

- ▶ Alltag
- ▶ Alter
- ▶ Anwalt
- ▶ Ausländer
- ▶ Bürokratie
- ▶ Demokratie
- ▶ Dritte Welt
- ▶ Ehrenamt
- ▶ Europa
- ▶ Forum
- ▶ Foto
- ▶ Freizeit
- ▶ Geschichte
- ▶ Gesundheit
- ▶ Haushalt
- ▶ Heimat
- ▶ Hintergrund
- ▶ Jugend
- ▶ Justiz
- ▶ Katastrophen
- ▶ Kontinuität
- ▶ Kriminalität
- ▶ Lebenshilfe
- ▶ Marketing
- ▶ Menschen

RECHERCHE

- ▶ Schule
- ▶ Tests
- ▶ Umwelt
- ▶ Unterhaltung
- ▶ Verbraucher
- ▶ Vereine
- ▶ Wächteramt
- ▶ Wahlen
- ▶ Wirtschaft
- ▶ Wissenschaft
- ▶ Wohnen
- ▶ Zukunft

Präzise planen in der Königsdisziplin

Sie ist für den Journalisten Handwerk und Königsdisziplin zugleich: die Recherche. Mal löst sie ein Tipp von außen aus, mal stößt die Redaktion auf Ungereimtheiten und Widersprüche. Mal reicht ein Anruf, mal dauern die Nachforschungen Tage und Wochen. Immer aber gilt die Regel, die Wolf Schneider und Paul-Josef Raue so formuliert haben: „Wer recherchiert, der braucht ein Thema, das die Leser interessiert und einen gut durchdachten Plan, der ihn schnell und systematisch an Ziel führt.“ Wer dies befolgt, wird die richtigen Fragen stellen.

Stadt im Stau

Mehr als 2000 Baustellen im Jahr, die Hauptverkehrsadern hoffnungslos überlastet: Die Stadt steht im Stau. Die Redaktion bietet Analysen, Erklärungen und Ideen für eine bessere Zukunft.

Mobilitätscheck in Köln

Köln gilt als Stadt der Verkehrsstaus. Es sind nicht nur die maroden Rheinbrücken, die den Verkehr in der Millionenstadt nachhaltig behindern – es ist auch eine Verwaltung, die Verkehrsplanung und Verkehrspolitik heute nicht anders betreibt als vor 25 Jahren. Fragt man Kölner Bürger, was ihnen an ihrer Stadt missfällt, so stand die schwierige Verkehrssituation lange an erster Stelle.

Die Verkehrsexperten der Lokalredaktion Köln des „Kölner Stadt-Anzeiger“ haben in ihrer Serie „Stadt im Stau – Mobilitäts-Check Köln“ gemeinsam mit dem ADAC

die Situation analysiert, sind den Ursachen für die vielfältigen Probleme auf den Grund gegangen – und haben zusammen mit Experten nach Lösungen gesucht. Denn diese Serie sollte ausdrücklich ein Ausblick in die Zukunft sein.

Zu den Themen gehörten die Planung und Organisation von Großbaustellen, der richtige Verkehrsmix für die Zukunft, die immer schwieriger werdende Parkplatzsituation, die Lage der Pendler, der stetig wachsende Lieferverkehr, der wuchernde Schilderwald, der hochbelastete Kölner Autobahnring und die Zukunft des

Individualverkehrs, dazu Kommentierungen sowie eine umfangreiche Leserbeteiligung Print wie Online.

Die große Resonanz auf die Veröffentlichungen hat uns gezeigt, dass wir richtig lagen. Auch von Verwaltung und Politik bis hin zum zuständigen Dezernenten wurde immer wieder Zustimmung zu unseren Texten geäußert, obwohl wir mit Kritik an der Situation und den Akteuren nicht gespart haben.

Christian Hümmeler



Noch Fragen?

Christian Hümmeler, Ressortleiter Lokales, Telefon: 0221/224-2597, E-Mail: christian.huemmeler@dumont.de

Röln Stadt-Anzeiger



TIERGESUNDHEITSMESSE

Im Zwiegespräch mit der Hundeseele

Unter den 70 Ausstellern in der Mülheimer Stadthalle waren nicht nur Tierärzte, -heilpraktiker, -psychologen, Hundeschulen und Tierbestatter, sondern auch eine „Kommunikatorin“, die behauptet, mit Tieren sprechen zu können Seite 25

23

MONTAG, 30. MÄRZ 2015

Köln



10°

DAS KÖLN-WETTER

Stark bewölkt
Minimum der kommenden Nacht: 5°



Wind in km/h

VON TIM ATTENBERGER

Ein Vergnügen ist es wahrlich nicht, sich mit dem Auto auf der Venloer Straße, der Aachener Straße oder einer der anderen Einkaufsstraßen an den in zweiter Reihe geparkten Autos vorbeizuschlingeln. Fast immer sind es Lieferwagen, deren Fahrer kurzzeitig die Warablinkanlage einschalten und mal eben eine Fahrspur oder den Radweg blockieren. Sie beliefern die Einzelhändler, aber zunehmend auch Privatpersonen in ihren Wohnungen. Der Handel im Internet floriert, weshalb immer mehr Pakete zugestellt werden müssen. Das spiegelt sich auch in den typischen Wohnstraßen der Stadtteile wider, in denen tagtäglich oft mehrere Fahrzeuge des selben Paketdienstes gleichzeitig zu sehen sind.

Der Lieferverkehr verstopft die Straßen und ärgert andere Verkehrsteilnehmer, ist aber von den Bürgern gewollt. „Was soll der Fahrer eines Transporters denn machen, wenn er seine Pakete ausliefern muss?“, fragt Rüdiger Ostrowski, Vorstand des Verbands Spedition und Logistik NRW. Es fehle in Köln auf den meisten Straßen an ausreichenden Ladezonen. Die Stadt habe es bislang versäumt, sich auf den wachsenden Lieferverkehr einzustellen.

GEMEINSAME TRANSPORTWAGEN

„Wir haben in diesem Bereich starke Wachstumsraten“, bestätigt auch Roman Suthold, Verkehrsexperte des ADAC. Er halte es daher für sinnvoll, moderne Konzepte umzusetzen, die in anderen Städten bereits erprobt werden. So gebe es in Antwerpen und Maastricht Modellversuche, bei denen verschiedene Unternehmen ihre Pakete außerhalb der Stadt in einem Gebäude sammeln. In die Stadt fährt dann nur ein einziger gemeinsam genutzter Transportwagen, während in Köln üblicherweise noch jeder mit einem eigenen Fahrzeug anrückt. Der Nachteil bestehe allerdings darin, dass bei unbeschrifteten Lieferwagen der Werbeeffect für die Unternehmen

Chaos auf Bestellung

Der Lieferverkehr in Köln nimmt weiter zu und blockiert immer wieder die Straßen. Die Transporter müssen anders organisiert werden. Intelligente Konzepte helfen dabei

STADT IM STAU

MOBILITÄTS-CHECK KÖLN

▶ Weitere Ladezonen am Straßenrand einrichten

▶ Sammelzentren am Stadtrand aufbauen

▶ Verkehrsachsen für den Lieferverkehr freigehalten

▶ Schwerlastverkehr aus der Innenstadt heraushalten

entfallen würde, so Suthold. Rüdiger Ostrowski hält die Idee aus diesem Grunde auch nicht für umsetzbar. „Sie können die Logistiker nicht zur Zusammenarbeit zwingen“, sagt er. Die Unternehmen würden untereinander im harten Wettbewerb stehen und könnten

daher auf dieser Ebene wohl nicht so intensiv zusammenarbeiten. Eine weitere Idee stammt von Ayelet Fishman, die an der Kunsthochschule Berlin-Weinensee das Projekt „Link Urban Logistics“ entwickelt hat. Eine Flotte elektrischer, halbautonome Transporter

soll die Güter aus Sammelzentren am Stadtrand systematisch nach Gebieten sortiert und in Containern auf lokale Nachbarschaftslageräume verteilen, um die Lieferdistanzen zu verkürzen. Lastwagen könnten mit solch einem System aus den Innenstädten her-

ausgehalten werden. In Dresden wird bereits eine sogenannte Cargotram eingesetzt, die über das Straßennetz das Volkswagen-Werk mit Bauteilen versorgt. „Das könnte auf lange Sicht auch eine Lösung für Köln sein“, sagt Suthold. Die Anlieferung über Schif-

fe, wie es in Paris auf der Seine bereits heute praktiziert wird, könne ebenfalls ein Vorbild für Köln sein. In London werden Lieferfahräder eingesetzt, um Pakete ausgehend von Sammelgaragen innerhalb der Innenstadt zu verteilen. „Da es beim Thema Lieferverkehr auch um die Sauberkeit der Luft geht, könnten Elektro-Fahrzeuge eine wichtige Rolle spielen“, ist Suthold überzeugt. Das Unternehmen DHL und die RWTH Aachen arbeiten gemeinsam am Projekt „Streetscooter“, um leistungsfähige Elektro-Lieferwagen zu entwickeln. Der Konkurrent UPS setzt ähnliche Fahrzeuge bereits in der Kölner Innenstadt ein.

VERFEHLTE LANGZEITPLANUNG

Nach Auskunft der IHK Köln wird der Lkw-Verkehr in Köln bis 2030 um 60 Prozent zunehmen. „Wir benötigen mehr große Logistikflächen – es gibt keine, die größer als fünf Hektar sind“, kritisiert Geschäftsführer Ulrich Soënius. Darüber hinaus sei es wichtig, die Infrastruktur konsequent zu sanieren. „Die defekten Rheinbrücken sind ein Zeichen für die verfehlte Langzeitplanung der Stadt“, sagt Rüdiger Ostrowski vom Logistikerverband. Die Politik müsse ein schnelles Planungs- und Baurecht schaffen, um Straßen, Brücken und Tunnel innerhalb einer kurzen Zeit instand setzen zu können.

Verkehrsexperte Ostrowski zweifelt zudem die Wirkung des vom Stadtrat beschlossenen Lkw-Führungskonzepts an, das den Schwerlastverkehr auf speziell ausgewiesenen Routen durch die Stadt führt. „Ein ausländischer Fahrer ignoriert so etwas in der Regel, das ist also oft wirkungslos“ meint er. IHK-Geschäftsführer Ulrich Soënius sieht das anders. „Wir halten das Führungskonzept für positiv und arbeiten mit der Stadt daran, das in ein Navigationssystem für Lkw einzubauen.“ Auf diese Weise sollen auch auswärtige Fahrer davon abgehalten werden, die Innenstadt zu durchqueren.

Nächste Folge: Verkehrsschilder und Verkehrslenkung

DIE LISTE

Zweite-Reihe-Parken

Insbesondere auf den Kölner Einkaufsstraßen werden täglich Lieferfahrzeuge auf der rechten Spur geparkt, damit die Fahrer Päckchen und Pakete schnell abgeben können. Spezielle Lieferzonen sind überhaupt nicht oder nur in einem geringen Maße vorhanden. Ein Überblick über die Straßen, auf denen die meisten Fahrzeuge in der zweiten Reihe parken:

- 1 Ringe
- 2 Venloer Straße
- 3 Aachener Straße
- 4 Dürener Straße
- 5 Kalker Hauptstraße

Lieferverkehr in Zahlen

1700 Euro Mehrkosten pro Tag entstehen im Durchschnitt jedem Logistik-Unternehmen der Region durch die aktuelle Sperrung der Leverkusener Autobahnbrücke für schwere Lastwagen. Das hat die IHK Köln errechnet.

12,4 Millionen Tonnen werden in den vier Häfen der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) jährlich umgeschlagen. Die HGK-Eisenbahn befördert pro Jahr 16 Millionen Tonnen. Damit gehört Köln zu den wichtigsten Güterverkehrsknotenpunkten in Europa.

18,1 Millionen Pakete werden pro Jahr an Privatkunden im Kölner Raum ausgeliefert. 3,6 Millionen entfallen nach Angaben des Bundesverbands der Paket- und Expresslogistik auf die Vorweihnachtszeit.

Unmenge von kleinen Sendungen

Logistiker fordern Anpassung der Infrastruktur ans Konsumverhalten

Herr Ostrowski, in den Innenstädten sind jedes Jahr mehr Lieferfahrzeuge unterwegs als im Jahr zuvor. Woran liegt das?

RÜDIGER OSTROWSKI: Diese Frage müssen wir uns im Prinzip alle selbst stellen. Wir bestellen immer mehr kleine Sendungen im Internet und haben übertriebene Vorstellungen davon, wie schnell eine Ware bei uns sein muss. Apotheken befördern im Durchschnitt dreimal pro Tag beliefert – das kann doch niemals notwendig sein. Es ist nicht der Wunsch der Logistiker, die Straßen zu verstopfen. Die Konsumenten haben ihr Verhalten verändert. Wenn wir Waren bestellen, dann müssen wir auch die Auswirkungen in Kauf nehmen.

Wie sinnvoll kann es sein, Lasten-fahräder einzusetzen?
OSTROWSKI: Ich halte das grundsätzlich für einen sinnvollen An-

satz. Die Radwege sind leerer als die Straßen. Das spielt sich bezogen auf den gesamten Lieferverkehr aber im Promillebereich ab. Sie werden mit Fahrrädern keine Mengenprobleme lösen. Das kann nur eine Ergänzung sein.

Wie gut ist der Logistikstandort Köln aus Ihrer Sicht?

OSTROWSKI: Wir haben mit dem Eifelort einen der wichtigsten Güterbahnhöfe in Deutschland. Die Binnenhäfen sind ein Glücksfall und ein Ausbau am Flughafen ist problemlos möglich. Die Grundvoraussetzungen sind also ideal. Das muss jetzt alles nur noch besser organisiert werden.

Was müsste die Stadt Köln unternehmen, um den Lieferverkehr besser in den Griff zu bekommen?
OSTROWSKI: Die Stadt muss unbedingt die Hauptverkehrsachsen

freihalten und die Verbindung zwischen Niehler und Godorfer Hafen sicherstellen. Dazu würde auch ein funktionierendes Baustellenmanagement gehören. Das nehme ich zurzeit leider anders wahr. Da muss noch viel passieren, damit es nicht zu unnötigen Staus kommt. Die Stadt muss außerdem konsequent mehr Ladezonen ausweisen und sie auch freigehalten. Die aktuelle Infrastrukturpolitik passt nicht zum Konsumverhalten der Bürger.

Das Gespräch führte
Tim Attenberger



Rüdiger Ostrowski ist Vorstand des Verbands Spedition und Logistik NRW. Er arbeitet in Düsseldorf und lebt in Köln.

Wie ist Ihre Meinung?

Schreiben:
Kölner Stadt-Anzeiger,
50590 Köln

Faxen:
0221/224-2524

Mailen:
ksta.leserbriefe@mids.de
(Bitte alle Schreiben, Mails, Fax und Online-Zustellungen mit kompletter Anschrift)

Die Serie

Funktionsfähige Verkehrswege sind die Lebensadern einer Metropole. In Köln droht an vielen Stellen der Infarkt. Zusammen mit dem ADAC gehen wir den Ursachen auf den Grund und suchen nach Lösungen.



Röln Stadt-Anzeiger

VON TIM ATTENBERGER

Sie sind eng, morgens und abends mit Autos verstopft, an den Rändern sind regelmäßig Fahrzeuge in zweiter Reihe geparkt, und wenn eine Baustelle hinzukommt, geht überhaupt nichts mehr. Eine Fahrt auf den Kölner Ein- und Ausfallstraßen bedeutet für Autofahrer vor allem während des Berufsverkehrs eine einzige Qual.

Im Rechtsrheinischen sorgt vor allem die Bergisch Gladbacher Straße für Verdross: Ein ständiger Wechsel zwischen Ein- und Zweispurigkeit, sehr viele Ampeln und der Verkehr aus den zahllosen Seitenstraßen bremsen die Autofahrer aus. Ganz ähnlich sieht es im linksrheinischen Süden aus. Wer über die Rheinuferstraße in die Innenstadt gelangen will, muss sich ständig neu orientieren. Eben war es noch zweispurig, plötzlich wird es einspurig, und schon kurz darauf sind wieder zwei Spuren vorhanden. Wenn künftig die Straßenbahn im Zehnminutentakt an der Schönhauser Straße quer über die Rheinuferstraße rollt, droht Chaos.

Parallel dazu verläuft die Bonner Straße, die den Autofahrern teilweise einen ähnlichen Zickzack-Kurs abverlangt. Durch den Stadtbahn-Ausbau wird sich die ohnehin angespannte Situation noch weiter verschärfen, da künftig eine Fahrspur wegfallen soll. Der Bürgerverein Bayenthal/Marienbrunn hat die Planung scharf kritisiert: Die Rheinuferstraße könne den Verkehr, der in Zukunft von der Bonner Straße verdrängt werde, nicht aufnehmen, meint der Vorsitzende Hartmut Hammer.

GEDULDSPROBE AM MILITÄRRING

Wer aus dem Südwesten über die Luxemburger Straße in die Stadt will, muss sich ebenfalls in Geduld üben. Die Ampelschaltungen sind hier schlecht aufeinander abgestimmt. Immerhin will die Stadt die Anlagen demnächst austauschen. An der Kreuzung mit dem Militärring wird der Langmut der Autofahrer auf eine besonders harte Probe gestellt: Der Übergang für die Straßenbahn legt dort regelmäßig den gesamten Verkehr lahm. Die Tieflegung der Bahn könnte das Problem beheben, steht aber noch in den Sternen.

Die Straßenbahn sorgt auch auf der Aachener Straße, der Einfallsaachse aus dem Westen, für Schwierigkeiten. Die absolute Vorrangschaltung für die KVB wirkt sich immer wieder negativ auf den Fluss des Autoverkehrs aus. „Den

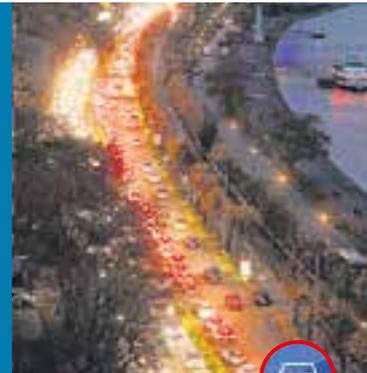
Die tägliche Qual

Köln wird weiter wachsen – die Hauptverkehrsachsen sind aber schon jetzt immer wieder hoffnungslos überlastet. Kluge Lösungen sind gefragt, um das drohende Chaos abzuwenden



STADT IM STAU

MOBILITÄTS-CHECK KÖLN



Grüne Welle auf allen Einfallstraßen

Straßenbahn-Querungen müssen unterirdisch gelegt werden

Vorhandene Infrastruktur intelligenter nutzen

Motorisierter Individualverkehr soll reduziert werden

Vorrang für den öffentlichen Nahverkehr halte ich grundsätzlich für richtig, aber das hier in Köln ist doch etwas zu hart“, bemängelt Roman Suthold, Verkehrsexperte des ADAC. Da die Aachener Straße wie die meisten wichtigen Achsen in Köln eine Geschäftsstraße ist, blockiert der Lieferverkehr regelmäßig die rechte Spur. Ein weiteres Nadelöhr stellen die Amsterdamer Straße und die Industrie-

straße dar: Seit die Leverkusener Autobahnbrücke für den Schwerverkehr gesperrt wurde, reicht die Kapazität während der Stoßzeiten hinten und vorne nicht mehr aus. Die Industriestraße wird zurzeit ausgebaut. Die Situation auf den großen Ein- und Ausfallstraßen ist schon jetzt hochgradig angespannt. Das verdeutlicht, was noch auf die Kölner zukommen wird. Bis 2030

werden Prognosen zufolge 50 000 bis 100 000 Menschen mehr in der Stadt leben als jetzt. Die Zahl der Pkw soll laut ADAC um 20 Prozent steigen. Es wird also noch enger zugehen auf den Hauptverkehrsachsen. Eine Verbreiterung kommt als Lösung wohl nicht infrage. „Das ist banalisch kaum möglich“, sagt Klaus Harzendorf, Leiter des Amts für Straßen und Verkehrstechnik. Das Ziel der Stadt-

verwaltung bestehe vielmehr darin, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Vor allem die Pendler sollen auf das Fahrrad und die Straßenbahn umsteigen. Eine Umorientierung auf andere Verkehrsmittel werde dafür sorgen, das Wachstum der Stadt aufzufangen. Aus Sicht von Professor Wolfgang H. Schulz, Verkehrswissenschaftler an der Zeppelin Universi-

tät Friedrichshafen, liegt eine Lösung darin, die vorhandene Infrastruktur der Ein- und Ausfallstraßen intelligenter zu nutzen. „Stau entsteht zu einem Drittel aufgrund von Unfällen, zu einem Drittel aufgrund von Baustellen und zu einem Drittel aufgrund asynchronen Fahrverhaltens der Autofahrer“, sagt er. Um einen stetigen Verkehrsfluss zu erreichen, sei es möglich, Techniken aus der Telematik einzusetzen. So sei es sinnvoll, dass Autos untereinander kommunizieren, um sich über die aktuelle Verkehrslage zu informieren. Darüber hinaus könnten die Fahrzeuge Informationen aus dem städtischen Verkehrssteuerungssystem erhalten und verwerten.

AKTIVE LENKUNG DES VERKEHRS

„Es wäre damit möglich, Baustellen frühzeitig zu umfahren, und auch die Folge eines Unfalls schneller aufzulösen“, so Schulz. Zudem könne der Verkehr mit dieser Technik aktiv gelenkt werden, um ihn in der Stadt besser zu verteilen. Dafür müsste allerdings ein übergreifender EU-Standard entwickelt werden, damit sich Fahrzeuge aller Hersteller miteinander austauschen können. Das sei auch über Smartphones möglich. „Die Technologie existiert bereits, sie muss nur noch richtig angewendet werden“, sagt Schulz. So gebe es beispielsweise ein Konzeptauto aus dem Daimler-Konzern, das sich selbstständig steuert. „Das ist der Schlüssel für einen besseren Verkehrsfluss und für die optimale Nutzung bestehender Ein- und Ausfallstraßen“, meint Schulz.

Verkehrsexperte Roman Suthold kritisiert, dass die Gestaltung der Ein- und Ausfallstraßen nicht an die heute Geschwindigkeit angepasst wurde. „Straßenbahnquerungen wie an der Dürener Straße und an der Luxemburger Straße müssen unterirdisch gelegt werden, damit sie nicht ständig dem Autoverkehr in die Quere kommen“, sagt er. Die Stadtverwaltung müsse dafür sorgen, dass auf den Einfallstraßen durchgängig die grüne Welle funktioniert und den Verkehr flüssig hält. „Die Ampelsysteme in Köln sind überarbeitungsbedürftig, aber nicht schlecht“, entgegnet Amtsleiter Klaus Harzendorf. Es sei aber wichtig, die Qualitätskontrolle zu verbessern. Eine grüne Welle sei nicht überall realistisch.

Nächste Folge: Der Lieferverkehr wächst, die Probleme auch (Montag, 30. März)

DIE LISTE

Verkehrsachsen

Die fünf problematischsten Ein- und Ausfallstraßen im Überblick:

- 1 Rheinuferstraße**
Baustellen legen die Achse im Kölner Süden regelmäßig lahm.
- 2 Luxemburger Straße**
Schlecht geschaltete Ampeln und die Kreuzung mit dem Militärring sorgen regelmäßig für Stau.
- 3 Aachener Straße**
Parken in zweiter Reihe und die Vorrangschaltung für die Straßenbahn bremsen den Verkehrsfluss.
- 4 Bergisch Gladbacher Str.**
Der ständige Wechsel zwischen Ein- und Zweispurigkeit verlangsamt den Autoverkehr.
- 5 Clevischer Ring**
Seit Einrichtung der Baustelle im Stadtautobahntunnel Kalk inklusive einer Sperrung im Kreuz Ost kann der zusätzliche Verkehr kaum bewältigt werden.

Verkehr in Zahlen

- 50** Millionen Euro hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik im Jahr 2014 in die Kölner Verkehrsinfrastruktur investiert – so viel wie noch niemals zuvor.
- 900** Ampeln unterhält die Stadtverwaltung insgesamt in Köln. Die Modelle sind teils mehr als 30 Jahre alt.
- 120 000** Fahrzeuge werden jeden Tag über die Zoobrücke in die Stadt – damit handelt es sich um die meistbefahrene Brücke der Stadt.
- 70** Prozent mehr motorisierter Verkehr wird bis zum Jahr 2025 für die Fernstraßen prognostiziert.
- 42** Park-and-ride-Anlagen gibt es in Köln sowie an den Stadtgrenzen. Insgesamt stehen dort rund 5800 Parkplätze zur Verfügung. Die meistgenutzte Anlage befindet sich in Weiden-West.

Umsteigen vor der Stadt

Park-and-ride-Anlage am Bonner Verteiler

VON TIM ATTENBERGER

Insgesamt existieren im Kölner Stadtgebiet und unmittelbar davor an den Stadtgrenzen 42 Park-and-ride-Anlagen mit sehr unterschiedlichen Größen. Die Zahl der Stellplätze variiert zwischen elf und 600. Diese Plätze könnten ein Schlüssel für die Entlastung der zentralen Ein- und Ausfallstraßen sein. Vor allem im Westen und Süden der Stadt spielen sie bereits jetzt eine große Rolle und werden intensiv genutzt. Ein Bau weiterer Parkplätze und Parkhäuser könnte dafür sorgen, Autofahrer zum Umstieg auf Straßenbahn oder S-Bahn zu bewegen. Zwar leben aktuell etwa 140 000 Kölner in der Innenstadt – aber die Mehrheit aller Bewohner muss auf dem Weg zur Arbeit in die Stadt pendeln. Hinzu kommen all jene, die in Köln selbst keine Wohnung finden und deshalb in das Umland ziehen. Klaus Harzendorf, Leiter des Amts für Straßen und Verkehrstechnik, hält die Park-and-ride-Anlagen ebenfalls für bedeutend,

weil sie als Knotenpunkte das Auto und den Nahverkehr miteinander verbinden. „Weiden-West ist unschlagbar, weil dort ein Anschluss an die Straßenbahn und an die S-Bahn besteht“, sagt der Amtsleiter. Es sei sinnvoll, die erfolgreiche Anlage in Zukunft um eine Parkpalette zu erweitern, um die Kapazität weiter zu erhöhen. **Kooperation mit Rhein-Erft-Kreis** Eine ähnlich gute Nutzung erwartet Harzendorf für eine neue Park-and-ride-Anlage mit 600 Plätzen, die am Bonner Verteiler entstehen soll. Es werde die Bonner Straße erheblich entlasten, wenn Pendler dort in die neue Nord-Süd-Stadtbahn Richtung Chlodwigplatz und Hauptbahnhof umsteigen können, so der Amtsleiter. Als besonders wichtig erachtet die Stadt die Zusammenarbeit mit den Kommunen aus der Region. Insbesondere mit dem Rhein-Erft-Kreis gibt es bereits eine enge Kooperation, um Eimpendler frühzeitig zur Nutzung von Park-and-ride-Anlagen zu motivieren.

Wichtige P&R-Anlagen im Kölner Südwesten



Wie ist Ihre Meinung?

Schreiben: Kölner Stadt-Anzeiger, 50590 Köln
Faxen: 0221/224-2524
Mailen: ksta.leserbriefe@mids.de
 (Bitte alle Schreiben, Mails, Fax und Online-Zusendungen mit kompletter Anschrift)

Die Serie

Funktionsfähige Verkehrswege sind die Lebensadern einer Metropole. In Köln droht an vielen Stellen der Infarkt. Zusammen mit dem ADAC gehen wir den Ursachen auf den Grund und suchen nach Lösungen.



Kölner Stadt-Anzeiger

VON MATTHIAS PESCH

Das „magische Datum“ ist das Jahr 2017. Dann soll der Neubau der Leverkusener Brücke beginnen – und bis dahin will der Landesbetrieb Straßen NRW zahlreiche Baustellen auf dem und um den Kölner Autobahnring vorziehen und abschließen, um ein komplettes Verkehrschaos zu verhindern. Zeitweise soll an bis zu sieben Stellen gleichzeitig gebaut werden. Ein Kraftakt mit Konsequenzen: In den nächsten zwei Jahren wird es noch mal richtig eng auf dem knapp 52 Kilometer langen, hochbelasteten Autobahnring. Und wenn es dann, was nicht selten passiert, zu teils schweren Unfällen kommt, geht rund um die City gar nichts mehr. Die Perspektive heißt Stau.

Allein die A3 im Rechtsrheinischen muss täglich bis zu 170.000 Fahrzeuge verkraften und rangiert damit weit oben auf der Liste der am stärksten befahrenen deutschen Autobahnabschnitte. Nach der jüngsten Stau-Bilanz des ADAC beginnen, beziehungsweise enden allein vier stauanfällige Fern-Autobahnabschnitte in Köln. Auf der A4 zwischen Aachen und Eifelhor machen nach ADAC Angaben Lastwagen 20 Prozent des gesamten Verkehrs aus – bundesweit sind es im Schnitt zehn Prozent. Und es wird nicht besser: Bis zum Jahr 2030, so die Prognosen, wird der Pkw-Verkehr insgesamt um 20 Prozent, der Lkw-Verkehr um 40 Prozent zunehmen.

Trotz des kontinuierlichen Ausbaus des Autobahnringes „hinken die Planungen den tatsächlichen Verkehrsentwicklungen hinterher“, stellt ADAC-Verkehrsexperte Roman Suthold fest. Man hätte den Ausbau des Rings viel früher in Angriff nehmen müssen, sagt er. Räumt gleichzeitig aber ein, dass mit der Finanzierung des „Aufbaus Ost“ andere – berechtigte – politische Prioritäten gesetzt worden seien. Angesichts der prognostizierten Wachstumsraten beim Pkw- und Lkw-Verkehr gilt seiner Meinung nach für den Ausbau des Autobahnringes: „Wenn man vorne fertig ist, kann man hinten wieder anfangen.“

Die Kritik weist Bernd Löcher vom Landesbetrieb zurück: „Wir haben alles getan, was nach derzeitigem Stand möglich ist“, sagt er. Er ist überzeugt, dass der ausgebaute Autobahnring ausreicht, um

Die Ausbauplanungen hinken den tatsächlichen Verkehrsentwicklungen hinterher

Roman Suthold, ADAC

die Verkehrsmassen zu bewältigen. „Von den Zahlen her passt das“, sagt Löcher. Der Ausbau zwischen Bocklemünd und Köln-Nord soll bis zum Sommer abgeschlossen sein, dann nimmt der Landesbetrieb rechtsrheinisch den Abschnitt zwischen Mülheim und Leverkusen in Angriff. Die Arbeiten am Kreuz West laufen noch bis Ende 2016, der Neubau des Bauwerks im Autobahnkreuz Nord ist für die Zeit zwischen 2016 und 2018 angesetzt. Die Erweiterung der A57 und der A59 sind in Planung. Die A3 bekommt zudem 2017 zwischen Köln-Ost und Mülheim eine neue Asphaltdecke.

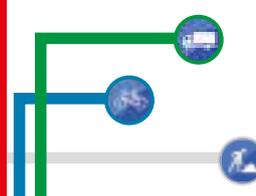
Der Zeitplan ist eng. Verzögerungen sind bei solch umfangreichen Bauvorhaben aber nie auszuschließen. „Ein Puffer ist da nicht wirklich eingebaut“, hatte Mario Korte vom Landesbetrieb bei der Vorstellung der Baupläne eingeräumt. Fein sind sich daher Land, Bezirksregierung, Landesbetrieb und ADAC, dass dem Baustellenmanagement eine besondere Bedeutung zukommt. Ulrich Soënius, Geschäftsführer der In-

Staufalle Autobahn

Auf dem hoch belasteten Autobahnring wird es bis 2017 noch enger als bisher. Und es ist strittig, ob der Ausbau überhaupt genügt, um den prognostizierten Verkehr zu verkraften

STADT IM STAU

MOBILITÄTS-CHECK KÖLN





Arbeitszeiten auf Baustellen verlängern

Mehr variable Schilderbrücken

Weitere Standstreifen freigeben

Neue Brücke im Kölner Süden

dustrie- und Handelskammer (IHK), fordert eine möglichst große Flexibilität: Baustellen sollten abschnittsweise abgearbeitet werden, um so wenig Fahrbahnläche wie möglich zu beanspruchen. Außerdem sollte dort, wo es möglich ist, 24 Stunden und sieben Tage pro Woche gearbeitet werden. „Die Baumaßnahmen sind so langfristig geplant, dass sie min-

destens mit vier Wochen Vorlauf kommuniziert werden sollten“, fordert Suthold. Dann könnten sich die Autofahrer auf die Behinderungen einstellen. Die Informationspolitik der Bauträger habe sich verbessert, „optimal ist sie aber immer noch nicht“. Suthold plädiert in diesem Zusammenhang auch für einen stärkeren Ausbau der Telematik – also der Informati-

on mit variablen Tafeln, auf denen aktuelle Tempobeschränkungen oder Warnhinweise angezeigt werden können. 14 solcher Anzeigen stehen laut Löcher auf dem Autobahnring, fünf weitere seien im Bau. „Die Telematik kann eine wesentliche Einflussgröße sein, um den Verkehr zu verflüssigen.“ Laut ADAC kann durch diese Anlagen die Straßenkapazität um

bis zu zehn Prozent erhöht werden – wenn dann auch noch je nach Verkehrslage die Seitenstreifen mit benutzt werden könnten, sogar um 25 Prozent. Auf dem Ring ist das bislang auf der A57 möglich. „Weitere temporäre Standstreifenfreigaben wird es langfristig geben“, sagt Löcher. „Es liegen auch Pläne in der Schublade, die sind aber noch nicht spruchreif.“

Suthold rät den Autofahrern, im Stau keineswegs immer die Autobahn zu verlassen. „Das ist nur bei einer Vollsperrung oder Staus von mehr als zehn Kilometern Länge sinnvoll“, sagt der ADAC-Experte. Ansonsten sei der Zeitverlust auf der Autobahn geringer, als wenn man sich über die ebenfalls überlasteten städtischen Straßen quäle.

Es sind aber nicht nur die Baustellen, die das Fahren auf dem Autobahnring zur Nervensäge machen. Unfälle verschärfen die Situation zusätzlich. 2014 registrierte die Polizei 2740 Unfälle, rund 100 mehr als im Jahr zuvor, allerdings 125 weniger als 2012. 2010 und 2011 lagen die Zahlen deutlich über 3000. Die Zahl der Verunglückten ist zwar seit 2011 kontinuierlich gesunken – allerdings stieg sowohl die Zahl der Schwerverletzten (von 35 auf 41) als auch die der Toten (von eins auf drei).

Pläne für die Freigabe weiterer Standstreifen liegen in der Schublade

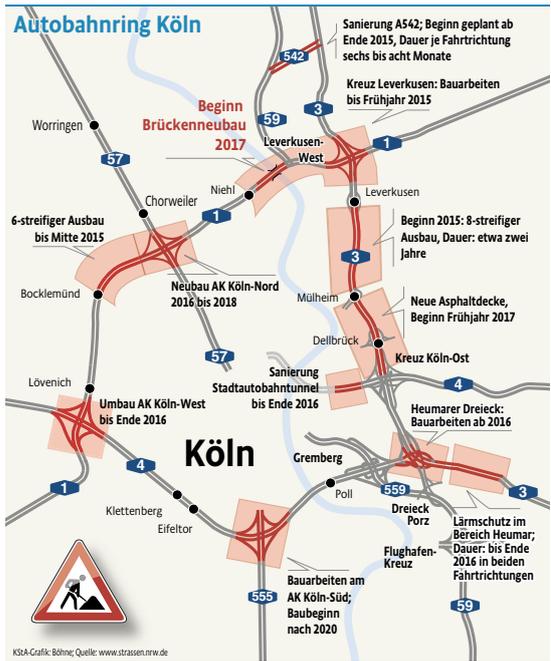
Bernd Löcher, Landesbetrieb Straßen NRW

„Wenn Lastwagen involviert sind, sind die Folgen in der Regel dramatisch“, sagt Suthold.

Um die Unfallentwicklung zu reduzieren, haben Polizei, Landesbetrieb, Bezirksregierung, Stadt Köln und ADAC gemeinsam das Projekt „Sicher im Ring“ gestartet. Suthold appelliert zudem an die Autofahrer, im Stau immer eine Rettungsgasse freizuhalten – egal, ob sich ein Unfall ereignet hat oder nicht. „Denn für die Rettungskräfte sind Minuten entscheidend.“

IHK-Geschäftsführer Soënius ist überzeugt, dass es auf dem Autobahnring, wenn denn einmal alle Baustellen verschwunden sein werden, „zwar voll wird, aber der Verkehr dann auch noch je nach Verkehrslage die Seitenstreifen mit benutzt werden könnten, sogar um 25 Prozent. Auf dem Ring ist das bislang auf der A57 möglich.“

Nächste Folge: Der Verkehr der Zukunft (Montag, 13. April)



Verkehr in Zahlen

279 000 Kilometer Stau wurden im vorigen Jahr auf den Autobahnen in NRW registriert. Das waren fast 60.000 Kilometer mehr als 2013.

86 Menschen wurden 2014 auf dem Autobahnring bei Unfällen am Stauende verletzt, neun von ihnen schwer.

62 Verunglückte gab es bei Unfällen, bei denen Lkw die Verursacher waren. Dabei gab es acht Schwerverletzte.

170 000 Autos sind an Spitzentagen auf der A3 im Rechtsrheinischen unterwegs – es ist eine der am stärksten belasteten Autobahnstrecken in Deutschland.

DIE LISTE

Stau-Strecken

Unter den fünf am stärksten belasteten Autobahnabschnitten in NRW sind gleich vier Strecken, die in Köln beginnen oder enden:

- 1 A46 D'dorf – Wuppertal**
Laut ADAC-Bilanz 23.256 Kilometer Stau im Jahr 2014
- 2 A1 Köln – Dortmund**
Die Autos stauten sich auf mehr als 18.800 Kilometern
- 3 A3 Köln – Oberhausen**
Die Staulänge summierte sich auf 17.759 Kilometer
- 4 A57 Köln – Krefeld**
Platz vier der ADAC-Staustelle mit 16.258 Kilometern
- 5 A4 Aachen – Köln**
Die Fahrzeuge stauten sich insgesamt auf fast 14.000 Kilometern

Wie ist Ihre Meinung?

Schreiben: Kölner Stadt-Anzeiger, 50590 Köln

Faxen: 0221/224-25 24

Mailen: ksta.leserbriefe@mids.de

(Bitte immer mit kompletter Anschrift)

Die Serie

Funktionsfähige Verkehrswege sind die Lebensadern einer Metropole. In Köln droht an vielen Stellen der Infarkt. Zusammen mit dem ADAC gehen wir den Ursachen auf den Grund und suchen nach Lösungen.



Kölner Stadt-Anzeiger

Die Geschichten hinter den nackten Zahlen

Zahlen und Statistiken gelten als spröde. Dabei stecken in Kommunalstatistiken viele wichtige Informationen und Lesestoff – wenn denn die Zahlen pfiffig aufbereitet sind.

Zahlen, bitte! – Statistiken einer Stadt

NEUE SERIE Die kleinen und großen, spannenden und informativen Werte Oldenburgs

Scheidungen, Hunde, Mahnungen, Fußballplätze oder Fehlalarme: Die **NWZ** präsentiert ab sofort Geschichten hinter den Zahlen.

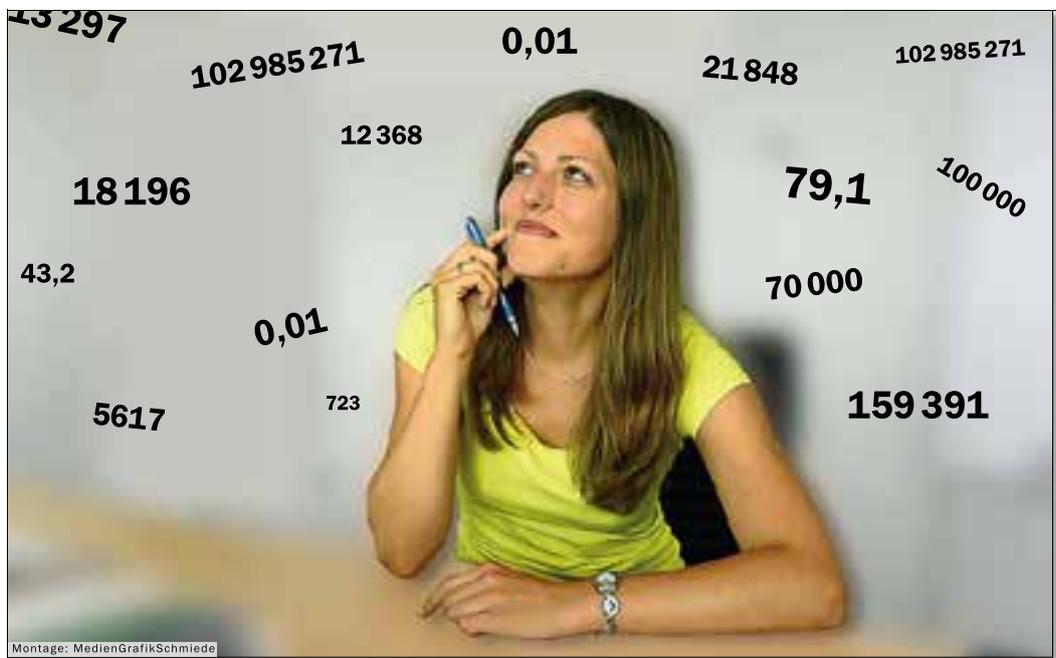
VON MARC GESCHONKE

OLDENBURG – Jede Stadt hat ihre ganz eigenen Werte – und Oldenburg, mag man Einheimischen wie Durchgereisten Glauben schenken, hat offenbar besonders viele davon. Nun spricht es allemal für Land wie Leute, hier in und auch zu der Übermorgenstadt ein gutes Gefühl zu haben. Ein paar Fakten sind dann aber wohl auch nicht ganz verkehrt, um all dies Heimatliche zu untermauern.

Beispiele gefällig?
12368, 723, 102985271, 21848, 159391, 79,1.

Sagt Ihnen alles nichts? Na, dann sollten Sie in den kommenden Wochen unsere Statistik-Serie aufmerksam begleiten.

Im normalen Arbeitsalltag beschäftigen wir Redakteure uns eher mit Wörtern denn mit Zahlen. Wenn aber neueste Arbeitsmarktstatistiken vorgelegt werden oder die Politik den nächsten Haushaltsplan durch die Sitzungen diskutiert, gilt es, dies und jenes zu erklären. So genannte „Dunkelziffern“ gibt es da immer wieder, daher können viele statistische Werte – die wir Ihnen in den kommenden Wochen genauer vorstellen –



Überall Zahlen: Die **NWZ** startet am Donnerstag eine neue Serie rund um statistische und vor allem höchst überraschende Werte der Stadt.

BILD: MARC GESCHONKE

auch nur eine Orientierung, einen relativ fest gezurrtten Rahmen bieten.

Wir erklären mit ihrer Hilfe, wie die Stadt funktioniert und was Oldenburg an sich und den Oldenburger im Speziellen ausmacht. Wie oft die Feuerwehr im Jahr unverrichteter Dinge ausrücken muss. Wie viele Wohnmobile in der

Stadt gemeldet sind. Wie oft Hundesteuer gezahlt wird, Mahnungen für vergessene Bücher verschickt werden müssen und welchen Prozentsatz der Ahorn an den Straßenbäumen der Stadt ausmacht. Was die häufigsten Unfallursachen sind, wie viele Bürger sich fortbilden lassen, wer bei Scheidungen das Sa-

gen hat und wie viele Fußballplätze (zumindest in der Theorie) in Oldenburg entstehen könnten. Zahlen über Zahlen, hinter denen oft genug auch Geschichten stecken. Kleine, große, spannende und informative.

Ab sofort greifen wir in unregelmäßiger Folge einen städtischen Aspekt heraus:

Von der beliebtesten Kartoffelsorte der Oldenburger bis zum großen Bevölkerungsschnitt. All das muss man nicht unbedingt wissen, aber es hilft ja vielleicht, das gute Gefühl zur Heimat mit etwas mehr oder minder unnützem Fachwissen zu stärken.

Wir starten unsere Serie an diesem Donnerstag.

Noch Fragen?

Ulrich Schönborn, Chef vom Dienst, Telefon: 0441/9988-2004, E-Mail: ulrich.schoenborn@nordwest-zeitung.de

Große Freiheit im kleinen Bulli

STATISTIK 1123 Oldenburger fahren Wohnmobil –

Reparaturen mit Gummi und Klebeband

Seit zehn Jahren bastelt Nicole Nitsche an dem alten VW-Bulli. Unterstützung bekommt sie dabei von ihrem Vater.

VON NINA JANSSEN

OLDENBURG – Bunt, knatternd, aber vor allem selbst gemacht – das ist Nicole Nitsches Lebenswerk. Sie ist stolze Besitzerin eines von 1123 Wohnmobilen, die durch Oldenburg und dann natürlich auch über die Stadtgrenzen hinaus fahren. Diesen roten VW T1, Baujahr 1982, ersteigerte sie vor zehn Jahren bei Ebay – oder vielmehr ihr Vater, Peter Nitsche. Ohne den gelernten Kfz-Mechaniker wäre Nicoles gro-



Nicoles großer Traum: Damit es jederzeit losgehen kann gehören Zahnbürste, Klamotten und ein Grill grundsätzlich zur allgemeinen Ausstattung.

BILD: NINA JANSSEN

NWZ-SERIE		31020
79,1	723	
0,01	18199	56
	2569	

Zahlen, bitte!

Diese **nwz-Serie** erklärt Ihnen in unregelmäßiger Folge die Stadt Oldenburg anhand statistischer Daten.

Der Traum so schnell nicht in Erfüllung gegangen, und dank ihm ist der Bulli gar nicht mehr so, wie er mal war: Grau und ziemlich hinüber.

Ein Jahr dauerte es, bis sie ihn endlich fahrtüchtig bekommen hatten. „Türen und Ersatzteile haben wir vom Schrottplatz geholt“, erzählt

Nicole. Auf der ersten Fahrt hätte sie gerade ihren Führerschein gehabt, erinnert sich Nicole: „Da bin ich mit meiner Mutter einmal um den Pudding gefahren, in der dreißiger Zone.“

Ganz ähnliche Erfahrungen dürfen viele Fahranfänger in Oldenburg gemacht haben. Und davon gibt es offenbar eine Menge, zieht man allein die Zahl der hier angemeldeten Fahrzeuge heran. Insgesamt fuhren 2014 laut

Kraftfahrtbundesamt 82031 Pkws und Kombis über die hiesigen Straßen. Knapp einhunderttausend mehr als noch im Jahr zuvor. Bei den Wohnmobilen sind es gleich 80 neu angemeldete. Und einige von ihnen dürften wohl genau so viel basteln und lang herum schrauben wie Nicole und ihr Vater.

„Das ist unser gemeinsames Hobby“, sagt sie stolz, „und er ist noch lange nicht fertig, ein echtes Lebens-

werk.“ Eigentlich will sie auch gar nicht wissen, wie viel Geld schon darin steckt. Aber sie liebt es, immer wieder neue Ideen haben zu können; den Bulli einfach mal neu zu lackieren, mal blau, mal rot – eben bunt und anders. Da dürfen auch die erste Lieblingsband auf dem Heck oder die eigenen Fußabdrücke auf der Fahrertür nicht fehlen.

Jeden Sommer fährt Nicole im Bulli zu verschiedenen Festivals; das Hurricane ist

dabei Pflicht. Mit einer Freundin juckelt sie auch gerne spontan für zwei Tage an die Nordsee oder für einen Urlaub an Hollands Küste. Für Nicole ist dies das größte Gefühl von Freiheit: „Man fährt durch die Gegend und kann da bleiben, wo es schön ist“, schwärmt sie. Sie meidet dabei spießige Campingplätze, denn das wäre nicht dasselbe. Lieber steuert sie Wiesen und Parkplätze an. Es ist die Unabhängigkeit und auch das Abenteuer, was sie reizt. „Man weiß nie, wann und ob man überhaupt ankommt.“

Es sei keine große Überraschung, wenn der Wagen mal liegen bleibe, und damit folgte der Griff zum Handy. „Den Gashahn habe ich mal mit einem Zopfgummi und Klebeband repariert. Natürlich unter Anleitung von Papa“, erzählt Nicole. Unter anderem gab es Zeiten, in denen sie den Bulli mit mehreren Leuten schütteln mussten, damit er anging.

Hinter der Fahrerkabine schläft Nicole auf einem ausziehbaren Sofa, und hat sogar eine kleine Küchenzeile. Es riecht nach eingessestem Leder und alten Bezügen, ein Traumfänger baumelt von der Decke. Zahnbürste, frische Pullover und ein Grill gehören generell zur Ausstattung, damit es jederzeit losgehen kann.

So kommt Nicole ihrem Lebensmotto „Lass dich treiben und du wirst Wandervolles erleben“ ein Stück näher.

1,80 Oldenburger in jeder Wohnung

STATISTIK Überraschende 88 Prozent aller Einheiten bestehen aus drei oder mehr Zimmern

Immer mehr Menschen wollen hier alleine leben – aber fordern auch größere Wohnflächen ein. Fast ein Viertel aller Wohnungen bieten sechs Zimmer und mehr.

VON MARC GESCHONKE

OLDENBURG – Wenn es um die Zahl der Wohnräume in Oldenburg geht, kann eigentlich nur eine Mengenangabe realistisch herhalten: viel zu wenig.

Eine andere Einheit würde wohl kein Wohnungssuchender in dieser Stadt akzeptieren. Und dennoch sind die

tatsächlichen Zahlen eines genaueren Blickes wert.

In Oldenburg stehen 43 113 Wohngebäude – und die beherbergen damit knappe 160 000 Einwohner. Macht 3,7 Menschen pro Haus, egal welcher Geschossigkeit. Das wiederum klingt damit doch durchaus unproblematisch.

Dann gibt es da noch die Zahl der Wohneinheiten – das waren zur Jahresfrist 84 359. Damit ist Oldenburg dann schon bei einem Schnitt von 1,89 Bewohnern pro Wohnung. Nimmt man dann noch die Zahl der Einheiten in sogenannten „Nichtwohngebäuden“ der Stadt hinzu – also Bauten, bei denen der Wohn-Sinn nicht vorrangig ist

NWZ-SERIE		31020
79,1	723	
0,01	18199	56
	2569	

Zahlen, bitte!

Diese **nwz-Serie** erklärt Ihnen in unregelmäßiger Folge die Stadt Oldenburg in statistischen Werten.

und mehr als die Hälfte der Fläche anderen Zwecken dient –, sind es sogar nur noch 1,80 Menschen in 88 504 Oldenburger Wohnungen.

Warum also ein solcher Mangel an Wohnraum? Das erklärt sich nicht nur mit weiteren Zahlen, sondern auch

mit persönlichen Befindlichkeiten, dem demografischen Wandel und dem ganz allgemeinen veränderten Sozialverhalten in dieser Gesellschaft: Immer mehr Menschen wohnen alleine, immer mehr wollen ihre Freiheiten, immer mehr fordern damit auch mehr Wohnraum für sich allein. Und den können sie offenbar auch haben.

Mehr als 88 Prozent (!) aller Wohneinheiten in Oldenburg haben drei Räume oder mehr. Geradezu lächerliche zwölf Prozent also sind in Oldenburg damit 1-Raum- (3817) oder 2-Raum-Wohnungen (6570). Das deutlich überraschende Gegenstück: 20 979 Wohnungen sind laut statisti-

schem Landesamt mit gleich sechs oder mehr Räumen ausgestattet.

Ungefähr die Waage halten sich da die anderen Oldenburger Mehr-Räume: 16 248 Wohnungen weisen fünf Zimmer aus, 22 493 noch vier Zimmer, 18 397 bestehen aus drei Räumen. All diese könnten ja durchaus sehr viel effizienter gefüllt werden – allerdings müssten sich darüber dann nicht Stadtplaner, sondern eher Philosophen, Psychologen und Sozialwissenschaftler ihre Gedanken machen.

So bleibt es beim alten Problem: Die Stadt hat viel zu wenig Wohnraum. Will sie weiter wachsen, braucht es dessen sehr viel mehr.