionalverbands Köln

Im Juni legte die Stadt Köln die Stufe 4 ihrer Lärmaktionsplanung vor. Es handelt sich dabei um eine Fortschreibung des im Dezember 2019 vom Rat beschlossenen Plans. Der VCD Regionalverband Köln hat sich intensiv mit diesem Dokument beschäftigt.

Wenn in Köln die Nacht hereinbricht, verwandelt sich die Stadt in den Sommermonaten in ein Motodrom – Köln als urbane Variante des Nürburgrings: Motorräder rasen durch die Straßen, tiefergelegte und hochgetunte Autos messen sich in Geschwindigkeit. Die Stadt ist für diese Rennen wie geschaffen: Breite, oft vier- bis sechsspürige Straßen laden zum Cruisen und Rasen ein. So ertönt allabendlich ein Lärm, der die Verbrenner-Enthusiasten jubeln lässt. Der Rest der Bevölkerung ist eher genervt oder verzweifelt. Doch die abendlichen Rennen sind nur ein Symptom: An den meisten Ausfallstraßen werden die gesetzlichen Lärmwerte auch ohne Autorennen überschritten.

Lärm ist ein großes Problem. Der oben genannte Begriff „Verzweiflung“ verharmlost das Problem, denn Lärm belastet die Gesundheit. Aus diesem Grund legt die EU Richtlinien fest, die Städte dazu verpflichten, regelmäßig Lärmaktionspläne vorzulegen, belastete Gebiete zu identifizieren und Maßnahmen umzusetzen, um Gesundheitsbelastungen zu reduzieren. Entsprechend heißt es in dem städtischen Bericht: „Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Formulierung von Maßnahmen, Konzepten und Strategien, um zur Lärmreduzierung beizutragen und Lärmbelastungen entgegenzuwirken.“

Die Empfehlungen des Umweltbundesamt für Werte, ab denen Maßnahmen erforderlich sind, liegen am Tag bei Werten über 60 dB(A) und des Nachts bei Werten über 50 dB(A), um gesundheitsschädliche Auswirkungen zu vermeiden. Diese Grenzwerte sollen mittelfristig um jeweils 10 dB(A) verringert werden.

Ergebnisse der Belastetenanalyse

Die Stadt erstellt auf der Grundlage der Messdaten eine stadtweite Lärmkarte, die nicht nur die berechneten Lärmwerte,

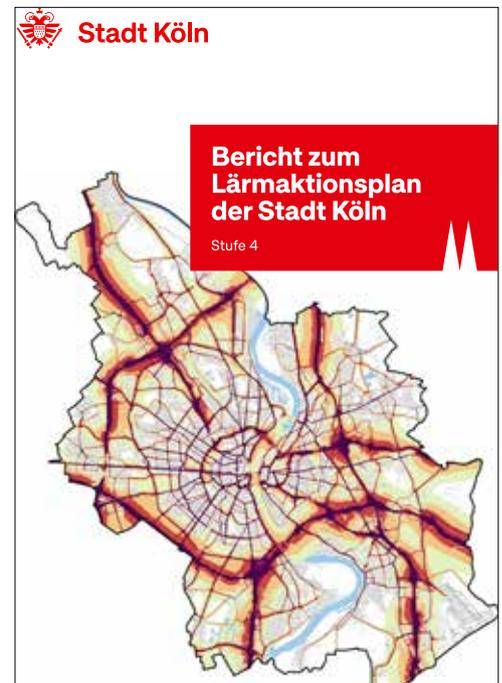
sondern auch die betroffenen Menschen berücksichtigt. Auf diese Weise werden Prioritäten ermittelt und festgelegt. In der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen ist die Belastung durch Lärm ohrenfällig. Die Messdaten liegen deutlich über den Grenzwerten. Im Bereich des Straßenlärms sind ausnahmslos alle Ausfallstraßen wie die Luxemburger, die Neusser oder die Olpener Straße betroffen.

Der Lärmaktionsplan listet nicht nur die bisher ergriffenen Maßnahmen auf, sondern zeigt durch eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung Ziele und Perspektiven auf. Die Stadt Köln hat über ihr Beteiligungsportal die Ideen der Bürger:innen eingeholt, Stakeholder wie den VCD ins Boot geholt und so ein breites Spektrum an Meinungen, Ideen und Vorschlägen einbezogen.

Handlungsebenen der Lärmschutzplanung

Sieben definierten Handlungsebenen wurden Maßnahmen zugeordnet. Sie werden hier kurz aufgelistet, um einen Überblick zu bieten.

- Bei der ersten Handlungsebene („Verkehrsfluss“) steht die Optimierung des Verkehrsablaufes im Vordergrund. So soll die Verstetigung der Verkehre durch flexible Abläufe der Lichtsignalanlagen (LSA) entstehen. Dazu gehört die Einrichtung von Kreisverkehren, aber auch der Abbau von LSA, um Verkehrsflüsse auch des unmotorisierten Verkehrs zu optimieren. Die Umsetzung der Maßnahmen ist langwierig.
- Die zweite Handlungsebene ist die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Hier sind zeitlich oder räumlich begrenzte Reduzierungen zu nennen, zum Beispiel nachts. Die Stadt Köln möchte diese Maßnahmen im Einklang mit der Verabschiedung des Vorrangnetzes für den motorisierten Individualverkehr umsetzen.
- Das Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung“ meint den Aufbau einer durchgehenden Fahrradinfrastruktur. Auch mehr Grün ist in diesem Fall wichtig. Hier hat die Stadt inzwischen in jedem Bezirk ein Radverkehrskon-



Titelseite des Berichts zum Lärmaktionsplan der Stadt Köln mit Lärmkarte

zept entwickelt, das die Grundlage für die weitere Entwicklung der Radinfrastruktur ist. Bei Straßenbaumaßnahmen wird diese Infrastruktur zwar standardmäßig mitgedacht, es sind jedoch viel mehr Maßnahmen notwendig und möglich, als derzeit umgesetzt werden.

- Im Handlungsfeld „Städtebauliche Anpassungen“ gibt die Stadt an, dass das Baulückenprogramm reaktiviert werden soll. Passiert ist dies bislang noch nicht.
- Parkraummanagement, Radpendler-routen, Radverkehrskonzepte sind im Handlungsfeld „Kfz-Vermeidungsstrategie“ zusammengefasst. Auch hier hat sich die Stadt Köln auf den Weg gemacht, aber das Tempo genügt noch nicht den Anforderungen.
- Zur ÖPNV-Förderung ist festzustellen, dass langwierige Planungsprozesse schnelle Erfolge erschweren. Dies ist gut sichtbar an den Diskussionen über die Umgestaltung der Ost-West-Achse.
- Im abschließenden kleinräumigen Handlungskonzept ist noch kein nachvollziehbares Instrument benennbar. Die Neusser Straße sollte hier das Referenzprojekt werden, aber auch

hier liegt die Umsetzung weit in der Zukunft.

Umsetzungen aus den Stufen 2 und 3 des Lärmaktionsplans

Für die Lärmaktionsplanung der Stufen 2 und 3 wurden verschiedene Handlungsebenen definiert und jeweils Minderungsmöglichkeiten zugeordnet. Ein Blick auf die umfangreichen Tabellen zeigt, dass die Umsetzung der geplanten Maßnahmen sehr unterschiedlich und in der Summe absolut enttäuschend ist. So wurde aus dem Maßnahmenpaket der dritten Stufe – dazu gehören die Radpendler Routen – noch keine einzige Maßnahme umgesetzt. Auch betrifft keine der in Stufe 3 geplanten Maßnahmen Straßen der Priorität 1, also solche, bei denen Maßnahmen am dringlichsten wären.

Während auf der Handlungsebene „Fahrbahnsanierung“ einiges umgesetzt wurde, blieb es beim Lkw-Führungskonzept bei der Formulierung möglicher Maßnahmen. Auch ein angedachtes Nachtfahrverbot auf bestimmten sensiblen Strecken wurde noch nicht mal geprüft. Geschwindigkeitsreduzierung sind nachweislich hochwirksam. Trotzdem wurden diese nur punktuell umgesetzt.

Es scheint, als ob die Stadt Köln das Thema „Lärm“ nicht vordringlich behandelt und sich bei der Abwägung verschiedener Interessen stets gegen den Gesundheitsschutz entscheidet.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Es besteht ein reges Interesse der Stadtgesellschaft an der Reduzierung des Lärms. Die Öffentlichkeitsbeteiligung, bei der sowohl Orte abgefragt wurden, an denen es zu laut ist, als auch solche, die als „ruhige Orte“ weiterentwickelt werden können, hat gezeigt, wie sehr die Stadtbevölkerung Maßnahmen erwartet und wünscht. Die Vielzahl an Klagen, die gegen die Stadt anhängig sind, belegt zusätzlich die große Unzufriedenheit darüber, wie gesetzliche Vorgaben zum Lärmschutz umgesetzt werden.

Die Taktik der Stadt bestand bislang darin, immer nur auf einem kleinen Teilstück einer Straße Tempo 30 anzuordnen. So entstand ein Flickenteppich, der niemanden zufriedenstellt. Zuletzt versuchte die Stadt Köln einen anderen Weg und ordnete auf der gesamten Luxemburger Straße Tempo 30 an. Doch auch das half nichts, denn die Bezirksregierung kassierte diese

Anordnung, weil in der Begründung ein aktuelles Lärmkataster fehlte.

Forderungen

Offenkundig reichen die bisher ergriffenen Maßnahmen nicht aus. Einer Vielzahl geplanter stehen nur wenige umgesetzte Maßnahmen gegenüber. Auffällig ist auch, dass ein großer Teil der Maßnahmen allenfalls mittelfristig wirkt. Von der Planung bis zur Umsetzung vergeht zu viel Zeit. Dies wird dem Problem des Lärms in der Stadt nicht gerecht. Zudem zeigt die Öffentlichkeitsbeteiligung, wie drängend das Problem von den Bürgerinnen und Bürgern eingeschätzt wird.

Auf allen definierten Handlungsebenen müssen kurzfristig wirksame Maßnahmen gefunden werden. Insbesondere das Thema Geschwindigkeitsbeschränkung bietet hier ein großes Potenzial. Tempo 30 senkt nicht nur den Lärmpegel, sondern erhöht auch den Verkehrsfluss und verringert die Unfallfolgen. Hier darf es keine Denkverbote geben. Die neue Straßenverkehrsordnung bietet hier einige Vereinfachungen.

Die Stadt muss effektiv die übermäßigen Belastungen durch den sogenannten Freizeitverkehr angehen, also gegen Auto-Posing, Autorennen und laute und überlaute Motorradfahrten. Dies war ein wichtiges Thema bei den Anregungen aus der Bürgerschaft. Diese Szenen missbrauchen die Infrastruktur. Im Zusammenspiel der Ordnungsbehörden gibt es einfache und wirksame Maßnahmen, etwa ein stadtweites, sorgsam kontrolliertes Tempolimit. Im Zweifel könnte im ersten Schritt ein nächtliches Tempolimit eingeführt werden. Temporäre Fahrbahnerengungen und -sperrungen könnten sinnloses Hin- und Herfahren verhindern.

Im Bereich der Förderung von Mobilitätsalternativen ist es wichtig, die Umsetzungsgeschwindigkeit zu erhöhen. Die Radverkehrskonzepte, insbesondere in den Außenbezirken, müssen zügig realisiert werden. Das Radverkehrskonzept Innenstadt ist zu evaluieren und weiterzuentwickeln. Insbesondere für die Hauptachsen sind pragmatische, schnelle und sichere Lösungen zu finden und umzusetzen.

Ruhige Orte

Neben den lärmbelasteten Gebieten wurden auch die ruhigen Gebiete untersucht. Es zeigt sich, dass die Bürgerinnen und

Bürger eine große Anzahl potentiell ruhigen Orten identifiziert haben. Diese können mit wenigen, aber wirksamen Maßnahmen entwickelt werden. Hier kommen vor allem Maßnahmen aus dem Handlungsfeld „Straßenraumgestaltung“ zum Einsatz: Von mehr Grün, mehr Bäumen und mehr Sitzgelegenheiten über die Reduzierung von Parkflächen bis hin zur Geschwindigkeitsreduzierung auf fußgängerfreundliche Geschwindigkeiten gibt es viele Einflussmöglichkeiten. Die Parkraumbewirtschaftung ist dabei ein wichtiges Gestaltungselement. Gerade an Orten, die an Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Bürgerinnen und Bürger gewinnen, sollte das Parken deutlich reduziert werden. Dies wirkt dann doppelt lärmmindernd: Verkehrsvermeidung geht einher mit der Stärkung ruhiger Orte.

Der Rückbau von Ampel-Anlagen sollte vorrangig zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs erfolgen. Darüber hinaus sind Möglichkeiten zu prüfen, Grüne Wellen auf bestimmten Strecken für den Radverkehr einzurichten. Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs kann entsprechend angepasst werden.

Darüber hinaus sind mittelfristig wirkende Maßnahmen wie Kreisverkehre und ÖPNV-Optimierungen so zu planen, dass sie langfristig positive Effekte haben. Grundsätzlich sollte die Verkehrsplanung leise Verkehrsträger bevorzugen.

Fazit

Lärm ist gesundheitsgefährdend. Eine große Lärmquelle ist der Straßenverkehr, sowohl nachts wie auch tagsüber.

Die Stadt hat Lärmschutzvorgaben der EU kaum umgesetzt und den Schutz der Gesundheit schmählich vernachlässigt. Der neue Lärmaktionsplanung der Stadt Köln zeigt gute Maßnahmen auf. Vor allem das Konzept der Entwicklung der ruhigen Orte birgt großes Potential.

Bürgerinnen und Bürger haben das Recht auf gesundheitliche Unversehrtheit und fordern das zunehmend selbstbewusst ein. Die Stadt Köln ist nun in der Pflicht, zu handeln. Denkverbote sind aufzugeben und schnell und effektiv wirkende Maßnahmen wie Temporeduzierungen umzusetzen. Gesundheit und Mobilität dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Michael Vehoff



Betrachtungen

Die Autokrise und die Zukunft des Automobils

Die deutschen Automobilhersteller, allen voran der VW-Konzern, beklagen drastische Rückgänge beim Verkauf ihrer Produkte – schon werden Hilferufe an die Politik und nach dem Geld der Steuerzahler laut. Interessanterweise scheinen der fortschreitende Klimawandel und die notwendige Verkehrswende in der aktuellen Diskussion keine oder nur eine geringe Rolle zu spielen.

Die aktuelle Krise in der deutschen Autoindustrie hat mehrere Ursachen, von denen hier die wichtigsten beleuchtet werden sollen.

Festhalten am Verbrenner

Etliche europäische Länder, wie Schweden, Dänemark, Niederlande, Slowenien und Irland planen, bis 2030 den Verkauf von Benzin- und Dieselfahrzeugen einzustellen. In Norwegen dürfen bereits ab 2025 dürfen keine neuen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr verkauft werden. Die EU hat sich auf einen Ausstieg bis 2035 geeinigt.

Mit Hilfe einer starken Lobby sowie der deutschen Politik versuchte sich die Industrie gegen den Ausstieg und Verschärfungen der Emissions-Grenzwerte

Kritik auch aus Industrie

Auf die schwerwiegenden Konsequenzen der Rückwärtsgewandtheit der Deutschen Automobilindustrie wies übrigens auch Ex-Ford-Chef Gunnar Herrmann in einem Interview im Kölner Stadtanzeiger vom 15. Oktober 2025 hin: „Wir als deutsche Autoindustrie sind in der Vergangenheit stehen geblieben und waren vielleicht auch zu sehr berauscht von uns selbst. (...) Wir schauen nicht nach vorne, sondern blicken zurück auf die glorreichen Zeiten und sagen: „Lass uns noch etwas weiter machen, da waren wir so gut.“ Jetzt wird das Verbrenner-Aus verteuert. Aber irgendwann will diese Fahrzeuge kein Kunde mehr. (...) Ich würde vorschlagen: Schaut nach vorne und stellt euch den Herausforderungen und beschleunigt den klimaneutralen Ausbau und die Digitalisierung!“

zu wehren, mit nur mäßigem Erfolg. Ganz im Gegenteil: Dieses Festhalten am Verbrenner führte und führt weiterhin zu einer starken Verunsicherung der Kundschaft und zu einer Zurückhaltung beim Kauf von Elektroautos. Dies verzögert die notwendige Umstellung, wodurch die deutsche Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb ins Hintertreffen geraten ist.

Übrigens: Durch den Diesel-Betrug entstand ein Schaden in Milliardenhöhe. Milliarden, die jetzt zwangsläufig fehlen.

Einseitige Modellpolitik

Das große Geld verdiente man bislang vor allem im oberen Segment und hat das Kleinwagensegment sträflich vernachlässigt, vor allem bei den E-Autos. Man entwickelte zwar fleißig Konzept-Autos, die jedoch sehr selten oder nie in die Produktion gingen. Das Kleinwagen-E-Segment mit seinen bescheidenen Gewinnmargen wurde „großzügig“ anderen Herstellern überlassen. Man setzte ganz auf die gewinnträchtigen höherwertigen Fahrzeuge, deren Absatz nun schwächelt. Derweil ist man im Kleinwagensegment stark ins Hintertreffen geraten und hat hier den Anschluss verloren. Chinesische Hersteller haben in den letzten Jahren stark aufgeholt und bieten oft günstigere und technologisch fortschrittlichere Modelle an.

Veränderungen stehen an

Vor allem in Ländern ohne starke Auto-lobby wird das Automobil immer stärker kritisch hinterfragt. Selbst in Deutschland wird die Luft dünner und sogar Städte wie Köln setzen sich mittlerweile zum Ziel, den Autoverkehr zu reduzieren. Mittel- und langfristig zeichnen sich darüber hinaus Entwicklungen mit schwerwiegenden Folgen für die Automobilindustrie ab:

- Der Klimawandel schreitet fort.
- Die Verdrängung der Autos aus den Städten wird an Fahrt aufnehmen; die Elektroautos, von denen sich viele Akteure eine Lösung der Probleme erhoffen, werden diesen Trend nicht stoppen können.
- Verkehrstote und Schwerverletzte werden immer weniger toleriert.

- Carsharing und Ridesharing werden ihre Nischen verlassen.
- Über kurz oder lang werden trotz aller Probleme autonome Fahrzeuge Einzug halten und die Anzahl von Privatautos verringern.

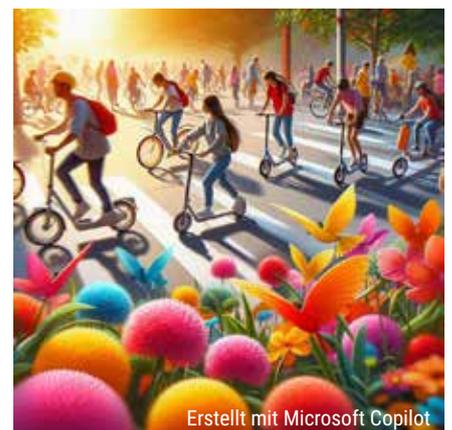
Am Ende wird sich die Erkenntnis durchsetzen, dass das Auto zwar ein hervorragendes Produkt ist, dass es jedoch für den heutigen massenhaften Transport von Menschen weder ökologisch noch ökonomisch geeignet ist: zu hoher Ressourceneinsatz (zwei Tonnen Material zum Transport von zumeist einer Person von 80 Kilogramm) und nur eine Stunde pro Tag im Einsatz.

Wir haben auch Microsoft Copilot nach dem ökonomischen und ökologischen Transportmittel der Zukunft gefragt. Die erste Antwort war die folgende Grafik:



Daraufhin haben wir nach den zukünftigen Transportmitteln für eine kleinere Anzahl von Personen gefragt. Hier sah die Grafik wie unten abgebildet aus.

Hans-Georg Kleinmann



Gastbeitrag

Der „Ruhende Verkehr“: Wohin mit einem Denkmal?

Der folgende Beitrag wurde zunächst auf der Webseite www.koelnlotse.de veröffentlicht.

„Autogerechte Städte“ waren Anfang der 1960er Jahre das Maß aller Dinge. Die Stadtarchitektur vieler deutschen Städte war vollständig an den Interessen des motorisierten Individualverkehrs orientiert. Ein wesentlicher Wegbereiter dieser Idee war der Architekt Hans Bernhard Reichow, der 1959 das Buch „Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos“ veröffentlicht hat.

Man kann also sagen, dass Reichow auch einen Teil der Verantwortung dafür trägt, dass die Stadtplanung unserer Stadt maßgeblich an den Bedürfnissen der Autofahrer ausgerichtet ist. Ein berühmtes Beispiel dafür ist der Bau der Nord-Süd-Fahrt, die nach zehnjähriger Bauzeit 1974 fertiggestellt wurde.

Der ruhende Verkehr nervt

In Köln sind etwa 550.000 Kraftfahrzeuge zugelassen, darunter etwa 476.000 Pkw. Und diese vielen Autos müssen auch irgendwo abgestellt werden. In der Fachsprache ist das der „ruhende Verkehr“. Und dieser ruhende Verkehr nervt:

- Alles ist zugeparkt, Gehwege werden zu Schneisen zwischen den Autos, Fahrradfahrer zu Slalom-Fahrern.
- Die Feuerwehr hat regelmäßig Probleme, an im Parkverbot stehenden Autos vorbeizukommen.
- Und wenn man selber Teil des ruhenden Verkehrs werden will, dreht man ewig lang seine Runden um den Block bei der Suche nach einem Parkplatz.

Alles nicht neu! Den Ärger um den „ruhenden Verkehr“ gibt es bereits seit Ewigkeiten.

Ein einbetonierter Opel Kapitän

Den kreativsten Umgang damit zeigte der Künstler Wolf Vostell (* 14. Oktober 1932, † 3. April 1998). Vostell war Maler, Bildhauer und Happeningkünstler. Ein wesentliches Merkmal seiner Werke war das Einbetonieren. Und so staunten die Kölner nicht schlecht, als Vostell am 4. Oktober 1969 mit seinem Opel Kapitän auf der

Domstraße vorfuhr und das Auto mit laufendem Motor und angeschaltetem Radio einbetonierte. Ein großer Betonmischer kippte tonnenweise Frischbeton in die vorbereitete Verschalung über das Auto. Ein Dokumentarfilm zeigt diese Aktion und auch die Aufregung der Passanten.

Ein Mann, mit hörbar kölschen Einschlag in der Stimme, meint in dem Film dazu: „Ich würde sagen, grober Unfug ist noch zu glimpflich ausgedrückt. Stell dir vor, dass würde jeder machen, der ein paar Mark in der Tasche hat ... wie es in einem Jahr in Köln aussähe.“ Vostell hatte sein Ziel erreicht: Der „Ruhende Verkehr“, so der Name des Kunstwerks, war mit einem Schlag mitten in der Diskussion.

Doch der Künstler hatte die Rechnung ohne die Stadt Köln gemacht. Die zweckentfremdete Nutzung von Parkraum wurde vom Ordnungsamt geahndet und das tonnenschwere Kunstwerk nach etwa drei Wochen von der Domstraße auf den Neumarkt verfrachtet. Dort sollte ein – nie realisierter – Skulpturenpark aufgebaut werden. Doch die Reise des einbetonierten Autos war noch lange nicht vorbei. Der Betonklotz, der rudimentär die ursprünglichen Form des einbetonierten Autos zeigt, wurde in Paris und in Berlin ausgestellt.

Mittelstreifen statt regulärer Parkplatz

Mittlerweile steht der „Ruhende Verkehr“ auf dem Mittelstreifen des Hohenzollernrings. Ein äußerst schlechter Platz, denn Vostell wollte ausdrücklich einen Parkplatz besetzen. „Das eingefrorene Auto“, so Vostell, „mitten zwischen anderen, noch verkehrstüchtigen Autos“. Doch jetzt umflutet der Verkehr den Betonklotz.

Aber im März 2022 ist Bewegung in diese Diskussion gekommen. Die Bezirksvertretung Innenstadt hat auf Initiative der Grünen-Fraktion beschlossen, die Plastik auf einen Parkplatz unweit des aktuellen Standorts zu versetzen. Genau, wie



Der „Ruhende Verkehr“ von Wolf Vostell auf dem Hohenzollernring. Foto: VollwertBIT/CC BY-S



Einen solchen Opel Kapitän (Modell P 2,6/Baujahr 1960) betonierte Vostell ein. Foto: Guido Radig/CC BY

Vostell es mit dem „Ruhenden Verkehr“ ausdrücken wollte. Doch seit Dezember 2023 ist klar, dass das Kunstwerk an seinem Standort mitten auf den Ringen verbleiben wird: Der geplante Parkplatz auf der Hahnstraße sei schlicht zu schmal.

Ävver mer sin in Kölle. Also mal abwarten ...

Uli Kievernagel □

Vorschläge gesucht!

Wohin mit dem Denkmal „Der ruhende Verkehr“ von Wolf Vostell? Dem Wunsch und der Absicht des Künstlers entsprechend gehört das Denkmal eigentlich auf einen regulären Parkplatz mitten zwischen anderen parkenden Autos – also nicht auf seinen jetzigen Standort auf dem Hohenzollernring.

Wir freuen uns über Ideen für einen besser geeigneten Ort. Schreiben Sie Ihre Vorschläge an rheinschiene@vcd-koeln.de. Wir werden sie an die zuständigen Gremien weiterleiten.

Die Redaktion der RHEINSCHIENE

Kreuzung Venloer Straße/Innere Kanalstraße

Wo weiter?

Es geht um eine gute Verkehrsführung für Radfahrende, die sich auf der Venloer Straße befinden und über die Innere Kanalstraße möchten.

Stadteinwärts wird der Radverkehr auf der Venloer Straße bis zur Kreuzung mit der Inneren Kanalstraße auf der Fahrbahn geführt, um dann – wie weiter zu fahren? Hier herrschen Unklarheit und Konfusion:

- Einige wenige Radfahrende wählen ihren Weg konsequent geradeaus über die große Kreuzung und bleiben somit auf der Fahrbahn, gemeinsam mit den Kfz.
- Andere indes verschwenken mitten auf der Kreuzung stark nach rechts, um über die dortige Fuß- und Fahrradampel auf den benutzungspflichtigen Radweg zu gelangen.
- Wieder andere verschwenken etwas weniger nach rechts und radeln in die

parallel zur Hauptroute liegende Einbahnstraße, obwohl nebenher ja eigentlich der benutzungspflichtige Radweg auf dem Hochboard verläuft. Auf den sie dann nach einigen Metern ebenfalls wechseln und sich dabei mit den anderen Radfahrenden, die bereits „oben“ fahren, in die Quere kommen.

- Im Fall einer roten Ampel gibt es sogar noch eine vierte Gruppe von Radfahrenden, die die Rotphase geschwind nutzen, um sich nach rechts auf den Fußweg durchzuschlagen und dort direkt an der Fuß- und Fahrradampel auf Grün zu warten.

Irgendwie findet jede und jeder ihren und seinen Weg, aber halt nur „irgendwie“. Nützlich wäre es auf jeden Fall, hier die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben, so dass die Einbahnstraße auch legal vom Radverkehr mitgenutzt werden kann. Und die Variante auf der Fahrbahn mit zusätzlichen Bodenmarkierungen zu bestärken, auch über die Kanalstraße hinaus, denn die meisten Menschen auf dem Rad scheinen sich nicht ohne weitere Maßnahmen auf diese Route inmitten der Kfz zu trauen.

Stadtauswärts

In umgekehrter Richtung ist die Situation etwas besser. Während der Radweg am Hans-Böckler-Platz noch benutzungspflichtig ist, ist er es ab der Peter-Dedenbach-Straße nicht mehr. Dennoch wechselt hier niemand vom Radweg auf die Fahrbahn, zumal die rot eingefärbte Radwegefurt anderes nahelegt und dazu verlockt, „oben“ zu bleiben, entlang einer grünen Wiese und mit angenehmem Abstand zum Kfz-Verkehr. Einige Radfahrende wechseln dann ein Stück weiter doch noch auf die Fahrbahn (auf Höhe einer Telekom-Ausfahrt). Dafür müssen sie allerdings erst den separat geführten Rechtsabbieger queren, unter Umständen mit Wartezeit für eine freie Lücke, um sich dann in den fließenden Geradeausverkehr einzufädeln, gegebe-



Venloer Straße stadtauswärts: Markierung an der Kreuzung mit der Inneren Kanalstraße (Foto oben) und Radstreifen an der Ausfahrt von der Telekom (Foto unten).



Drei Varianten stadteinwärts: auf der Straße gemeinsam mit dem Kraftverkehr (Foto oben), auf der danebenliegenden Einbahnstraße, auf dem immer noch benutzungspflichtigen Radweg (Foto unten)

nenfalls erneut mit Wartezeit. Außerdem verbunden mit einem Links- und einem Rechtsabbiegevorgang. An sich funktioniert die Verbindung aber ganz ordentlich, und im Kreuzungsbereich existieren auf der Fahrbahn eigene Markierungen für den Radverkehr sowie eine Fahrradampel.

Die Mehrzahl der Radnutzenden wählt jedoch einen anderen Weg: Sie bleiben komplett bis zur Kreuzung sicher und komfortabel auf dem erhöhten Radweg, müssen dann aber erst den beampelten Rechtsabbieger queren, das heißt sich nach links wenden und gleich dahinter wieder nach rechts, um letztlich geradeaus nach Ehrenfeld zu gelangen. Für sie gilt es also, gleich zwei Abbiegevorgänge plus zwei Ampelüberwege zu meistern, mit entsprechender Wartezeit, obwohl sie ja eigentlich nur geradeaus möchten. Auch diese Variante ist machbar, wenn gleich der Radverkehr nicht so reibungs-

los wie der Kfz-Verkehr zur Kreuzung gelangt, sondern eben übers Queren, Abbiegen und/oder Einfädeln.

Hilfreich wäre es, wenn vor der besagten Telekomausfahrt

a) rechtzeitig Radwegweiser aufgestellt würden, die signalisieren: fürs Rechts-

abbiegen auf dem Radweg bleiben, fürs Geradeausfahren runter auf die Fahrbahn. Und

b) dieses „Runter-auf-die-Fahrbahn“ mit Markierungen auf dem Boden dargestellt würde, vielleicht sogar mit roter Farbe.

Fazit: Nicht nur für Radfahrende, auch für Autofahrende dürften solch unterschiedlichen Wege des Radverkehrs bisweilen für Irritation sorgen. Diese hochfrequentierte Kreuzung könnte eine Optimierung vertragen, hin zu soliden, selbsterklärenden und klaren Lösungen für alle.

Nicole Preiser



Eigelstein als Fußgängerzone?

Ja, aber erst wenn Alternative umgesetzt ist

Die Verwaltung schlägt der Bezirksvertretung Innenstadt vor, den Eigelstein zu einer Fußgängerzone umzuwidmen mit dem Zusatzzeichen „Fahrrad frei“.

Grundlage des Vorschlags sind das hohe Fußgängeraufkommen und damit einhergehende Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden auf der Fahrradstraße.

Abwägung der Interessen des Rad- und des Fußverkehrs

Grundsätzlich ist die Einrichtung von sicheren Orten und Wegen für Zufußgehende zu begrüßen. Diese erleben im alltäglichen Verkehr eine Vielzahl an Benachteiligungen und benötigen angemessene Räume. Bei der Gestaltung von Einkaufsstraßen muss beachtet werden, dass Zufußgehende sich selten gleichmäßig in eine Richtung bewegen, sondern Platz für spontane Richtungswechsel, zum Bummeln benötigen.

Dem gegenüber steht das Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI), das nach intensiven Diskussionen, Abwägungsprozessen und einer umfangreichen Bürgerbeteiligung 2016 verabschiedet wurde und den Radverkehr fördern soll. Radverkehre sollen gebündelt werden. Das Schaffen einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr ist eine grundlegende Forderung des RVKI.

Bestandteil der Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr

Der Eigelstein ist fester und damit derzeit unverzichtbarer Teil der Nord-Süd-Route. Die rege Nutzung belegt das Erreichen des Ziels der Bündelung. Dennoch ist der Weg noch weit zu einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung. Zwar sind einige

Verbesserungen feststellbar, zum Beispiel die Veränderung der Verkehrsführung auf der Trankgasse, aber eine Nord-Süd-Verbindung ist noch nicht erreicht. Die Einrichtung einer Fußgängerzone auf dem Eigelstein würde aktuell den Anliegen des RVKIs zuwiderlaufen und die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr verschärfen.

Prioritäre Umsetzung von alternativen Fahrradrouten

Die Umsetzung weiterer geplanter Maßnahmen (Tunisstraße, Turiner Straße, Rampe von der Nordseite der Hohenzollernbrücke), die dem schnellen Radverkehr eine Alternative zum Eigelstein bieten könnten, lässt leider auf sich warten.

Diese Maßnahmen müssen mit hoher Priorität umgesetzt werden. Die Einrichtung der Fußgängerzone kann erst dann erfolgen, wenn die umliegenden Achsen für den Radverkehr ertüchtigt sind. Das Beispiel Ehrenstraße zeigt, dass leistungsfähige und sichere Alternativstrecken, in diesem Fall die Magnusstraße, gut angenommen werden.

Neue Gestaltung als Lösung

In der Zwischenzeit können verschiedene Elemente der gestaltenden Verkehrsführung eingesetzt werden, um das Verhältnis zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden zu entspannen. Hier liegt der Fokus darauf, Platz für den Fußverkehr zu gewinnen und gleichzeitig eine grundlegende Trennung der Verkehre anzubahnen. Eine deutlich in der Mitte der Straße markierte Radspur verschafft den Zufußgehenden zum einen mehr Platz, zum anderen gelingt so die Trennung zum Radverkehr besser. Weiteren Platz für Zufußgehende gewinnt man durch das Verschieben der mobilen Grünelemente in Richtung Fahrbahn. Symbole auf der Fahrbahn können die Fahrradstraße deutlich markieren. Weiterhin sollte das illegale Auto-Parken stärker überwacht und sanktioniert werden.

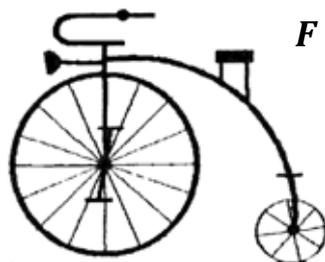
Solche Maßnahmen können helfen, das Miteinander zu stärken und die Zeit bis zur endgültigen Umwidmung des Eigelsteins gut zu überbrücken.

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

Team für Nahmobilität

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

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

Wichtiger Lückenschluss: „RingFrei“ am Barbarossaplatz

Die Stadt Köln hat die Arbeiten zur Einrichtung eines Radfahrstreifens am Barbarossaplatz in südlicher Fahrtrichtung zwischen Zülpicher Platz und Eifelstraße weitestgehend abgeschlossen. Radfahrer*innen steht damit an einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in der Innenstadt in beiden Fahrtrichtungen eine sichere und komfortable Infrastruktur zur Verfügung. In Fahrtrichtung Zülpicher Platz hatte die Stadt Köln am Barbarossaplatz bereits in 2019 und 2020 Radfahrstreifen eingerichtet.

Mit der Umsetzung konnte im Rahmen des bundesweiten Vorreiterprojektes „RingFrei“ und des Radverkehrskonzeptes Innenstadt eine Netzlücke beseitigt werden. Der ehemals benutzungspflichtige, aber schmale bauliche Radweg verliert damit seine ursprüngliche Funktion und soll bis zu seinem endgültigen Rückbau für Fahrradparken zwischengenutzt werden. In der südlichen Verlängerung in Fahrtrichtung Eifelstraße wurden darüber hinaus die schmalen Schutzstreifen auf dem Salierring durch Radfahrstreifen in komfortabler Breite ersetzt.

Die neuen Radfahrstreifen nach Kölner Standard in mindestens 2,50 Meter Breite knüpfen an den bereits zuvor bestehenden Radfahrstreifen am Zülpicher Platz

an und münden im weiteren Verlauf in den Radfahrstreifen am Sachsenring. Im Zuge dessen wurden auch die Zufahrten von der Roonstraße sowie von der Eifelstraße aus kommend fahrradfreundlich gestaltet. An Stellen, an denen der Kfz-Verkehr die Radwegeführung signalisiert querfen muss, wurde der Radfahrstreifen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit großflächig in Rot eingefärbt. Mit Umsetzung der Maßnahme wurden mehr als 600 Meter neue Radverkehrsinfrastruktur geschaffen.

Ein wichtiger Aspekt der Planung ist die Vorsortierung in der Hinführung vom Hohenstaufenring. Unter Reduktion der Geradeausfahrstreifen von zwei auf einen wurde ein roter Radfahrstreifen in Mittel-lage umgesetzt. Links davon verbleibt die übrige Geradeausspur für Kfz, rechts davon der Rechtsabbiegestreifen. So wird der Konflikt mit rechtsabbiegenden Kfz bereits vor dem Abbiegevorgang entschärft und Radfahrende haben genügend Platz zwischen den zwei Kfz-Spuren zur Aufstellfläche vorzufahren.

Ein Großteil der Radfahrenden fährt aus dem Hohenstaufenring kommend weiter in Richtung Salierring. Von der Aufstellfläche aus ist jedoch auch ein Abbiegen über einen neuen Schutzstreifen in Richtung Neue Weyerstraße oder rechtsabbiegend in Richtung Luxemburger Straße möglich. Die Auffahrt auf dem ehemals benutzungspflichtigen baulichen Radweg wird durch die Installation von insgesamt 40 Anlehnbügeln für das Fahrradparken verhindert. Weitere 50 Anlehnbügel wer-

den in den übrigen Abschnitten der Maßnahme umgesetzt. Der entsprechende Beschluss des Verkehrsausschusses aus dem Januar 2024 mit allen Details zur Planung kann im Ratsinformationssystem der Stadt Köln online unter „1202/2019“ eingesehen werden.

Kreuzungsbereich Perlengraben/ Rothgerberbach verbessert

Die Stadt Köln hat die Generalinstandsetzung der Fahrbahnen am Perlengraben abgeschlossen und dabei auch Verbesserungen für den Radverkehr im Kreuzungsbereich umgesetzt. Die letzten Markierungsarbeiten sind nun beendet.

Um einen Radfahrstreifen für den vom Perlengraben auf den Rothgerberbach kommenden Radverkehr zu schaffen, wurden die Geradeausspuren am Knotenpunkt Perlengraben/Rothgerberbach von drei auf zwei Spuren reduziert. Die rechte Fahrspur wurde zwischen der Mengelbergstraße und dem Rechtsabbieger, der auf den Blaubach führt, in eine reine Rechtsabbiegespur umgewandelt. Ab dem Rechtsabbieger wurde die rechte Fahrspur, die auf den Rothgerberbach führt, in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Dadurch konnte auch der Radfahrstreifen vom Blaubach auf den Rothgerberbach bis zur Einmündung Poststraße verlängert werden. Dafür wurde ebenfalls die rechte Fahrspur in einen Radfahrstreifen umgewandelt wurde.

Die Verbesserung für den Radverkehr wurde im Rahmen des Radverkehrskon-



Barbarossaplatz: Radspur und Aufstellflächen



© Fotos: Stadt Köln



RingFrei zwischen Barbarossaplatz und Ulrepforte



©Fotos:StadtKöln

zepts Innenstadt umgesetzt. Die Machbarkeit der Maßnahme wurde in einer Verkehrsuntersuchung basierend auf aktuellen Verkehrszahlen geprüft. Dabei stellte sich heraus, dass die Umwandlung des rechten Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen auf der gesamten Strecke zwischen Mengelbergstraße und Rothgerberbach nicht möglich ist, ohne dass es zu erheblichen Staus auf der Severinsbrücke kommt.

Der Baubeschluss ist im Ratsinformationssystem der Stadt Köln online unter „1747/202“ eingesehenbar.

Neue Radverkehrsführung auf der Kalk-Mülheimer Straße

Die Stadt Köln hat die Radverkehrsführung auf der Kalk-Mülheimer Straße auf einer Länge von 400 Metern deutlich verbessert. Sie wurde auf die Fahrbahn verlagert, indem in beiden Fahrtrichtungen Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert wurden. Dadurch sind die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Autofahrenden besser und

die Radverkehrsanlagen breiter als bisher. Die verbleibende einspurige Fahrbahn ist durchgängig mindestens 2,75 Meter breit.

Um mehr Platz für Zufußgehende zu schaffen, wurde der Gehweg „aufgeräumt“. Einige bauliche Elemente, zum Beispiel Parkscheinautomaten, werden noch in den Parkstreifen versetzt. Für die bessere An- und Belieferung wurden Ladezonen eingerichtet. Zur Schaffung von ausreichenden Abstellmöglichkeiten werden in Kürze 75 Fahrradnadeln aufgestellt.

Der alte Radweg zwischen Gehweg und Längsparkstreifen auf der Kalk-Mülheimer Straße zwischen Höfstraße und Kalker Hauptstraße entsprach nicht mehr den aktuellen Richtlinien und der von der Stadt Köln angestrebten Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen.

Auch der weitere Verlauf der Kalk-Mülheimer Straße zwischen Höfstraße und Wipperfürther Straße soll für den Radverkehr optimiert werden. Dieser zweite Bauabschnitt befindet sich aktuell in der Planung. Die Entwürfe, deren Querschnitt sich am ersten, nun umgesetzten Bauab-

schnitt, orientieren, hat die Verwaltung bereits am „Runden Tisch Radverkehr“ vorgestellt. Eine Beschlussfassung wird noch in diesem Jahr angestrebt.

Umgestaltung Vorgebirgstraße

Die Stadt Köln strebt noch in 2024 den Baubeginn zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Vorgebirgstraße auf dem Abschnitt zwischen „Am Vorgebirgstor“ und „Raderthalgürtel“ an. Dieser Bereich ist circa 1,2 Kilometer lang und hat aktuell eine überbreite Kfz-Fahrspur, aber keine Infrastruktur für den Radverkehr.

Die Vorgebirgstraße ist Teil des gelben Netzes des Radverkehrskonzepts Rodenkirchen. Es entsteht eine vier Kilometer lange durchgängige und geradlinige Verbindung vom Höniger Platz bis zur Cäcilienstraße. Des Weiteren wird die bestehende Route durch den Vorgebirgspark vom Alltagsverkehr entlastet und so werden Konflikte im Vorgebirgspark minimiert.

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen hat in ihrer Sitzung am 3. Mai 2021 beschlos-

Fortsetzung: Seite 36



Neue Radinfrastruktur am Perlengraben (links) und auf der Kalk-Mülheimer Straße (rechts)



©Fotos:StadtKöln

sen, eine Bürgerbeteiligung durchzuführen, um ein Meinungsbild der Bürger und Bürgerinnen zu einer möglichen Umgestaltung der Vorgebirgstraße einzuholen. Am 20. Juni 2022 fand die erste öffentliche Informationsveranstaltung zur möglichen Umgestaltung der Vorgebirgstraße statt, wo zwei mögliche Varianten vorgestellt wurden. Bei den Anwesenden war grundsätzlich eine deutliche Mehrheit für eine Umgestaltung mit Wegnahme einer Kfz-Spur auf der Vorgebirgstraße zur Verbesserung der Wohnqualität und der Verkehrssicherheit vorhanden. Im Folgenden hat der Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 22. August 2023 die Verwaltung beauftragt, eine Planung für die Umwandlung einer Fahrspur in eine Radverkehrsanlage/einen Fahrradschutzstreifen für die Vorgebirgstraße unter Beibehaltung des derzeit praktizierten Schrägparkens auf der Mittelallee zu erstellen.

Das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung hat auf Grundlage dieses

Beschlusses eine Planung für einen Schutzstreifen auf diesem Abschnitt erarbeitet. Gemäß dem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 22. August 2023 wurde zu einer weiteren Bürger*innen-Informationsveranstaltung für die Anwohner*innen und andere Interessierte, exakt sechs Monate nach dem Planungsbeschluss, am 22. Februar 2024 in die Europaschule Köln eingeladen. Hier stellte das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung die aktuellen Planungen für mehr Verkehrssicherheit auf der Vorgebirgstraße vor. Die Anregungen aus dieser Bürgerinformation wurden im Runden Tisch Radverkehr Rodenkirchen diskutiert und sind in die weitere Ausarbeitung der Detailplanung eingeflossen. Der aktuelle Planstand ist unter www.stadt-koeln.de/artikel/73135 einsehbar.

Stadt Köln, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, Nahmobilität und Verkehrssimulation

Radwegesanierungsprogramm schreitet voran

3,2 Kilometer in 2024 erneuert

In diesem Jahr wurden auf dem Kölner Stadtgebiet insgesamt fünf Radwege im Rahmen des städtischen Radwegesanierungsprogramms erneuert.

Die Projekte erstrecken sich auf folgende Abschnitte:

1. Innere Kanalstraße (Ostseite: Vogelsanger Straße – Venloer Straße)
2. Nebenfahrbahn Universitätsstraße (Aachener Straße – Clarenbachstraße)
3. Stüttgenweg (Stadtbahntrasse – Bachemer Landstraße)
4. Heimersdorfer Straße
5. Unterer Weißer Weg (zwischen Fuchskaulenweg und Ludwigstraße)
6. Zum Forstbotanischen Garten



Vorgebirgstraße in Köln-Zollstock: Die Skizzen zeigen, wie die Aufteilung des Straßenquerschnitt zwischen Kfz- und Radverkehr neu aufgeteilt werden soll.

Quelle: Stadt Köln

Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring

Einwendungen sorgen für Verbesserungen

Seit Jahren wird der Umbau der Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring geplant.

Im Jahr 2017 hatten Verbände sowie Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, im Planfeststellungsverfahren ihre Punkte einzubringen. Ende September 2024, also ganze sieben Jahre später, gab die Bezirksregierung in einem Schreiben bekannt, was aus den Einwendungen geworden ist.

Verbesserungen ...

- Alle „freilaufenden Rechtsabbieger“ entfallen.
- Die Radverbindung Köln-Hürth wurde im direkten Bereich des Knotens Luxemburger Straße/Militärring verbessert.
- Die Radfahrfurt über die Luxemburger Straße und den südöstlichen Knotenpunktast des Militärrings wurde auf 3,50 Meter verbreitert.
- Der Radverkehr auf der Luxemburger Straße aus Köln Innenstadt wird im Bereich der Anbindung Scherfginstraße mittels einer Rampe an den Militärring angebunden.
- Des Weiteren wird in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange festgelegt, dass die Baustelle außerhalb des 90-jährigen Laubholzbestands in südlich gelegene Wiesenflächen verschoben wird.

... und ihre Bewertung

„Der Erhalt der Laubbäume ist sehr wichtig in der heutigen Zeit und ein Beitrag zum Klimaschutz“, so Regina Behrens von der IG Lebenswerte Lux und direkte Anwohnerin.

Für Bündnis 90/Die Grünen im Hürther Stadtrat sagt der Fraktionsvorsitzende Hendrik Fuchs: „Endlich geht es für den ÖPNV voran. Mit der Unterführung gibt es die dringend benötigte Taktverdichtung auf der Linie 18. Auch der Ausbau eines Abzweigs von der Linie 18 nach Hürth-Zentrum ist möglich geworden.“

„Wichtig ist, dass die Radverbindungen Köln-Hürth verbessert werden. Das sind gut nachgefragte Verbindungen“, ergänzte sein Fraktionskollege Stefan Buro.



Eine Unterführung für die Stadtbahnlinie soll die Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring entlasten und verbessern.

„Wir begrüßen es, dass viele unserer Anregungen aufgegriffen wurden und somit deutliche Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr in die Planung aufgenommen sind“, so Paola Feier vom ADFC Köln. Trotzdem gibt es noch Verbesserungspotenzial. Um die von der Stadt Köln beabsichtigte Verkehrswende zu erreichen, sind attraktive Radpendler Routen unverzichtbar. Daher sollten die vorgesehenen Breiten der Radfahrfurten von 3,50 Metern nochmals überprüft werden und auf vier Meter erhöht werden, um eine sichere Querung zu ermöglichen. Auch sollten an den Querungspunkten ausreichende Aufstellflächen für FußgängerInnen und Radfahrende geschaffen werden.

Für eine deutliche Verbesserung ist es notwendig, dass die Ampelschaltungen für den Rad- und Fußverkehr gleichrangig sind mit denen für den Autoverkehr.

Für ADFC und IG Lebenswerte Lux ist die Kreuzung ein Mosaikstein. Die Luxemburger Straße in Köln muss radfahrerfreundlich und sicherer werden. Verbindungen in die Stadtteile Sülz und Klettenberg müssen attraktiv angebunden werden. Ebenso

sollte der marode Radweg entlang des Militärrings endlich ausgebaut werden.

„Insgesamt gibt es Verbesserungen für den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr, doch die alte Planung aus dem letzten Jahrzehnt hat weiterhin den Autoverkehr im Blick und ist 2024 aus der Zeit gefallen“, so das Fazit von Roland Schüler als Einwender. Es fehlte der Mut, für den Rad- und Fußverkehr eine vom Autoverkehr unabhängige Führung mittels Brücken zu schaffen.

Unabhängig davon hoffen die Einwender nun auf einen baldigen Baubeginn. □



Sie beteiligten sich am Planfeststellungsverfahren: Paola Feier/ADFC Köln, Regina Behrens/IG Lebenswerte Lux, Stefan Buro/Grüne Hürth, Roland Schüler/VCD, Hendrik Fuchs/Grüne Hürth (von links nach rechts).

7. September 2024

Landesdelegiertenversammlung des VCD NRW

Jedes Jahr im Herbst treffen sich die Delegierten der Kreis- und Regionalverbände aus ganz NRW in einer anderen Stadt. Dieses Jahr hatten wir in Köln die Ehre, die Versammlung zu veranstalten, und haben mit unserem Umweltzentrum in der Alten Feuerwache auch einen sehr schönen Veranstaltungsort zu bieten.

Knapp vierzig Delegierte reisten am Morgen des 7. September an, um neben den notwendigen Formalia auch spannende Vorträge zu hören und sich über die einzelnen lokalen Projekte und Aktivitäten auszutauschen.

Der Tag startete mit einem Gastbeitrag des Beigeordneten für Mobilität der Stadt Köln, Herrn Ascan Egerer, in dem er den Plan der Stadt für die Mobilitätswende vorstellte und sowohl auf die bereits erreichten Veränderungen als auch auf die Herausforderungen unter anderem in den Bereichen der Beteiligung und der Kommunikation einging. Die verschiedenen Lupenräume und Verkehrsversuche waren vielen im Raum durch die überregionale Presse oder Fachmedien bekannt. Es war beeindruckend, aus Münster zu hören, dass in der ehemaligen Fahrradhauptstadt des Landes derartige Verkehrsversuche undenkbar seien, da die Politik zu solch wegweisenden Beschlüssen nicht bereit wäre.

Der Bundesvorstand war mit Martin Tönnies und Thomas Mager (Bundeschatzmeister) ebenfalls gut vertreten, letzterer stellte die aktuellen politischen und verbandlichen Themen des Bundesverbands vor. Dies gab vorab bereits einen hilfreichen Einblick in die im November auf der Bundesdelegiertenversammlung anstehenden Themen, da die Wahl der Bundesdelegierten ebenfalls später am Tag stattfand. Zunächst berichtete jedoch der Landesvorstand über seine Tätigkeiten des vergangenen Jahres. Neben vielen großen Aktionen wie der Fahrradsternfahrt nach Düsseldorf oder der gemeinsamen Veranstaltung mit compact anlässlich der Verkehrsministerkonferenz in Köln, gab es vor allem eine Neuauflage der VCD-Mobifibel sowie viele Dialoge im Landtag und Beteiligungen an Bündnistreffen und Fachtagungen. Besonders erfreulich ist auch, dass sich in Duisburg



Der Kölner Beigeordnete für Mobilität, Herr Ascan Egerer (Mitte), umrahmt von Melani Lauen, Sabine Müller, Ralph Herbertz und Stephan Weber vom Kölner Regionalverband bei der Landesdelegiertenversammlung des VCD am 7. September in der Alten Feuerwache.

eine neue VCD-Ortsgruppe gebildet hat. Dies zeigt, dass der Trend, sich für die Verkehrswende im VCD zu engagieren, auch in NRW zunehmen kann. Der Landesvorstand unterstützt dabei gerne.

In der Mittagspause fand bei Sonnenschein und allseits gelobtem vegetarischem Büffet im fast fertiggestellten Hof in der Alten Feuerwache ein angeregter Austausch statt, der wie immer viel zu früh beendet werden musste, da nun die Berichte der einzelnen Verbände und Ortsgruppen anstanden. Es ist immer wieder beachtlich, welche unterschiedlichen Formate es gibt, erfolgreich und mit Spaß

die Verkehrswende nach vorne zu bringen. Da der Landesverband NRW einer der großen Landesverbände ist, kommt ihm auch bei Themen der Verbandsentwicklung und der Mitgliedergewinnung eine besondere Rolle zu. Dieses und die Bundestags- und Kommunalwahl 2025 werden im kommenden Jahr die wichtigen Ereignisse sein.

Für Köln war die Versammlung eine gelungene Gelegenheit zu zeigen, dass Köln schon viele gelungene Projekte umgesetzt hat und welches Potential noch in dieser Großstadt existiert.

Melani Lauen



Nach Beendigung der Sitzung konnten die Gäste noch an einer Führung durch die autofreie Siedlung Köln teilnehmen. Das war aufgrund der langen Heimreise nicht für alle möglich, es wurde aber von einigen Interessierten noch sehr gerne wahrgenommen. Ein großer Dank an Hans-Georg Kleinmann für die fachkundige Führung, die erfahrbar, oder besser begehbar machte, was sogar in einem bestehenden Quartier mit kleinen Anpassungen umsetzbar ist.

20. September 2024

Internationaler Parking Day

Auch in diesem Jahr hat sich der Regionalverband Köln mit einer Aktion am Internationalen Parking Day beteiligt.

Gemeinsam mit dem Fahrrad-Entscheid Köln wurde am 20. September auf der Apostelnstraße auf das Thema „Flächenverbrauch durch Parkplätze“ aufmerksam gemacht.

Dabei geriet die Aktion selbst in Bedrängnis. Zwar wurde mit einer durch die Stadt fristgerecht aufgestellten Beschilderung ein temporäres Parkverbot verfügt. Die Autofahrer ignorierten es jedoch und so wurde der Nachmittag zu einer tatsächlich häppchenweisen Rückeroberung des Straßenraums.

Die Aktion stand damit für eine Nachbildung der Realität: Projekte zur Umnutzung des Straßenraums in urbanen Gebieten verlaufen nämlich häufig ähnlich,



Infostand des VCD Regionalverbands Köln in der Apostelnstraße anlässlich des Parking Days

da um jedem Parkplatz „gekämpft“ werden muss, dessen Fläche für Fußgänger, Straßenbäume oder Sitzmöglichkeiten genutzt werden soll.

Stephan Weber



VCD

Regionalverband Köln

Bericht von der Mitgliederversammlung 2024

Am 28. Juni fand in der alten Feuerwache die diesjährige Mitgliederversammlung des VCD Regionalverbands Köln statt.

Unser Regionalverband ist breit aufgestellt – dies wurde auch in diesem Jahr wieder aus den Berichten des Vorstands und der Aktiven aus den Arbeitskreisen über ihre Tätigkeiten, Aktionen und Schwerpunkte deutlich. In den sich anschließenden Diskussionen wurde auch unser „Markenkern“ immer wieder betont: Wir haben das gesamte Spektrum des Umweltverbands gleichermaßen und im Zusammenhang im Blick und sind nicht auf einzelne Verkehrsmittel fokussiert. Diesen übergreifenden Blick werden wir auch in unsere Prüfsteine für die Kommunalwahl einbringen, sicherlich ein Schwerpunkt unserer Arbeit im Jahr 2025.

Der geschäftsführende Vorstand, bestehend aus Hans-Georg Kleinmann, Sabine Müller, Stephan Weber und Melani Lauen als Schatzmeisterin, wurde entlastet und für ein weiteres Jahr in seinem Amt bestätigt. Auch alle bisherigen Mitglieder des erweiterten Vorstands waren dazu bereit, in diesem Gremien aktiv zu bleiben, und wurden wiedergewählt.

Freuen können wir uns über zwei Neue im erweiterten Vorstand: Hans-Günther Kersten und Frank Schober.

Hans-Günther Kersten blickt auf eine langjährige berufliche Tätigkeit als Rechtsanwalt im Kontext des Schienenverkehrs zurück und möchte sein dabei erworbenes Know-how in den VCD einbringen. Darüber hinaus ist ihm auch das Thema „Fußverkehr“ besonders wichtig.

Frank Schober lebt seit fast 30 Jahren in Köln und ist seit einigen Jahren im Arbeitskreis ÖPNV aktiv. Frank beschäftigt sich mit dem innerstädtischen Nahverkehr, aber auch mit dem ÖPNV in der Region. Als Fußgänger sind ihm auch Fragen des Zufußgehens ein Anliegen.

VCD Regionalverband Köln



Aufruf

Aktiv werden für die Verkehrswende!

Der VCD Köln sucht Personen, die sich für eine menschen- und umweltfreundliche Mobilität einsetzen.

Neben der (regelmäßigen) Mitarbeit in den Arbeitskreisen ÖPNV und Radverkehr oder im Projektteam der Wanderbaumallee ist dies auch zeitlich flexibel für einzelne Aufgaben und Aktionen möglich, zum Beispiel bei der Betreuung von Infoständen, bei der Erstellung und Verteilung unserer Zeitschrift RHEINSCHIENE oder bei der Durchführung von Schulwege-Checks.

Es sind die verschiedensten Fähigkeiten gefragt: ob zu Hause am Computer, in der Werkstatt oder auf der Straße. Wichtig ist, dass Du Dich mit Spaß im Team für Köln und Umgebung für eine bessere Mobilität einsetzen möchtest.

Wenn Du Interesse hast, unsere Arbeit praktisch zu unterstützen, dann melde Dich gerne unter info@vcd-koeln.de

VCD Regionalverband Köln



Wanderausstellung im Kölner Stadthaus

„Rollende Riesen – Raus aus unseren Städten“

Die Wanderausstellung »Rollende Riesen – raus aus unseren Städten« des VCD-Bundesverbands war vom 24. September bis zum 10. Oktober in der Magistrale des Stadthauses in Köln-Deutz zu besichtigen.

Immer mehr Menschen machen sich Gedanken über die negativen Konsequenzen des SUV-Trends, denn die „Rollenden Riesen“ beanspruchen unverhältnismäßig viel Platz, sind laut, verschmutzen die Luft durch stärkeren Reifenabrieb, sorgen aufgrund ihres Gewichts für eine beschleunigte Abnutzung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur und sind vor allem für Kinder im Straßenverkehr eine große Gefahr.

Die VCD-Wanderausstellung bildet in Originalgröße den im Jahr 2022 meistverkauften SUV Deutschlands nach. Auf zwei großen Schauwänden (4,70 Meter lang, 1,80 Meter breit, knapp unter zwei Meter hoch) wechseln sich Statistiken, Hintergrundwissen und Best Practices

zur Abwendung SUV-bezogener Gefahren ab.

Damit illustriert der VCD das Übermaß des Autoverkehrs und die schädlichen Auswirkungen von SUVs im urbanen Raum. SUVs blockieren die Sicht von Kindern und damit eine sichere Überquerung der Straße.

Hoher Platzbedarf der Rollenden Riesen

Der hohe Platzbedarf der SUV reduziert Parkplätze für Normalfahrzeuge und erzeugt zusätzlichen Parkdruck. Dies gilt auch für die zahlreichen Wohnmobile, die oftmals monatelang bewegungslos öffentlichen Parkraum beanspruchen. Die Flächeninanspruchnahme verringert auch die Klima-Resilienz: Solche Fahrzeuge heizen sich stärker und schneller auf im Vergleich zu unversiegelten Flächen und zu Normalfahrzeugen.

Die Ausstellung – unterwegs in Deutschland seit Anfang 2024 – stellt

neben der Problematik der SUV-Größe und -Breite aber auch positive Visionen von lebenswerten Städten vor. So etwa das Konzept der 15-Minuten-Stadt, in der alltägliche Wege kürzer sind und dadurch besser zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Die Inhalte sind einfach und ohne zusätzliche Erläuterungen zu verstehen.

Wer Interesse hat, die Ausstellung in einer Schule, Bibliothek oder woanders in der Kölner Region einige Tage oder Wochen zu präsentieren, kann via E-Mail (strassezurueckerobern@vcd.org) beim VCD-Bundesverband anfragen.

Sabine Müller



Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion (v. i. S. d. P.):

Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Nicolas Sommer

Mitgegründet von Josiane Peters (+)

Anzeigenverwaltung: Ralph Hertz

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: 10.000 Exemplare

Satz/Druck: grüingedruckt.de

Schloemer Gruppe GmbH

Fritz-Erler-Straße 40

52349 Düren

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

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

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

E-Mails an die Redaktion:

rheinschiene@vcd-koeln.de

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



Wanderausstellung „Rollende Riesen“ des VCD-Bundesverbands



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

Der VCD Regionalverband Köln macht sich stark für:

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

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

Der VCD Regionalverband Köln bietet seinen Mitgliedern:

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

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

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

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

Jetzt zum VCD
wechseln!



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

- Einzelmitgliedschaft** (min. 69 Euro)
- Haushaltsmitgliedschaft** (min. 87 Euro)
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- Reduzierter Beitrag** (min. 35 Euro)
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)
- Juristische Person** (min. 260 Euro)
(Vereine usw.)

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

Vorname und Name (oder Verein usw.)* Geburtsdatum

Telefon

Straße und Hausnummer* E-Mail

PLZ und Wohnort* Datum und Unterschrift*

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

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

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

IBAN

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

Kontoinhaber*in

Datum und Unterschrift Kontoinhaber*in

DE38ZZZ00000030519

Gläubiger-Identifikationsnummer des VCD

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

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

VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

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

Anschrift

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

Vorstandssitzungen und Arbeitskreistreffen

Der Vorstand trifft sich einmal im Monat dienstags um 19:30 Uhr im VCD-Büro. Unsere Arbeitskreise zu den Themen ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr treffen sich ebenfalls (meistens) monatlich. Zu allen Vorstands- und Arbeitskreistreffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die Teilnahme ist in der Regel auch online möglich. Die Termine erfahren Sie telefonisch (0221 7393933) oder auf www.vcd-koeln.de.

Kontakt

Sie suchen Ansprechpartner für ein Verkehrsproblem? Sie möchten in einem bestehenden Arbeitskreis mitwirken oder einen neuen gründen? Oder Sie möchten ganz einfach mehr über den VCD und die Arbeit des Regionalverbands Köln erfahren?

Rufen Sie im VCD-Büro an oder schreiben Sie eine E-Mail an:

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



Spendenaufruf

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

Um dies zu ermöglichen, braucht er finanzielle Unterstützung.

Werden Sie Unterstützer und spenden an den Regionalverband!

Unser Spendenkonto:

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

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

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

Vielen Dank!



Rücksicht mit Rückblick
Vorsicht beim Tür öffnen!

stadt-koeln.de/hollaendischer-griff



Stadt Köln

Mind.
30%
sparen!

Deine Flatrate für Bus und Bahn

Das Deutschlandticket Job

- ⊕ Du zahlst max. 40,60 Euro* pro Monat.
- ⊕ Wird subventioniert vom Arbeitgeber und der KVB.
- ⊕ Gilt deutschlandweit im Nahverkehr (2. Klasse).



www.kvb.koeln/dt-job

