

Aus dem Inhalt der Ausgabe 20/1997

- [Neues zur autofreien Siedlung](#)
 - [Tempo 30 - Aktion](#)
 - [Schließung der Wehmeyer-Passage verhindert](#)
 - [Verteilung des Nachtfahrplans](#)
 - [Clever mobil mit STATTAUTO und KVB](#)
 - [Sicheres Radfahren - Folgerungen aus einem Urteil](#)
 - [Neue Straßenverkehrsordnung: Geisterradeln ganz legal](#)
 - [Mitgliederversammlung 1997](#)
 - [Nahverkehrsplan - Stadt erteilt sich Denkverbot](#)
 - [VCD verschafft Zollstock kurzen Weg zur Schiene](#)
 - [Wann endlich? Buslinie Innere Kanalstraße](#)
 - [Stadtbus im Erftkreis](#)
 - [Dicke Luft an Kölner Straßen](#)
 - [Park&Ride-Anlage in Köln-Wahn](#)
 - [Haltestelle Stadion](#)
 - [Miese EXPRESS-Kampagne](#)
 - [Fit mit den KVB - Training an der Bahnsteigkante](#)
-

Planungen zur autofreien Siedlung kommen zügig voran

Im Juni wurde die Marktuntersuchung des Modellprojektes „Autofreies Wohnen in Köln“ vom Stadtplanungsamt Köln in Kooperation mit dem Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V. gestartet (siehe RHEIN-SCHIENE 19/97). Die Resonanz war überwältigend. Über 4500 Anfragen interessierter Haushalte und 2500 zurückgesandte Fragebögen manifestieren den Bedarf einer zügigen Realisierung erster autofreier Siedlungen in Köln.

Weitgefächerte Nachfrage

Die Auswertung der ersten 2000 Fragebögen zeigt ein positives Echo für alle vier angebotenen Standorte, wobei das Eisenbahnausbesserungswerk Nippes mit knapp 90% und Dellbrück-Moorslede mit fast 80% Zustimmung die Spitzenreiter sind. Darüber hinaus wurden noch eine Vielzahl zusätzlicher Standorte vorgeschlagen. Es hat sich gezeigt, daß die Nachfrage weit gefächert ist. Es liegt ein breites Spektrum von Alters- und Einkommensgruppen wie auch unterschiedlicher Haushaltsgrößen vor, wobei der Anteil von Mehrpersonenhaushalten höher als im Kölner Durchschnitt ist. Bei der gewünschten Wohnform ist die Nachfrage sowohl auf Eigentums- als auch Miet- und Sozialwohnungen gerichtet. Darüber hinaus haben fast 20% ihr Interesse an einer Gewerbeausübung (meist im Dienstleistungsbereich) bekundet. Damit bestehen beste Voraussetzungen für ein lebendiges und gemischtes autofreies Veedel.

Wie geht es weiter?

Im Oktober wurden dem Stadtentwicklungsausschuß (StEA) die ersten Ergebnisse der Fragebögen präsentiert. Von der Verwaltung wurde vorgeschlagen, in Nippes und Dellbrück die ersten autofreien Siedlungen zu realisieren, sowie am Hülsenweg und in Zündorf Süd autoverkehrsfreie (mit Parken am Rande / weniger Parkplätzen) Siedlungen zu entwickeln.

Dies wurde im StEA einstimmig begrüßt und zur Stellungnahme an die Bezirksvertretungen verwiesen, d.h. bis Ende des Jahres wird wohl endgültig der Startschuß für die Realisierung autofreien Wohnens in Köln erfolgt sein.

Arbeitskreis aktiv dabei

Der Arbeitskreis **Autofreie Siedlung Köln e.V.** wird die Realisierung weiterhin aktiv begleiten. Erste Gespräche mit Investoren werden bereits geführt. Außerdem gibt es Planungen, eine Genossenschaft zu gründen und die Gründung von Bauherrengemeinschaften zu initiieren. Wer uns dabei unterstützen und seine Ideen einbringen möchte, ist herzlich eingeladen, aktiv mitzuarbeiten oder die Arbeit mit einer Mitgliedschaft oder Spende zu fördern.

Informationen

Infos unter Tel.: (0221) 739 09 23

(unser Anrufbeantworter wird regelmäßig abgehört und nennt die nächsten Treffen oder Veranstaltungen des ASK)

oder über:

Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V. , c/o Martin Esch,
Brüsseler Str. 26, 50674 Köln.

Ralph Herbertz

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Aktionen zum Weltkindertag

„Tempo 30 - denn Kinder haben keinen Airbag“

Zum Weltkindertag 1997 hat der VCD zusammen mit dem Deutschen Kinderschutzbund und weiteren zwanzig Verbänden die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt gefordert. Erfahrungen aus bestehenden Tempo-30-Zonen zeigen: Eine geringere Regelgeschwindigkeit reduziert die Zahl der Unfälle um mindestens 20 Prozent; noch höher ist der Rückgang bei der Anzahl der dabei Schwerverletzten.

Bundesweite Aktion

Der VCD verdeutlichte am 20. September in einer Reihe von Städten, wie stark eine Reduzierung der Geschwindigkeit die Sicherheit für die Schwächeren und Schwächsten im Straßenverkehr erhöhen kann. Auch unser Kreisverband beteiligte sich an dieser Aktion: Auf der Apostelstraße ausgelegte farbige Netzbahnen veranschaulichten die unterschiedlichen Brems- und Anhaltewege bei Tempo 50 und Tempo 30 (siehe Foto).

Positive Resonanz

Das Echo auf unsere Aktion in der Kölner Presse (KStA, Express, Wochenspiegel) war durchweg positiv, die Resonanz bei den Passanten auch. Es gab sogar einen Autofahrer, der - das bestehende Halteverbot ignorierend - sich für Tempo 0 entschied, um unsere Forderung mit seiner Unterschrift zu unterstützen.

Zahlreiche Unterschriften sammelten wir auch an unseren Ständen in Brühl (eine Woche vorher) und beim Kinderfest im Rheingarten am 21. September. Besonders erfreulich: Die weitaus meisten, die unterschrieben, taten dies, ohne daß wir sie dazu auffordern mußten. Ein Beleg dafür, was auch schon Umfrageergebnisse zeigten: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften ist mehrheitsfähig - und dies allen anderslautenden Planungen des Verkehrsministeriums zum Trotz!

Aktionsmaterial ausleihen!

Unser Aktionsmaterial vom 20. September (bestehend aus den Netzbahnen und den dazu gehörenden Schildern) ist gut geeignet für weitere Aktionen, Kindergärten, Schulen Es kann gegen eine geringe Schutzgebühr im VCD-Büro ausgeliehen werden.

Reiner Kraft

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Ein Erfolg des VCD

Schließung der Wehmeyer-Passage abgewendet

In den Sommerferien veröffentlichte die Stadt Köln nur im städtischen Amtsblatt ihre Absicht, die Wehmeyer-Passage für die Öffentlichkeit zu sperren. Hintergrund der klammheimlichen Aktion war der Wunsch nach Ordnung und Sauberkeit und das Drängen des Kaufhauses nach mehr Verkaufsfläche. Öffentlicher Raum sollte privatisiert werden.

Bedeutung der Passage

Die Wehmeyer-Passage hat eine große Bedeutung im innerstädtischen Fußwege-Verbindungssystem. Sie ist die erste Möglichkeit nach der ampellosen Überquerung der Nord-Süd-Fahrt auf der Schildergasse, zur zweiten wichtigen Einkaufsachse Breite Straße/Ehrenstraße zu gelangen. Sie hat mit dem Opernplatz einen attraktiven Verbindungsmittelpunkt. Die ehemaligen Opernterrassen profitieren hiervon. Zwischen Schildergasse und Ladenstadt, Schildergasse und WDR, Schildergasse und Haus 4711 ist sie eine Verbindung mit vielen für FußgängerInnen interessanten Punkten, und nicht nur das: Sie ist fast autofrei! Nur untergeordnete Nebenstraßen (Brüderstraße und Glockengasse) müssen überquert werden. Die Fußgängerzone Breite Straße wird so mit der Fußgängerzone Schildergasse abseits vom Autoverkehr erschlossen. Das macht diese Verbindung so attraktiv.

Einspruch des VCD ...

Der VCD bezweifelste sehr stark die offizielle Behauptung der Verwaltung, daß diese Passage ihre Verkehrsbedeutung verloren habe. Gegen die mutwillige Zerstörung einer gewachsenen und angenommenen FußgängerInnenverbindung legten wir Widerspruch ein und informierten die Presse über diese Heimlichkeiten der Stadt.

... war erfolgreich!

Der Verwaltung gelang es offensichtlich nicht, die Abnahme der Verkehrsbedeutung mit Zahlen zu belegen. Am 27. Oktober teilte sie uns mit, daß das straßenrechtliche Verfahren zur Schließung der Passage eingestellt wird.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Verteilung des Nachtfahrplans

Nächtlicher Spuk in Köln

Viel Trara gab es im Juni um die funkelnagelneuen VCD-Nachtfahrpläne in aktuellem Layout, die - wie in der letzten RHEIN-SCHIENE angekündigt - in der Nacht vom 14. zum 15. Juni zur Geisterstunde von freundlicher Geisterhand auf öffentlichen Plätzen, Straßen, an KVB-Haltestellen sowie in Kneipen und Cafes unter Kölns Nachtschwärmer gestreut wurden. In Wirklichkeit waren es natürlich etliche reelle Hände von einheitlich grün kostümierten VCD'lern, die sich paarweise im Kölner (Mid-)Nightlife tummelten und die Fahrpläne verteilten. Vorher gab es eine Pressekonferenz, nachher einen Umtrunk zum Austausch der unterwegs gesammelten Erlebnisse mit Passanten und Kneipenbesitzern.

„Für erhöhte Sicherheit im nächtlichen Verkehr!“ Mit diesen Einsatzworten bekamen viele Kölner und Gäste ein Survival-Paket überreicht, bestehend aus Kondom, Traubenzucker, Kopfschmerztablette, Kaugummi und eben dem berühmten VCD-Nachtfahrplan. Der Fahrplan besitzt Westentaschenformat, kann also überall und jederzeit gezückt werden. Er enthält die Abfahrtszeiten sämtlicher Kölner Busse und Bahnen, auch der sogenannten Geisterbahnen, und zwar zwischen zwanzig Uhr abends und sechs Uhr morgens.

Die meisten Reaktionen waren ausgesprochen positiv. Ein Großteil der Beschenkten hatte bereits in einer Ankündigung des Kölner Stadt-Anzeigers von unserer Aktion gelesen und wußte direkt Bescheid, worum es ging. Viele fragten nach weiteren Nachtfahrplänen für Freunde, nach Info-Material über den Verein, nach Beitrittserklärungen und nach Möglichkeiten der eigenen Mitarbeit beim VCD. Immer wieder kam es ad hoc zu inhaltlichen Diskussionen über den ÖPNV und die persönlichen Erfahrungen damit. Nur vereinzelt stießen die „VCD-Promotionteams“ auf Ironie, Unverständnis oder Ablehnung; in einem Fall drohte ihnen sogar der Rausschmiß aus einer Kneipe.

Leider war der nächtliche Spuk sehr schnell vorbei, weil die ca. tausend Nachtfahrpläne in Windeseile vergriffen waren.

Ein paar Dutzend Exemplare sind noch im Geisterschloß alias VCD-Büro vorhanden.

Interessenten können sie dort bestellen oder abholen.

Nicole Preiser

Clever mobil mit STATTAUTO und KVB!

Unter diesem Slogan haben sich STATTAUTO und die KVB zu einem dreimonatigen Kooperationsangebot zusammengeschlossen. Ab sofort können Kölner BürgerInnen unverbindlich testen, wie die Kombination von Car Sharing, Bus, Bahn und Nahverkehrszug im VRS-Abo Mobilität (und deren Kosten!) optimieren kann.

Geld sparen

Wer gleichzeitig Monatskarten oder 9-Uhr-Umweltticket im Abo bestellt und bei STATTAUTO teilnimmt, spart zunächst eine Menge Geld. Für die Dauer der Testphase erhebt STATTAUTO keinen Monatsbeitrag und keine Aufnahmegebühr; nur die Kautions hinterlegt werden. Die KVB erheben keine Nachbelastung, wenn nach der dreimonatigen „Schnupperphase“ das Jahresabo zurückgegeben wird, sondern rechnen den ca. 18-prozentigen Jahresnachlaß auf das genutzte Vierteljahr an. Überzeugte NutzerInnen des sogenannten „Kombipakets“, die auch weiterhin ihr Abo und den STATTAUTO-Vertrag behalten wollen, zahlen bei Übergang in einen regulären Vertrag nur die Hälfte der Aufnahmegebühr. Bei einem Einzelvertrag wäre dies eine Ermäßigung von 111.- DM, bei Paarverträgen von 154.- DM.

Flexible Mobilität

Wir nennen unsere Kampagne aber nicht nur wegen der Kosten Clever mobil, meint der STATTAUTO-Geschäftsführer Ulrich Ferber. „Mit der Car Sharing Card für unsere elektronischen Tresore und dem Abo in der Tasche, unserer rund um die Uhr besetzten Buchungszentrale und den verschiedenen öffentlichen Nahverkehrsmitteln kann man spontan, bargeldlos und absolut flexibel jederzeit das entsprechende Verkehrsmittel vor Ort nutzen. Durch unsere vier verschiedenen Autoklassen ist man darüber hinaus auch den Situationen gewachsen, die ein eigener Pkw und alle öffentlichen Verkehrsmittel zusammen nicht abdecken können. Heute bucht man den KA für eine kurze Dienstfahrt, morgen den Corsa, um die Oma vom Flughafen abzuholen, am gleichen Nachmittag den Astra für den Familieneinkauf (oder unseren Fahrradanhänger ...), am Wochenende den Transporter für den alljährlichen IKEA-Besuch.“

Das Kombipaket ist der ideale Einstieg für die Unabhängigkeit vom eigenen Auto.

Wenn allein die Pendler dauerhaft ein VRS-Ticket nutzen, weil sie sich für kurze Dienstreisen ein Stattauto schnappen, wäre dies ein wichtiger Beitrag zur Lebensqualität nicht nur in Köln.

Mehr Informationen

Zum Abo:

KVB, Tel.: (0221) 547-3654,
und in allen Fahrgast-Centern.

Zum Car Sharing:

STATTAUTO,
Maastrichter Straße 41-43,
50672 Köln,
Tel.: (0221) 9 53 11 87.

Birgit Jaspers

Sicheres Radeln -

Folgerungen aus einem Urteil

Jetzt ist es höchstrichterlich:

RadfahrerInnen müssen auf der Straße in der Mitte fahren. Denn es muß ein ausreichender Abstand nach rechts zu parkenden Autos eingehalten werden.

Der Anlaß

Der Hintergrund der Gerichtsentscheidung: Ein Radfahrer fuhr an einem in zweiter Reihe parkenden Auto vorbei. Der PKW-Fahrer öffnete seine linke Tür und verletzte den Radfahrer. Trotz eindeutigen Fehlverhaltens des Autofahrers verurteilte das Gericht den Radfahrer zu einem Drittel Schuld, da er einen Abstand von mindestens einem Meter nach rechts halten müsse. Der Radfahrer könne sich nicht auf das Rechtsfahrgebot berufen.

Die Konsequenz

Wer also in Köln sicher und gerichtlich abgesichert radfährt, muß also über einen Meter Abstand zu den parkenden Autos einhalten. Also kann nur in der Mitte der Fahrbahn gefahren werden. Dazu braucht es ein gehöriges Maß an Selbstbewußtsein, um sich von einem hinterherdrängelnden Autoverkehr nicht beeindrucken lassen. Besonders wenn er, wie in vielen Alleestraßen (Moltkestraße, Rolandstraße, Vorgebirgsstraße), gar nicht überholen kann.

Beispiel Hansaring

Wie sich RadfahrerInnen demnächst auf dem Hansaring rechtlich und sicher einwandfrei verhalten sollen, ist sehr interessant. Denn dort malt die Stadtverwaltung direkt neben den parkenden Autos einen 80 cm breiten Schutzstreifen für den Radverkehr. Vor dem Gesetz sind die auf diesem Schutzstreifen radelnden RadfahrerInnen bei jedem Autotürunfall mitschuldig. Doch der Streifen soll den Radverkehr ja schützen!

Wirklichkeitsfremdes Urteil

Dieser richterliche Entscheid ist völlig wirklichkeitsfremd und nur aus Autofahrersicht zu verstehen. Wer eine Autotür öffnet, ohne sich zu vergewissern, ob jemand beeinträchtigt wird, hat die alleinige Schuld. Denn Radfahren mit ausreichendem Sicherheitsabstand ist angesichts der Masse und Aggressivität der AutofahrerInnen schier unmöglich. Es sei denn, die Verkehrspolizei schreitet gegen die drängelnden und wütenden AutofahrerInnen ein. Doch dann müßten hinter allen RadfahrerInnen radelnde PolizistInnen fahren. Oder wir verbannen höchstrichterlich die drängelnden Autos aus der Stadt. Nur in dieser Logik hätte das Gerichtsurteil noch Sinn und Verstand.

Wolfgang Besser

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Geisterradeln - ganz legal

Neue Zeiten für RadfahrerInnen mit der neuen Straßenverkehrsordnung ab dem 1. September 1997? Radeln gegen die Einbahnstraße, freie Wahl des Radweges, Vorfahrt auf Fahrradstraßen?

In Köln und Umgebung steht einem solchen Paradies für RadfahrerInnen die Verwaltung im Wege. So jedenfalls nach den ersten Reaktionen aus den Amtsstuben. Auch die neue StVO gibt keine vollständige Freiheit.

Die wichtigsten Änderungen im Überblick:

Radwegebenutzungspflicht

Die Radwegebenutzungspflicht wird gemildert. Bisher müssen wir RadfahrerInnen einen noch so schlechten, schmalen, mit Schlaglöchern und Baumwurzelerhöhungen versehenen Radweg benutzen. Sonst droht die Fahrradpolizei mit Bußgeld.

In Zukunft gilt dies nur noch für Radwege, die ausgeschildert sind. Aber die Verwaltung kann nicht einfach die Schilder hängen lassen. Denn der so beschilderte Radweg muß auch praktisch erfahrbar ein Radweg sein. Also mindestens 1,50 m breit. Dieses Maß haben die Radwege in den meisten Städten nicht, so beispielsweise in Köln die Ringradwege mit nur 90 cm oder die Venloer Straße mit nur 80 cm, der Freiheitsring in Frechen, die Dollmannstraße oder aber auch der Siebenmorgen in Refrath. Der Radweg „muß in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügenden Zustand gebaut und unterhalten sein“. Was für die meisten Radwege aber auch nicht zutrifft, wie z. B. an der Merheimer Straße. Die StVO schreibt nun vor, daß entweder die Radwege zu richtigen Radwegen werden, oder daß das blaue Radwegeschild entfernt wird. RadfahrerInnen haben dann die freie Wahl zwischen Radweg und Straße. Die Städte haben jetzt bis zum 1. Oktober 1998 Zeit, sich um ihre Radwege zu kümmern. Doch 30 Jahre Vernachlässigung und Bausünden der letzten Zeit lassen sich so schnell nicht beseitigen. Der VCD wird die Umsetzung dieser Vorschrift genau beobachten.

Einbahnstraßen

Die Einbahnstraßen können nun legal für den Radverkehr geöffnet werden. Bisher war dies nur mit einigen Kunstgriffen möglich, die die Verwaltungen in unserer Region zum Teil sehr zögerlich anwendeten. Rühmliche Ausnahmen waren Brühl oder Troisdorf.

Auch nach der StVO müssen die geöffneten Einbahnstraßen gekennzeichnet sein. Sie haben Tempo 30, eine geringe Verkehrsbelastung und eine ausreichende Fahrgassenbreite. Genügend Möglichkeiten für unwillige Verwaltungen, der Öffnung von Einbahnstraßen entgegenzutreten. So haben der Sprecher des Rheinisch-Bergischen Kreises - wie auch der Sprecher der Stadt Bergisch-Gladbach - sich in der Presse eine solche Öffnung von Einbahnstraßen nicht vorstellen können.

Nicht jede Einbahnstraße kann gegen die Fahrrichtung befahren werden, sondern nur die beschilderten. Daß es möglichst viele werden, dafür muß der VCD noch stark kämpfen.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind Straßen, die zu Radwegen erklärt werden. Der Autoverkehr ist darauf nur geduldet und muß sich dem Radverkehr unterordnen. Sie eignen sich für Straßen, auf denen dem Fahrradverkehr die Bedeutung eingeräumt wird, die er faktisch hat. In Köln sind Fahrradstraßen bisher nur auf Sackgassen oder in Kleingartenanlagen angelegt worden. So fehlt jegliche Fahrradstraße im Bereich der Universität, wo es ein hohes Aufkommen an Radverkehr gibt.

Kinder

Kinder unter acht Jahren müssen - auch bei Radwegen - den Fußweg benutzen. 8- und 9-jährige Kinder haben die Wahl zwischen Fahrbahn bzw. Radweg und Fußweg. Sie können also zwei Jahre länger vor dem brausenden Autoverkehr geschützt werden. Leider haben aber die Bürgersteige keine ausreichende Breite.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Wo waren unsere Mitglieder?

Mitgliederversammlung 1997

Da war er wieder, der Tag X, der Tag unserer jährlichen Zusammenkunft. Von derzeit etwa 2.000 VCD'lerInnen waren immerhin 20 Leute da, von denen alleine schon neun im Vorstand sind.

So eine schöne Einladung, und dann die Frage: „Wo bleiben sie denn, wo sind sie nur alle?“ So gesehen war es ganz gemütlich, da kritische Anmerkungen oder gar Diskussionen den zügigen Ablauf der Sitzung kaum aufhielten, eigentlich schade.

Wir hatten zwei Abgänge zu beklagen, Michael Speer, der aufgrund eines längeren Auslandsaufenthaltes nicht weiter im Vorstand mitarbeiten kann, und Stefan Banning, der aus privaten Gründen sein Amt niederlegte.

Der Vorstand wurde ohne weitere Diskussion entlastet. Bei den Neuwahlen sind alle bisherigen Vorstandsmitglieder wiedergewählt worden, als da sind: Renate Hammacher, Michael Jaekel, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Rüdiger Pohl, Nicole Preiser, Christoph Reisig, Roland Schüler und Reinhild Widdig. Neu dazu gekommen ist Reiner Kraft.

Doch der Klage nicht genug - auch die beiden KassenprüferInnen, Lissy Sürth und Ralf Beckmann, legten ihr Amt aus privaten Gründen nieder. Aber sehr schnell haben sich zwei neue gefunden, die diese mathematische Aufgabe gewählterweise übernehmen: Marc Hansen und Günter Pröhl.

Somit kann der Kreisverband Köln und Umgebung wenigstens wieder mit frischen Kräften agieren.

Dies haben wir mit einem Kölsch vom Faß dann auch ausgiebig gefeiert.

Lissy Sürth

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Nahverkehrsplan - Stadt erteilt sich Denkverbot

Um ihren Pflichten nach dem neuen Regionalisierungsgesetz in Nordrhein-Westfalen nachzukommen, muß die Stadt Köln noch in diesem Jahr einen Nahverkehrsplan verabschieden. In diesem Plan sollen unter anderem „Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot“ der nächsten fünf Jahre festgelegt werden.

Das hört sich sehr spannend an. Umso enttäuschter ist jedoch jeder, der sich durch den 300 Seiten starken Entwurf der Stadt gekämpft hat.

Der liefert zwar nette Analysen in Wort und Graphik und formuliert auch allgemein anzustrebende Standards des Nahverkehrs in Köln. Aus dem bestehenden Mißverhältnis zwischen Anspruch und Wirklichkeit werden jedoch keine Konsequenzen gezogen. So beschränken sich die Autoren hinsichtlich der Maßnahmen weitgehend auf das Zitieren bestehender Ratsbeschlüsse.

Auf die zuvor ermittelten und also hinreichend bekannten großen Erschließungsmängel in der nördlichen Altstadt, das hohe ÖPNV-Potential auf der Frankfurter Straße oder auf die überdurchschnittlich langen Reisezeiten zwischen Nippes, Ehrenfeld und Lindenthal wird beispielsweise im weiteren mit keinem Wort eingegangen.

Das gesamte Buskonzept beschränkt sich auf die Betrachtung des Binnenverkehrs in Weiden/Lövenich, Porz und drei kleineren Teilbereichen.

Die Aufgabe des Busses, das Schienennetz zu ergänzen bei der Anbindung des Umlandes und der Verbindung zwischen den Stadtteilen, wird von den Autoren gleich vollständig ausgeklammert.

Es bleibt festzuhalten, daß die Stadtverwaltung ihre Hausaufgaben nicht erledigt hat, und gleichzeitig zu hoffen, daß die Politiker im eigens gebildeten Sonderausschuß sich mit diesem fragmentarischen Werk nicht abspeisen lassen.

Der VCD wird versuchen, im laufenden Verfahren zumindest auf die gravierendsten Mängel hinzuweisen.

Volker Kunstmann

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

VCD verschafft Zollstock kurzen Weg zur Schiene

In der letzten RHEIN-SCHIENE hatten wir unser Konzept vorgestellt, und schon im Frühjahr 1998 wird sie Realität: die Buslinie 129 von Zollstock (Höninger Platz) zum Südbahnhof.

Sie wird werktags zur Hauptverkehrszeit alle 20 Minuten über den Eifelwall, die Pohlig- und die Vorgebirgsstraße verkehren (Routenvariante Ia unseres Konzepts). Damit wird für Beschäftigte des Verwaltungsparks an der Pohligstraße und für Pendler aus Zollstock erstmals eine schnelle Verknüpfung mit den am Südbahnhof verkehrenden Zügen der Bahn AG hergestellt.

Wichtig ist für die zukünftigen Nutzer eine Abstimmung des Fahrplans mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge und eine zuverlässige Einhaltung dieses Fahrplans. Die KVB sollten deshalb bei den Fahrtzeiten die starke Kfz-Belastung der Vorgebirgsstraße schon jetzt einkalkulieren.

Volker Kunstmann

Wann endlich?

Buslinie Innere Kanalstraße

Man stelle sich vor: Es wird das Bedürfnis nach einer Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht nur von Interessengruppen wie dem VCD vertreten, sondern gutachterlich nachgewiesen. Normal wäre, wenn Politik und KVB dieses dringende Bedürfnis aufgreifen und eine Bus- oder Bahnlinie einführen würden. Aber nicht so in Köln. Und erst recht nicht, wenn es sich um eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätstraße/Pohligstraße handelt.

Erkenntnisse aus dem Nahverkehrsplan

Für den Nahverkehrsplan der Stadt Köln, der zur Zeit beraten wird, haben die Gutachter überprüft, wie gut oder schlecht das Kölner Nahverkehrsnetz ist. Sie kamen so zu Stadtteilverbindungen, bei denen eine hohe Autoverkehrsnachfrage einem schlechten Fahrzeitverhältnis des ÖPNV zum motorisierten Individualverkehr gegenübersteht. Übersetzt heißt das, es gibt keine direkten Bahn- oder Busverbindungen zwischen den Stadtteilen, sondern die Fahrgäste müssen lange, zeitraubende Umwegfahrten machen. Meist durch die Innenstadt über den Neumarkt, wo sie umsteigen müssen. Das ist unattraktiv.

Bedarf für Buslinie auf der Inneren Kanalstraße ...

Ganz deutlich zeigt sich, daß es eine linksrheinische ÖV-Verbindung zwischen den Stadtteilen Nippes - Ehrenfeld - Lindenthal - Sülz - Zollstock abseits der Linie 13 geben muß. Dies schreit förmlich nach einer Buslinie auf der Inneren Kanalstraße - Universitätsstraße - Pohligstraße!

... wird ignoriert!

Doch auf den vielen hundert Seiten des Nahverkehrsplans fehlt diese Linie. Sie ist von Politik, Verwaltung und KVB ungewünscht. Lieber keine neuen Fahrgäste gewinnen und die alte Kundschaft Umwege über die Innenstadt fahren lassen, als einen Bus auf der Inneren Kanalstraße.

Lösungsmöglichkeiten

Dabei gibt es dort, nach Auskunft des zuständigen Fachamtes, keinen Stau sondern nur ein hohes Verkehrsaufkommen mit zeitweise zähflüssigem Verkehr. Einfach fahren lassen und den Bus im Verkehr mitschwimmen lassen, um überhaupt eine Verbindung herzustellen, ginge am leichtesten. Und täte dem Autoverkehr noch nicht einmal weh. Dem könnten alle politischen Parteien zustimmen.

Besser wäre es, den Bus durch gezielte Beschleunigungsmaßnahmen (Ampelschleuse, Busspur, Vorrangschaltung) dem Autoverkehr davonfahren zu lassen. Das würde den

Autoverkehr ein bißchen behindern. Oder gleich ganz optimal, eine Busspur unter Wegnahme einer Autofahrs pur, dort, wo die Innere Kanalstraße dreispurig ist. Das wäre eine konsequente Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in Köln. Ob sich dazu jemand durchringt?

Sonja Klug

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Stadtbus im Erftkreis

Nur schleppend kommt er in die Gänge

Seit einigen Wochen rollt in Hürth der Stadtbus. Stadtbus, das heißt:

- mehr Linien - (fast) jeder Stadtteil hat jetzt einen Busanschluß;
- mehr Haltestellen - also kürzere Wege zu den Haltestellen;
- bequemes Ein- und Aussteigen - ohne Stufen (Niederflur);
- einen verständlichen Fahrplan - jede Linie fährt jede 1/2 Stunde;
- gesicherte Anschlüsse - alle Linien treffen sich zur gleichen Zeit am Einkaufszentrum in Hürth.

Startprobleme

In anderen Städten des Erftkreises hat dagegen der Stadtbus Startprobleme. Die Städte Brühl und Frechen haben zusammen mit Planungsbüros fertige Stadtbus-Konzepte entwickelt. Doch als zu Sommeranfang die neuen Steuerschätzungen sinkende Steuereinnahmen signalisierten, weigerte sich die Mehrheit der Stadtväter, den Motor anzuwerfen: Vorerst kein Beschluß pro Stadtbus.

VCD wurde aktiv

Als sich diese negative Entwicklung abzeichnete, ging unser VCD-Kreisverband in die Offensive: In offenen Briefen an die zumeist autofahrenden Ratsherren und Ratsfrauen verdeutlichten wir die Vorteile des Stadtbusses. Infostände und Flugblätter kamen hinzu. Um die Kosten-Diskussion zu versachlichen, wiesen wir zum Beispiel in Brühl auf folgende Tatsachen hin:

- Die Kosten des Stadtbusses (Zuschuß aus dem Haushalt) betragen 400.000 DM bis 1,3 Millionen DM im Jahr, später weniger. Das sind 10 bis 30 DM pro Einwohner.
- In dieser Rechnung sind nicht alle Einnahmen berücksichtigt. So macht der Stadtbus das Leben und Einkaufen in der eigenen Stadt attraktiver. Das bedeutet mehr Einnahmen für die Geschäftswelt, mehr Arbeitsplätze und damit auch mehr Steuereinnahmen.
- Der Stadtbus bringt weniger Staus, weniger Lärm, sauberere Luft und weniger Unfälle.

Würde man diese Vorteile in Geld aufwiegen, so lautet das - auch wissenschaftlich belegte - Ergebnis: Stadtbusse schreiben volkswirtschaftlich schwarze Zahlen.

Weiteres Vorgehen

Mit diesen Aktionen konnten wir immerhin in Brühl erreichen, daß kein Beschluß gegen den Stadtbus getroffen wurde, sondern lediglich kein Beschluß dafür. Der VCD wird den Stadtbus wieder zu einem Thema der nächsten Haushaltsberatungen machen. Wir wollen dann vor allem demonstrieren, wieviele Wähler in Brühl und in Frechen hinter dem Stadtbus stehen. Den verantwortlichen Politikern soll ein Verzicht auf den Stadtbus so teuer wie möglich gemacht werden.

Oder positiv formuliert: Die Ratsfrauen und Ratsherren sollen erkennen, daß der Stadtbus in bezug auf die Wählerstimmen „schwarze Zahlen schreibt“.

Michael Jaekel

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Rechtsschutz gegen Luftschmutz

Dicke Luft an Kölner Straßen

Vor gut einem Jahr hatte der VCD im Rahmen der Kampagne gegen Luftschmutz BürgerInnen aufgefordert, ihr Recht auf reine Luft und geringen Straßenlärm einzufordern. Dank des § 45 der Straßenverkehrsordnung sind Behörden verpflichtet, bei zuviel Lärm oder Gestank verkehrliche Maßnahmen zu ergreifen, um Abhilfe zu schaffen. Nur müssen sie dazu aufgefordert werden. Rund 70 KölnerInnen haben einen Antrag gestellt. Da Messungen zu aufwendig sind, hat die Verwaltung mittels eines Rechenmodells die Straßen untersucht.

Grenzwerte überschritten

An über 40 Straßenabschnitten werden die Grenzwerte überschritten. Dort zu wohnen und zu leben ist ungesund. Aber nächstes Jahr kommt es noch dicker. Die dann geltenden europäischen Grenzwerte bei Ruß und NO₂ bringen 265 Straßenabschnitte an 67 Kölner Straßen über die Grenzwerte.

Die Verteilung der Werte zeigt überdies, daß das gesamte Stadtgebiet von Autoabgasen und Lärm betroffen ist. Es ist kein Einzelproblem. Und es verlangt auch keine Einzellösung, sondern eine radikale Verminderung des Autoverkehrs im gesamten Stadtgebiet. Dazu scheint aber der politische und verwaltungstechnische Willen zu fehlen. Vorerst soll an den betroffenen Abschnitten eine Feinberechnung durchgeführt werden. Und dann kann weiter überlegt werden. Anstatt das Problem zu erkennen und zu handeln, wird weiter vertagt.

Anträge stellen!

Nur durch weitere Anträge auf Luftschutz nach § 45 der StVO kann Druck auf die Stadt erzeugt werden, sich dem Problem zu stellen. Die Musteranträge und weitere Informationen können gegen Einsendung eines frankierten und adressierten Briefumschlages vom VCD-Büro erhalten werden. Solche Anträge können in allen Städten und Gemeinden gestellt werden. Wer das Gefühl hat, an einer stark belasteten Straße zu leben, sollte es tun.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Karl-Heinz Dresselhaus hintergeht die Kölner Politik

Park&Ride-Anlage in Köln-Wahn

Wozu brauchen wir noch politische Entscheidungen, wenn doch einzelne Menschen in dieser Stadt machen können, was sie wollen? Wie zum Beispiel Herr Dresselhaus von der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg (SRS) in Porz-Wahn und Hauptabteilungsleiter bei den KVB.

Am S-Bahnhof in Köln-Wahn wurde von SPD und CDU massiv eine Erweiterung des P&R-Platzes gefordert. Weniger laut waren die Stimmen für die Verbesserung bei den Buslinien. K. H. Dresselhaus bereicherte die Diskussion um das Projekt eines mechanischen Parkhauses. Das Ding ist allerdings noch unsinniger als die ebenerdige Erweiterung des P&R-Platzes, weil seine Leistungsfähigkeit aufgrund des derzeitigen und berechneten Parkaufkommens nicht ausreicht.

Trotz Dresselhaus' massiver Einflußnahme im Hintergrund haben die politischen Gremien - im Einklang mit der Stadtverwaltung - den Beschluß gefaßt, in Porz-Wahn nur eine ebenerdige Erweiterung des P&R-Platzes vorzusehen. Die Förderung des ÖVs in Wahn wäre zwar sinnvoller gewesen. Aber unter den vorgelegten Alternativen zwischen ebenerdiger Erweiterung und einer mechanischen Anlage ist es die bessere Lösung.

„Nachdem der politische Beschluß in Köln gefaßt worden ist, rennt der Herr Dresselhaus nach Düsseldorf und erreicht eine unsinnige 100%-Förderung. Er setzt sein Interesse über das politische Votum gewählter VolksvertreterInnen. Darin liegt der eigentliche Skandal“, so Roland Schüler vom Vorstand des VCD.

Als kleiner absolutistischer Herrscher will er jetzt eigenmächtig das Ding (die mechanische P&R-Anlage) durchziehen. So der Ton seines Schreibens an unseren Tiefbau-Dezernenten, Herrn Oelmann. Er argumentiert dabei mit halbgaren Zahlen und DM-Beträgen - besonders für die Folgekosten - die dann die Allgemeinheit zu tragen hat.

Der VCD Köln fordert Politik und Verwaltung auf, mit allen Mitteln diesem Vorhaben entgegenzutreten und beim gefaßten politischen Beschluß zu bleiben.

Wolfgang Besser

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Haltestelle Stadion

So schnell kann es gehen

In Rekordzeit wurde die stadtauswärts gelegene Haltestelle Stadion verlegt. Im Frühjahr war zu lesen, daß für die Parkhausbenutzer am Stadion (und wohl auch für die Auslastung des Parkhauses) etwas getan werden muß. Nur wenige Wochen später rückten die Baumaschinen an und erledigten ihre Arbeit. Seitdem ist der Fußweg für die Bürger des westlichen Müngersdorfer Ortskerns etwa 200 Meter länger geworden, für die Benutzer des

Parkhauses entsprechend kürzer. Etwa 70.000 Mark hat der Umbau gekostet, und die Krönung ist: Dies gilt als Maßnahme zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs!
Mein Fazit: Was für den motorisierten Individualverkehr mit vollen Händen rausgeworfen wird, muß beim ÖPNV und Radverkehr mit kleinlicher Knauserie wieder eingespart werden ? mit allen Konsequenzen für die Menschen, denen eine lebenswerte Stadt am Herzen liegt ...
Christoph Reisig

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Falschparker in Schutz genommen

Miese EXPRESS-Kampagne

„Enttarnt: Der Kölner EXPRESS schützt Gesetzesbrecher“, sollte es lauten.
Es ist nach der Straßenverkehrsordnung weiterhin verboten, auf Gehwegen und Radwegen zu parken, Parkplätze für Behinderte zu blockieren, Anwohnerparken zu ignorieren, Zebrastreifen zuzustellen und die Parkgebühr nicht zu bezahlen. Doch leider meinen immer mehr AutofahrerInnen, ihr Blech überall und ohne Rücksicht hinstellen zu können. Für sie existiert offenbar ein Grundrecht auf Parkfreiheit. Diese individuelle Frechheit gegenüber den FußgängerInnen, Menschen mit Kinderwagen oder im Rollstuhl, den RadfahrerInnen wird immer dreister.

Wer immer einen AutofahrerIn darauf anspricht, stellt eine erschreckende Ignoranz fest. Davon können die Politessen der Stadt ein Lied singen.

Im Sommer machte sich nun die Kölner Boulevard-Zeitung zum Sprachrohr der Falschparker. Anstatt die Gesetzesverstöße anzuprangern, wurde eine Hetzkampagne gegen die Kölner Politessen veranstaltet. Dicke, anprangernde Überschriften und Poster an EXPRESS-Kästen (siehe nebenstehendes Beispiel) machten die Ordnungskräfte zum Freiwild aller falsch parkenden AutofahrerInnen.

Die Rechtsbrecher fühlten sich umschmeichelt und bekräftigt in ihrem Tun. Und die Arbeit der Menschen, die sich entschlossen gegen die Falschparkmentalität stellen, wurde diskriminiert. Verkehrte Welt oder die Macht der Automenschen.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Fit mit den KVB -

Training an der Bahnsteigkante

Im Frühjahr diesen Jahres wurde mit dem neuen Fahrplan die U-Bahn-Station Mülheim/Wiener Platz in Betrieb genommen. Zum Glück fiel die Entscheidung, die gesamte Haltestelle mit 90 cm hohen Bahnsteigkanten auszustatten. Die Grundidee, bei Stadtbahnwagen einen fast ebenen Einstieg zu ermöglichen, ist zwar traurig, aber zum

Glück haben wir in Köln ja auch noch andere Haltestellen. Für alte 8-Achser und für die modernen Niederflurwagen ist die Haltestelle nun unpassierbar, und damit kommen wir jetzt bei noch mehr Linien in den Genuß der Stadtbahnwagen.

Rauf und runter, rauf und runter...

Jetzt müssen wir also in Mülheim eben einsteigen, aber - wie toll - fast alle anderen Haltestellen sind noch auf 35 cm-Niveau. Das hält uns fit, weil wir da jetzt prima aus den hohen Stadtbahnwagen klettern dürfen, wo wir vorher schlaff aus den Straßenbahnen plumpsten.

Und höher, und höher...

Etwas beunruhigt werden wir durch die Entscheidung der Nippeser Bezirkspolitiker, für über 5 Mio. DM die Bahnsteige im Bezirk anzuheben, aber zum einen sind viele Haltestellen der Linie 13 auch Haltestellen für andere Linien, die mit Niederflur fahren (da dürfen wir dann immer klettern), und zum anderen ist mit der Anhebung noch lange kein Ausbau mit Aufzügen oder ähnlichem geplant. Da bleiben uns wenigstens die Treppen. Besonders Behinderte und Fahrgäste mit Kinderwagen werden das Zusatztraining sehr zu schätzen wissen.

Vor allem sehen wir an der Linie 4, die schon länger mit hohen Stadtbahnwagen fährt (gerade in Mülheim und Höhenhaus), daß es irgend jemand gut mit uns meint. Hier ist noch echtes Training möglich, sind doch viele Haltestellen sogar ganz ohne Bahnsteig. 90 cm klettern mit Kinderwagen oder Gehstock, wo darf man das noch? In den vielen Jahren ist dort nichts an den Haltestellen passiert, da können wir getrost hoffen, daß noch ein paar Jahre eine Verschlechterung der Trainingsmöglichkeiten an der Linie 13 nicht eintritt.

Rüdiger Pohl

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)
