1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz

10.03.2020

1. Anlass

„Liebe braucht Abstand“ – das ist Slogan und Programm zugleich für die gleichnamige Verkehrssicherheitskampagne des Landes NRW. Mit ihr unterstützt das Land NRW interessierte und engagierte Kommunen in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit.

Unzureichendes Abstandsverhalten im Verkehr ist nicht nur eine viel zitierte Quelle zunehmender Aggressivität, sondern auch relevant im Unfallgeschehen. Eine Verkehrsuntersuchung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zeigt, dass mangelnder Abstand innerorts eine der führenden Unfallursachen ist. Dies hat nicht nur großen Einfluss auf das Verkehrsklima einer Stadt, sondern stellt auch einen wichtigen Ansatzpunkt zur Vermeidung von Unfällen dar.

Diese Erkenntnis und weitere lokalspezifische Gründe waren auch Anlass für die Stadt Aachen, sich an der Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ zu beteiligen. Initiator/innen sowie Inhalte, Ablauf und Arbeitsweise der Kampagne sind im Anhang erläutert.

2. Die Verkehrssicherheitskonferenz – Ablauf und Arbeitsweise

Die Verkehrssicherheitskonferenz fand am 10. März 2020 von 17-20 Uhr im Generali-Saal des SuperC der RWTH Aachen statt. Teilgenommen haben 45 Vertreter/innen aus den Bereichen Bürgerschaft, Einzelhandel, Interessenverbände, Kammern, Fahrschulen, Bildung, Verkehrsdienstleistung, Güterlogistik, Politik, Polizei und Verwaltung.

Die Begrüßung seitens der Stadt Aachen erfolgte durch die Stadtbaurätin Frauke Burgdorff.

Vertreter/innen der Agentur P3 führten in die Verkehrssicherheitskonferenz ein und moderierten im Anschluss auch die Arbeitsgruppen. Sie wurden unterstützt durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und die Ingenieurgesellschaft Stolz.

Ziel der Konferenz war es, gemeinsam mit den Teilnehmenden Bausteine für die Verkehrssicherheitsarbeit in Aachen zu ermitteln und sie am Ende in einer „Deklaration Verkehrssicherheit der Stadt Aachen“ zusammenzuführen.

Im Laufe der Veranstaltung sollten die Anwesenden aus ihren unterschiedlichen Perspektiven auf Mobilität wichtige Eckpfeiler für eine sichere Verkehrsteilnahme in Aachen benennen. Sie sollen Aachen-spezifische Grundsätze, Leitwerte, Parameter und zentrale Verhaltensregeln beinhalten.

Die Ergebnisse der Verkehrssicherheitskonferenz werden dem Aachener Stadtrat mit Bitte um Bestätigung vorgelegt und sollen so auch über die Laufzeit der Kampagne hinaus verbindliche Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit sowie die allgemeine Verkehrsplanung der Stadt Aachen bleiben.

3. Generelle Anmerkungen zur Verkehrssicherheit in Aachen

In der Stadt Aachen ereigneten sich im Jahr 2019 insgesamt 1.210 Unfälle. Das sind zwar 79 Unfälle (6,1%) weniger als im Jahr 2018 (2018: 1.289 Unfälle), aber immer noch zu viele zum Erreichen der selbstgesteckten Vision Zero.

Der ADFC Fahrradklima-Test ist ein Indikator dafür, wie die Bevölkerung Qualität und Rahmenbedingungen für das Radfahren in der eigenen Stadt einschätzt. Hier wurde die Situation in Aachen im Jahr 2018 mit der Schulnote 4,3 bewertet. In diese Bewertung fließt auch das subjektive Sicherheitsempfinden ein.

Vor diesem Hintergrund strebt die Stadt Aachen eine deutliche Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens an. Es wurden bereits eine Reihe wichtiger Aktivitäten erfolgreich eingeleitet, z.B.

- Ratsbeschluss, einen Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit aufzustellen,
- Einrichtung einer neuen Personalstelle zur "Umsetzung des Aktionsplans Verkehrssicherheit", die seit 08/2018 besetzt ist,
- Aktionen im öffentlichen Raum zum Abstandsverhalten,
- Ausrüstung von 800 städtischen Fahrzeugen, ASEAG-Bussen und Leihrädern mit Aufklebern zur Sensibilisierung für das Thema Abstand,
- Ausbildung von zwei Straßen-Sicherheitsauditor/innen.

Die Durchführung der Kampagne „Liebe braucht Abstand“ ergänzt das Engagement der Stadt Aachen daher hervorragend.

4. Ergebnisse der Verkehrssicherheitskonferenz

Von den Teilnehmenden der Verkehrssicherheitskonferenz wurden in den Arbeitsgruppen **Fußverkehr**, **Radverkehr** und **motorisierter Verkehr** (Kfz/Lkw/ÖPNV) v.a. folgende Konfliktpunkte benannt:

<u>Aus Sicht Zu-Fuß-Gehender</u>

... mit anderen Zu-Fuß-Gehenden

- mangelhafte Rücksicht untereinander,
- Nutzung und Ablenkung durch Mobiltelefone und Kopfhörer,
- Menschentrauben, die den Bewegungsraum einengen.

... mit Radfahrenden

- regelwidrige Nutzung von Gehwegen,
- unangemessener Überholabstand,
- plötzliche Änderungen in der Bewegung, z.B. abruptes Stehenbleiben,
- unangepasste Fahrgeschwindigkeit,
- mangelnde Vor-Sicht bzw. die fehlende Berücksichtigung der Raumansprüche Zu-Fuß-Gehender,

- Parken auf Gehwegen zu Lasten des Bewegungsfreiraums des Fußverkehrs,
- fehlende Wahrnehmung/Akzeptanz des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Verkehrsart.

... mit motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Kfz-/Lkw-/Bus-Führende)

- zugestaute Kreuzungen,
- Missachtung des punktuellen Vorrangs Zu-Fuß-Gehender,
- fehlendes Blinken beim Abbiegevorgang,
- der Situation nicht angepasste Geschwindigkeit,
- auf Gehwegen regelwidrig haltende/parkender Pkw- und Lieferverkehr,
- auf Fußgängerüberwegen haltende Busse.

Aus Sicht Radfahrender

... mit anderen Radfahrenden

- durch Geisterradler-/innen (unerwartetes Kreuzen)
- fehlende Beleuchtung der Fahrräder (mangelhafte Sichtbarkeit).

... mit Zu-Fuß-Gehenden

- mangelhafte Beachtung durch Zu-Fuß-Gehende
- Wunsch nach besserer partnerschaftlicher Akzeptanz in für den Radverkehr frei gegebenen Fußgängerzonen,

... mit motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Kfz-/Lkw-/Bus-Führende)

- mangelhaftes Abstandsverhalten bei Überholvorgängen,
- Abdrängen auf schmalen Straßen,
- fehlende Rücksichtnahme beim Abbiegen,
- als zu hoch empfundenes Kfz-Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs,
- plötzliches Öffnen von Türen des ruhenden Verkehrs (Dooring).
- an ÖPNV-Haltestellenbereichen,
- streckenweise als unzureichend empfundene Trennung zwischen den Fahrflächen des motorisierten und des Radverkehrs,
- zugeparkte Radverkehrsanlagen,
- Ausparken aus Schrägparkplätzen

Insgesamt wünschen sich Radfahrende von den anderen Verkehrsteilnehmergruppen ein vorausschauendes und fehlertoleranteres Verhalten im Begegnungsfall.

Aus Sicht der motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Kfz-/Lkw-/Bus-Führende)

... mit anderen motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Kfz-/Lkw-/Bus-Führende)

- mangelhafte Rücksichtnahme,
- zu dichtes Auffahren,
- Einfahren in Kreuzungen unter Inkaufnahme des Risikos, andere Verkehrsteilnehmende zu blockieren,
- überhöhte Geschwindigkeit und zugestellte Flächen des fließenden Verkehrs,

- Behinderung bei der Wieder-Ausfahrt des ÖPNV aus Haltestellen,
- Parken in Haltestellenbereichen.

... mit Radfahrenden

- zu schmale Radverkehrsanlagen,
- Beeinträchtigung des ÖPNV durch Freigabe des Radverkehrs auf Bussonderfahrstreifen,
- unzureichende Sichtbarkeit von Radfahrenden aufgrund fehlender oder mangelhafter Beleuchtung,
- bei Rechtsabbiegevorgängen von Großfahrzeugen/Lkw,

... mit allen Verkehrsteilnehmenden

- Regelmissachtung,
- Die Logistikbranche sieht ihre Flächenbedürfnisse aufgrund von Straßenraumneuaufteilungen immer weniger berücksichtigt. Dies erschwert die notwendige verkehrssichere innerstädtische Logistik und belastet das Verhältnis und die Wahrnehmung der Logistikbranche im Kontext zu den übrigen Verkehrsteilnehmenden.
- Bus-Führende bewerten die Situation in Haltestellenbereichen des ÖPNV oft als ungelöst, da sich hier besonders konzentriert die unterschiedlichen Belange der Verkehrsarten (Fuß-, Rad-, Kfz- und öffentlicher Verkehr) überlagern.

... grundsätzlich befinden sich motorisierte Verkehrsteilnehmende oft selbstgewählt oder aufgrund der Rahmenbedingungen in sehr komplexen Situationen durch die

- umfangreiche im Kfz zu bedienende Technik,
- mitunter vielfältige Verhaltensabläufe,
- Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden,
- als überfrachtet wahrgenommene Ausstattung der Straßen mit StVO-Beschilderung, Hinweiszeichen und Wegweisern,
- Ablenkung durch Multimedia-Systeme.

5. Aachener Deklaration zur Verkehrssicherheit

In den im Rahmen der Konferenz gebildeten Arbeitsgruppen und dem abschließenden Plenum wurden die Inhalte der nachfolgenden Deklaration erarbeitet.

5.1 Vision eines „idealen“ Miteinanders

Das zukünftige Verkehrsverhalten der Aachener-/innen ist rücksichtsvoll und geprägt von einer **aufmerksamen Gelassenheit**.

Aufmerksamkeit steht für Konzentration auf die Verkehrsabläufe, die Beachtung der Regeln sowie die Kommunikation, z.B. sich über Blinken oder Gesten mitzuteilen.

Unter **Gelassenheit** verstehen die Aachener-/innen, sich situativ in andere Verkehrsteilnehmende zu versetzen, sich verständnisvoll und präventiv zu verhalten und fehlertolerant zu sein.

5.2 Grundsätze

- Regelkonformes Verhalten
  Unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels wird regelkonformes Verhalten zur Grundhaltung. Dies setzt die Vermittlung und Aneignung der grundlegenden StVO-Regeln voraus; ebenso eine Offenheit für neue Infrastrukturelemente, wie z.B. Protected Bike Lanes, Fahrradstraßen/-zonen.
- Kommunikation
  Die verantwortungsvolle Teilnahme am Verkehr erfordert ein vorausschauendes Fahren/Bewegen. Das bedingt auch, das eigene Verkehrsverhalten klar zu kommunizieren, indem z.B. Richtungswechsel frühzeitig durch Blinken oder Handbewegungen angezeigt werden.
- Gleichberechtigung
  In Aachen sind alle Verkehrsteilnehmergruppen gleichberechtigt. Dies hat ein respektvolles Miteinander zur Konsequenz.

5.3 Leitwerte

"Werte" oder "Wertvorstellungen" sind allgemein als erstrebenswert, für gut befundene, spezifische Wesensmerkmale einer Person, einer Gemeinschaft oder eines Projektes.

Für die zukünftige Verkehrssicherheit in Aachen gilt folgende Werte-Hierarchie:

1. Aufmerksame Gelassenheit
2. Rücksichtnahme
3. Respekt
4. Regelkonformität
5. Empathie/Verständnis
6. Vorausschauendes Fahren und Bewegen/Verantwortung
7. Eindeutigkeit und Gleichberechtigung
8. Gemeinschaft und Kommunikation/Geste

Diese Leitwerte reflektieren und verdichten die im Rahmen der 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz entwickelten Verhaltensgrundsätze und -regeln. Gleichzeitig sind sie zentrale Eckpunkte für die kommunikative Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit in Aachen.

5.4 AChtsam unterwegs

Für ein respektvolles, gleichberechtigtes und partnerschaftliches Miteinander in Aachen wurden insbesondere folgende Eckpunkte formuliert:

Verbindliche Regelkunde - Kenntnis und Einhaltung der Regeln der StVO.

- **Verhalten** - Klare und eindeutige Verhaltensweisen, z.B. Blinken, Handzeichen.
- **Abstand** - Die Einhaltung von Abstand
  - zwischen motorisiertem (Kfz-/Lkw-/Bus-) und Radverkehr ≥ 1,50 m.
  - zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden in Abhängigkeit von der Art der Verkehrsanlage, des Verkehrsraums und der Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs.
- **Sicht** - Freihaltung von Sichtfeldern/-beziehungen an Knotenpunkten/(privaten) Zufahrten, Fußgängerüberwegen, Querungsstellen, u.a. durch den Verzicht auf Parken/Halten.
- **Geschwindigkeit** - Situative Anpassung der Fahrgeschwindigkeit in der Interaktion mit anderen, schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden

6. Fazit

Das vorliegende Dokument ist das zusammengefasste und verdichtete Ergebnis der 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz vom 10.03.2020. Es stellt einen wichtigen fachlichen und kommunikativen Beitrag für die inhaltlichen Schwerpunkte sowie die strategische Vorgehensweise im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt Aachen in den nächsten Jahren dar.

Auch in Aachen wurde von den Konferenzteilnehmenden - im Einklang mit allen anderen „Liebe braucht Abstand“-Projektstädten - auf gravierende Wissens- und daraus resultierende Verhaltensdefizite hingewiesen. Diese sind quer durch alle Gruppen Verkehrsteilnehmender zu beobachten und betreffen die einschlägigen Regeln der StVO, z.B.

- Interaktion zwischen motorisiertem (Kfz/Lkw) und Busverkehr (Ausfahrt Haltestelle),
- Abstandsverhalten zwischen motorisiertem (Kfz/Lkw/Bus) und Radverkehr),
- Abstandsverhalten zwischen Rad- und Fußverkehr,
- regelwidriges Halten/Parken auf Flächen des Fuß- und Radverkehrs,
- Vorrang des Fußverkehrs an Fußgängerüberwegen.

Es wird vermutet, dass dies seine Ursachen hat

- in einem **Informationsdefizit**, da Aktualisierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht vermittelt bzw. mit Abschluss der Führerscheinprüfung nicht mehr aktualisiert werden.

- in einem **Konkurrenzverhalten** zwischen den Gruppen Verkehrsteilnehmender, indem die unterschiedlichen Verkehrsarten Raum für die eigene Mobilität und ihre Bedürfnisse einfordern.
- in allgemein zu beobachtender, gesamtgesellschaftlich **abnehmender Sensibilität** und dem fehlenden Blick für andere, weshalb diese Aspekte im wahrsten Sinne des Wortes „auf der Strecke“ bleiben.

Diese Zusammenhänge waren Gegenstand einer vertiefenden Diskussion im Plenum und führten zu der Aussage eines Teilnehmers: „Bei der Enge des Verkehrsraums kann es keiner mehr richtig machen“.

Die Diskussion führte zu der Kernaussage, dass aufgrund der infrastrukturellen Situation in Aachen eine entspannte Grundhaltung für ein partnerschaftliches sowie verantwortungsvolles Miteinander grundlegend wichtig ist. Dies bedingt ein aufmerksames, vorausschauendes Denken und (Re)Agieren im Straßenverkehr. Die Teilnehmenden haben beide Verhaltenskomponenten auf die einprägsame Formel **„Aufmerksame Gelassenheit“** gebracht.

Weitere Themen der Diskussion waren eine stadtweite Tempo-30-Regelung und die Neuaufteilung der Verkehrsflächen. In beiden Fällen war das Meinungsbild jedoch sehr heterogen.

Mit den o.g. Ergebnissen der 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz sind die Schwerpunktthemen für die Ausrichtung und die Inhalte der zukünftigen Kommunikationsmaßnahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit in Aachen ermittelt. In die weiteren Aktivitäten sollen die mit Verkehrssicherheitsarbeit befassten Akteure (Stadtverwaltung, Polizei, Verkehrsbetriebe, Fahrschulen, Verkehrswacht, Mobilitätsverbände und -initiativen u.a.) aktiv eingebunden werden.

7. Ausblick

Die Aachener Verkehrssicherheitskonferenz hat sich – entsprechend ihrer Intention – mit Ideen und Lösungsvorschlägen für die lokale Verkehrssicherheitsarbeit auf der Verhaltens- und Einstellungsebene befasst. Die Wirksamkeit einer Verkehrssicherheits- bzw. Kommunikationskampagne findet jedoch dort ihre Grenzen, wo funktionale Mängel und Defizite in der Verkehrsinfrastruktur zu Fehlverhalten führen bzw. dieses begünstigen. Es ist deshalb ebenfalls Ziel von „Liebe braucht Abstand“, parallel zur Kampagnenlaufzeit eine Debatte in Verwaltung, Politik und Bürgerschaft anzustoßen. Es sind Fragen nach der zukünftigen Ausgestaltung einer nachhaltigen, sozialverträglichen und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu stellen und zu beantworten.

Im Rahmen der 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz hat diese Diskussion unter den Stichworten „Neuaufteilung des Straßenraums“, „adäquate Bemessung von Fuß- und Radverkehrsanlagen“, „Kfz-Parken im Straßenraum“, „Überfrachtung des Straßenraums“ bereits begonnen. Aachen ist diesbezüglich auf dem richtigen Weg!

Eine personelle Unterstützung für Verkehrssicherheit im Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, die Ausbildung von Sicherheitsauditor/innen, die Gründung einer VEP-Fachkommission, der „Initiative Verkehrssicherheit Aachen“, die Neudefinition für Radverkehrsanlagen und

viele andere Aktivitäten sind wichtige Schritte, um den angestrebten Dialog und eine Transformation der Verkehrsinfrastruktur einzuleiten.

Im Nachgang zur Deklaration werden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung weitere Aktivitäten zu „Liebe braucht Abstand“ und den möglichen Umsetzungsformaten diskutiert.

Folgende Vorschläge machten die Teilnehmenden bereits im Rahmen der Verkehrssicherheitskonferenz:

- Sich in die Situation Lkw-Führender hineinversetzen und den "toten Winkel" auf dem „EUREGIO Lkw-Benefiz-Konvoi“ erfahren.
- Aktionstag „Aachen Day – Aufmerksame Gelassenheit“,
- Aktionstag mit dem Schwerpunkt Großfahrzeuge, „Brummitag“,
- Aachen – die gelassene und nicht immer die technische Stadt!
- ...

8. Anhang

Kurzdarstellung der Kampagne „Liebe braucht Abstand“

Die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ thematisiert das häufig problematische Abstandsverhalten zwischen den mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln am Verkehr Teilnehmenden – speziell zwischen Kfz, Kfz und Radverkehr und auch Rad- und Fußverkehr. Ziel ist, die Verkehrsteilnehmenden über dieses alle gefährdende Verhalten zu informieren, sie für einen sicheren Abstand zu sensibilisieren und letztlich für eine Verhaltensänderung zu gewinnen.

„Liebe braucht Abstand“ ist eine kommunale Verkehrssicherheitskampagne, die sich an alle Städte und Gemeinden richtet, die proaktiv Unfallgefahren ermitteln und reduzieren wollen.

Strategischer Aufbau und Module

Die Durchführung verläuft in fünf aufeinander aufbauenden Stufen:

1. Stufe: Dialog mit Agierenden: Verkehrssicherheitskonferenz
Den Beginn der Kampagne markiert eine kommunale Verkehrssicherheitskonferenz. Hier wird in einem moderierten Prozess im Rahmen eines Workshops mit relevanten Fachämtern der Kommune sowie ausgesuchten Vertreter/innen der Verkehrsmittel Kfz-/Lkw-/Bus, Rad und Fußverkehr ein konsensualer Verhaltenskodex erarbeitet. Es werden Problemstellen in der Kommune benannt und Lösungsansätze vorgeschlagen. Dies ist Grundlage für eine vom Stadtrat zu beschließende „Deklaration Verkehrssicherheit“ als Baustein der zukünftigen kommunalen Verkehrsplanung bzw. Verkehrssicherheitsarbeit.

2. Stufe: Medienoffensive

Im Anschluss an einen positiven Ratsbeschluss werden die Ergebnisse der Verkehrssicherheitskonferenz in einer Pressekonferenz vorgestellt. Weitere Bestandteile der Öffentlichkeitsarbeit sind aufmerksamkeitsstarke Plakate, eine Informationsbroschüre, Give-Aways, Postkarten, eine Website und ein zum Thema produzierter Film.

3. Stufe: Aktionen vor Ort

In einer weiteren Stufe verdichten Aktionen die Kampagne. Diese können von der Kommune individuell gestaltet werden. Als Kampagnenmodule stehen u.a. ein mobiler Aktionsstand, Glücksrad und ansprechende Give-Aways zur Verfügung. Die Kommune kann aus verschiedenen Aktionsformaten (Flashmob, Plakat Walker etc.) wählen.

4. Stufe: Folgegespräch

In einem anschließenden Gespräch mit den Projektleitenden wird konstruktives Feedback gesammelt, um Handlungsschwerpunkte für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit abzuleiten. Es wird zum folgenden Workshop hingeführt und dieser in groben Zügen vorbereitet.

5. Stufe: Verstetigungsworkshop

Die Kampagne endet mit einem Workshop, in dem die Ergebnisse der Verkehrssicherheitskonferenz in Form der Deklaration noch einmal vorgestellt und mit den Teilnehmenden konkrete

Handlungsansätze für die Kommunen identifiziert werden. Es werden Strukturen für eine Verstetigung erarbeitet und Zuständigkeiten festgelegt.

Ein Projekt von

ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW	stadt aachen	LANDES VERKEHRS WACHT NRW	
A.A.V. Taxivereinigung	ACE	adfc Aachen	ASEAG
fahrradfreundliches Brand	CDU KREISVERBAND AACHEN	FAHRSCHULE DOVERMANN SICHER IST SICHER.	Bündnis 90 / Die Grünen
FDP	Fahrschule Gehlen	Hammer Advanced Logistics	Handwerkskammer Aachen
Handelsverband NRW	Industrie- und Handelskammer Aachen IHK	HAUS DES GASTES BAD AACHEN	JANSEN Düren • Tel.02428 - 901703
Kraftfahrerkreis Düren - Aachen	Die Linke		POLIZEI Nordrhein-Westfalen Aachen
RAD ENTSCHEID AACHEN AACHEN SATTELT AUF!	RWTH AACHEN UNIVERSITY	DIE FRAKTION SPD	StädteRegion Aachen

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln

Straßen.NRW. Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen	VCD	Velo-city Aachen	DEUTSCHE VERKEHRS WACHT AACHEN
Mit freundlicher Unterstützung			
Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen			

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln

Impressionen der Konferenz

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln