25. Jahrgang Nr. 51, Sommer 2013

# RHEIN-SCHIENE

**Zeitschrift für Verkehrspolitik in der Region Köln**

## Jubiläumsausgabe: VCD Köln wird 25

Rückblicke, Blicke in die Gegenwart und Ausblicke

– mit vielen Gastbeiträgen aus Politik, Wirtschaft und Verbänden –

Regionalverband Köln e. V.

VCD Verkehrsclub Deutschland

# Lust auf Last

z. B. Gazelle cabby – günstiges Transportvehikel, für die Brötchentüte zugegeben etwas oversized…

z. B. Bakfiets: sicherer (Kinder-)Transport und allzeit freie Sicht bis zum Horizont aus formvollendeter Holzbox.

z. B. Christiania Light – ultimativ leichter Kindertransporter mit viel Stauraum.

z. B. Transporter „BlueLabel“ von r-m. Starker Bosch-Mittelmotor. Lediglich die Endlichkeit der eigenen Phantasie setzt seinen vielfältigen Einsatzmöglichkeiten Grenzen.

z. B. Load hybrid von r-m. Setzt Maßstäbe bei der Revolutionierung herkömmlicher Bikes. So wird aus Last lässig.

Köln ist reif für den gründlichen Ausbau des Radwegenetzes. Seit 25 Jahren fährt der VCD Köln bei der Umsetzung fahrradfreundlicher Verkehrskonzepte vorne mit. Dazu gratulieren wir und wünschen weiterhin gute Kondition und viel Rückenwind!

Auch wir fordern mehr Raum und Rechte für Radfahrer. Schaffen wir gemeinsam ein Bewusstsein für sinnvolle, urbane Mobilität! Schon heute gibt es zahlreiche Alternativen zu Staus, Parkplatzsuche, steigenden Benzinkosten und degenerativen körperlichen Beschwerden (siehe oben). Viele mit Elektroantrieb und ausreichend Platz für alles, was mit muss. Gerne stehen wir Ihnen beim Umstieg zur Seite.

***Ihre Kölner VSF-Transportunternehmen ;-)***

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

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

**Stadtrad**
*Service, Fahrrad…*
*Tel. 0221-32 80 75*
*www.stadtrad-koeln.de*
*Bonner Str. 53-63 · 50677 Köln*

Wir bitten um Ihr Verständnis dafür, dass nicht alle hier abgebildeten Modelle in jedem der oben aufgeführten Geschäfte erhältlich sind. Bitte erkundigen Sie sich bei Interesse vorab telefonisch.

# Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

in diesem Jahr feiert der VCD Regionalverband Köln sein **25jähriges Bestehen**. Das Titelbild und ein kurzer Rückblick auf Seite 4 zeigen einige Momentaufnahmen aus dieser Zeit. Zu künftigen Entwicklungen finden Sie in dieser Ausgabe zahlreiche **Gastbeiträge**. Selbst wenn sich nicht alle hierin geäußerten Ansichten mit Positionen des VCD decken, belegen sie die Anerkennung, die wir in den letzten Jahren für unsere umwelt- und verkehrspolitischen Aktivitäten erworben haben.

Damit Mobilität in unserer Region (auch) in Zukunft umweltfreundlich möglich ist, bleibt noch viel zu tun. Wann endlich ändert sich beispielsweise etwas an der seit Jahrzehnten unbefriedigenden Situation am **Kölner Südbahnhof**, die dazu führt, dass Fahrgäste der DB sich in gefährliche Situationen begeben, um weite Umwege zu vermeiden?

Wenig rosig sind auch die Aussichten der DB-Fahrgäste aus der **Region um Pulheim und Grevenbroich**. Dort wird für einige Monate der Zugverkehr nach Köln eingestellt und durch Busse ersetzt. Man stelle sich Vergleichbares für den Autoverkehr vor, beispielsweise eine vierteljährliche Vollsperrung der Stadtautobahn …

Am 30. April 2013 beschließt der Rat der Stadt Köln – etwas unerwartet – die auch in der letzten RHEIN-SCHIENE geforderte **neue Linie 17 zwischen Severinstraße und Sürth** auf der Nord-Süd-U-Bahn: Nach dem schmerzlichen Drama des Einsturzes des Stadtarchivs, bei dessen Folgeverzögerungen ein Ende immer noch nicht absehbar ist, ein wichtiges Signal der Hoffnung für das Gesamtprojekt und den öffentlichen Verkehr in Köln überhaupt.

Dies und vieles andere können wir bereden bei unserer **Jahreshauptversammlung** am 3. Juli in der Alten Feuerwache! Seid dabei und tauscht euch aus!

*Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE* ❐

## Es gibt etwas zu gewinnen!

Dieses Mal verlosen wir fünf Exemplare des neuen Radführers **„Mit dem Fahrrad über alte Bahntrassen im Bergischen Land“** von *Norbert Schmidt*.

Um an der Verlosung teilzunehmen, beantworten Sie bitte die folgende Frage:

**Wie lautete das Motto der Fahrraddemonstration, die der VCD im Jahr 1993 in Köln durchführte?**

Senden Sie eine E-Mail oder Postkarte mit der richtigen Lösung an:

VCD Regionalverband Köln e. V.
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln
*info@vcd-koeln.de*

Einsendeschluss ist der 31. Juli 2013. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden unter allen Einsendungen mit der richtigen Lösung ausgelost und erhalten das Buch zugesandt.

**Wer noch in diesem Jahr neu in den VCD eintritt, kann darüber hinaus einen besonderen Preis gewinnen – mehr dazu auf Seite 42.**

# Inhalt


### VCD
Preisrätsel ... 3
Grußworte des VCD-Bundesvorsitzenden ... 4
Rückblick: 25 Jahre VCD Regionalverband Köln ... 4
Exkursionen im Jubiläumsjahr 2013 ... 6
VCD-Arbeitskreise stellen sich vor ... 7
Einladung zur Mitgliederversammlung 2013 ... 40
Impressum ... 41
Kontakte ... 42
Spendenaufruf ... 42
Jetzt Mitglied werden – Beittrittsformular ... 42

### Verkehr allgemein
Gastbeiträge:
Zur Zukunft der Mobilität in der Region ... 8
cambio Köln feiert sein Gründungsjubiläum ... 14
Bergisch-Gladbach:
Modellstadt für Mobilitätsmanagement ... 15
Tempo 30:
Kommunen brauchen mehr Entscheidungsspielraum! ... 16
17. September 2013: „Tag des guten Lebens“ ... 17
Der verkehrspolitische Blog ... 18

### Nahverkehr
Mobilität fast rund um die Uhr – Gastbeitrag des Landrats des Rheinisch-Bergischen Kreises ... 20
ÖPNV-Finanzierung:
„Deutlich mehr in Verkehrswege investieren!“ ... 24
Dritte Baustufe der Nord-Süd-U-Bahn:
Schienen auf die Bonner Straße! ... 26

### Bahnverkehr
Eifelquerbahn stillgelegt ... 22
Rheinländer leiden gastronomisch unter Stuttgart 21 ... 41

### Radverkehr
Critical Mass: Einfach gemeinsam Fahrrad fahren ... 27
Denkanstoß:
Warum übersehen Autofahrer die Radfahrer? ... 29
Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln:
„Obwohl sich viel tut, ist längst nicht alles gut“ ... 30
Fahrrad-Sternfahrt: Dem Fahrrad Raum geben ... 32
Deutscher Fahrradpreis 2013:
Autofreie Siedlung Köln ist nominiert ... 33
Radregion Rheinland: Neue Fahrrad-App ... 34
Fahrrad-Sternfahrt: Dem Fahrrad Raum geben. ... 34
Neuer ADFC-Fahrradstadtplan Köln und Umgebung ... 34
Gastbeitrag des Polizeipräsidenten:
Die Verbände als wichtiger Partner der Polizei Köln ... 36
Call a Bike: Shareconomy auf dem Rad in Köln ... 36

### Service
Ausflugstipp: Über Bergische Panorama-Radwege ... 38
Kontakte – Infos – Hilfe ... 41

## 25 Jahre VCD Regionalverband Köln

# Grußworte des Bundesvorsitzenden

Ein Viertel Jahrhundert VCD Regionalverband Köln – das sind 25 ereignisreiche Jahre stetigen Einsatzes für eine nachhaltige Mobilität. Wir als einziger ökologischer Verkehrsclub konnten bis heute in der Domstadt wie auch im Rest der Republik bereits sehr viel bewegen. Auch wenn wir in unserem engagierten Alltag nach wie vor die gewaltigen Herausforderungen sehen – wie mehr Klimaschutz, saubere Luft, mehr Ruhe, höhere Lebensqualität, Mobilität auch ohne (eigenes) Auto oder weniger Unfälle, so ist es doch auch mal gut, das schon Erreichte zu feiern.

Der VCD steht dabei nicht nur für Bahncard 50, LKW-Maut, Fahrgastrechte, Carsharing oder Abgasnachbehandlung und Energieeffizienz. Sehr viele (Angebots-)Verbesserungen für Radfahrende, zu Fuß Gehende und insbesondere für Bus- und Bahn-Nutzende konnten wir in der Kölner Bucht erzielen. Fantasien einer autogerechten Stadt,

die es noch in den 80ern gab, sind ausgeträumt. Der öffentliche Verkehr brummt, rund um den Dom gibt es heute 80 Prozent mehr Fahrgäste als vor 25 Jahren. Mensch steigt viel mehr auf das Rad um, die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger miteinander funktioniert immer besser. Auto-arme Wohnsiedlungen werden nicht mehr als Ideologie belächelt.

Die positive Nachricht lautet: Wir haben Köln bewegt und wir können weiterhin einiges bewirken. Die kritische Anmerkung folgt: Wir brauchen einen langen Atem. Schließlich: Es gibt Unterstützung, denn immer mehr Menschen (insbesondere) in den Städten sind anders mobil. Der Führerschein mit 18 ist nicht mehr selbstverständlich, der Besitz eines eigenen Autos oftmals gar nicht mehr gewollt. Mensch ist mehr denn je multimodal unterwegs. Nicht nur, weil es theoretisch möglich ist, sondern auch, weil es zunehmend attraktiver geworden ist. Diese Trends gäbe es nicht, wenn es den VCD nicht gäbe.

Es gibt auch morgen noch viel zu tun. Aber heute sage ich stellvertretend für den Bundesvorstand allen, die sich im heutigen Regionalverband Köln in den ersten 25 Jahren für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität stark gemacht haben, einen ganz herzlichen Dank.

*Michael Ziesak,*
*VCD-Bundesvorsitzender* ❒

## Seit 25 Jahren vor Ort aktiv

# Ein kurzer Blick zurück

**In den achtziger Jahren rücken globale wie lokale Umweltprobleme mehr und mehr ins Bewusstsein der Menschen. Als Quelle von Schadstoffen, Lärm, Treibhausgasen und Unfalltod gerät auch der Verkehr zunehmend in den Fokus. Daraus entspringt die Idee: Ein Club muss her, der sich für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität stark macht.**

Auch in Köln sehen Verkehrsinteressierte Ende der 80er Jahre große Herausforderungen zur Verbesserung der nichtmotorisierten Mobilität. Vor 25 Jahren, genauer gesagt am 26. Juni 1988, wird eingeladen zum Gründungstreffen des „VCD Köln e. V."

Es folgt ein langjähriges Engagement ehrenamtlich tätiger Verkehrsplaner, Verkehrspolitiker, Ingenieure, Bus- und Bahnfans und kritischer Fußgänger und RadfahrerInnen.

### Öffentlicher Nahverkehr

Bereits im Jahre 1991 bringt der VCD Köln die **Buslinie auf der Inneren Kanalstraße** in die Diskussion. In Kooperation mit dem AStA der Uni Köln fährt ein angemieteter Bus auf einer mit einer Menschenkette abgegrenzten „Busspur" zur Uni. Der VCD setzt sich mit viel Ausdauer in Öffentlichkeit und Politik für die Busverbindung ein, mit

*18 Jahre nach der VCD-Aktion im Jahr 1991 (Foto) wurde eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße eingerichtet .*

Erfolg: Am 14. Dezember 2009 endlich fährt die Linie 142 vom Bahnhof Nippes und Ehrenfeld über die Uni zum Bahnhof Süd. Damit haben zahlreiche Studierende, die in Ehrenfeld und dem südlichen Nippes wohnen, erstmals direkten Anschluss an ihre Studienorte. Ebenso profitieren viele Beschäftigte von Unternehmen entlang der Inneren Kanal- und Universitätsstraße von der Anbindung. Die Linie wird ein voller Erfolg und nach Beteiligung des VCD bei den Planungen wird der Linienlauf in 2011 bis zum Chlodwigplatz verlängert.

1994 erstellt der neu gegründete „Arbeitskreis ÖPNV" den ersten **VCD-Nachtfahrplan** für Köln. Der Plan enthält zahlreiche „Einsatz-Bahnen", die im offiziellen Fahrplan fehlen und lange Wartezeiten angesichts des nächtlichen Stundentakts der Bahnen verkürzen. Auch in diesem Fall überzeugen die guten Argumente des VCD im Dezember

*Nachts sind in Köln die Bahnen voll. Der VCD unterstützt die Nachschwärmer über viele Jahre hinweg mit einem Nachtfahrplan und Konzepten für einen besseren Nachtverkehr.*

2011 schließlich den Rat der Stadt Köln. Seitdem fahren die Bahnen in Wochenendnächten alle 30 Minuten.

Die Vertreter des Arbeitskreises setzen sich seitdem als geschätzte Gesprächspartner im **regelmäßigem Erfahrungsaustausch** mit den Vertretern von KVB, VRS/NVR und in bundesweiten Arbeitskreisen (z. B. zur Zukunft der gesetzlichen ÖPNV-Finanzierung) unermüdlich mit Kompetenz und Kreativität für die umweltfreundliche Fortentwicklung der Mobilität ein.

## Radverkehr

Mit zahlreichen **Fahrraddemonstrationen**, umfassender Unterstützung der „Kölner Fahrrad-Sternfahrt“, engem Dialog mit den Fahrradbeauftragten der Stadt Köln sowie permanenter Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung des Radfahrens in Köln und Umgebung wird nun seit 25 Jahren das Bewusstsein für die Belange dieses umweltfreundlichsten Verkehrsmittels gestärkt. Im Ergebnis ist Köln seitdem unübersehbar fahrradfreundlicher geworden – auch wenn noch viel zu tun ist. Im ersten Kölner Bürgerhaushalt 2008/2009 mit den Themen „Straßen, Wege, Grün und Sport“ machen die Kölner mit einer Spitzen-Zahl an Vorschlägen zum Radverkehr der Politik eindrucksvoll klar, was ihnen am meisten unter den Nägeln brennt.

*Die unter dem Motto „Köln auf's Rad“ erstmals 1993 in Köln durchgeführten Fahrraddemos haben in jüngerer Zeit in den Fahrrad-Sternfahrten (siehe Seite 32) ihre Fortsetzung gefunden.*

## Autoverkehr

Auf Aktionstagen propagiert der VCD Köln mit Infoständen den sanften Autoverkehr, so zum Beispiel an Weltkindertagen zur Förderung von Tempo 30 (Motto „Kinder haben keinen Airbag“). Seit vielen Jahren ist der VCD beispielsweise auf dem Umweltmarkt in Brühl präsent.

Der VCD Köln fördert das Konzept des **Nachbarschaftsautos** und legt mit der im Jahr 1992 beim VCD Köln angesiedelten ABM-Maßnahme „Stadtteil-Auto“ den Kölner Grundstein des heute bundesweit erfolgreichen Car-Sharing-Unternehmens cambio. Der Markt erlebt einen dauerhaften Boom: Flexible

*Am 22. September 2000 blieben Teile der Ringe autofrei, um für menschengerechte Stadträume zu werben. Für eine vergleichbare Aktion in diesem Jahr in Köln-Ehrenfeld siehe Seite 17.*

Mobilität durch die spontane Nutzbarkeit von Rad oder Auto mit Angeboten wie „Call a Bike“, „car2go“ und anderen sind in den Großstädten nicht mehr wegzudenken.

Das Konzept der **autofreien Siedlung** wird nach langer Planung mit aktiver Begleitung durch den VCD im Jahre 2008 auch in Köln am Standort in Nippes erfolgreich umgesetzt.

Im ständigen Dialog mit Polizei und Ordnungsbehörden setzt sich der VCD für eine Steuerung und Entschleunigung des motorisierten Verkehrs zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrende ein.

*Der VCD unterstützt aktiv den Bau der autofreien Siedlung in Köln-Nippes. Im Jahr 2000 noch ein Plan, kann sie heute besichtigt werden (siehe Seite 5) und ihre Konzepte werden öffentlich anerkannt (siehe Seite 33).*

## Einzugsgebiet vergrößert

Der Kreisverband wird in den 90er Jahren durch Erweiterung um die Stadt Leverkusen, den jetzigen Rhein-Erft-Kreis, den Rheinisch-Bergischen Kreis und den Kreis Euskirchen nachhaltig gestärkt. Mit der Aufnahme des Oberbergischen Kreises im Jahr 2012 erfolgt schließlich die Umbenennung in „VCD Regionalverband Köln e. V.“.

Als Flaggschiff des Vereins informiert die **RHEIN-SCHIENE** seit nunmehr 50 Ausgaben zweimal jährlich über die Aktivitäten des Vereins und erfreut sich eines breiten und – belegt durch eine Auflage von inzwischen 10.000 Exemplaren – stetig wachsenden Interesses vieler Bürgerinnen und Bürgern, bei Verkehrsfachleuten und in der Politik.

## Veranstaltungen

Durch zahlreiche Veranstaltungen möchten wir in diesem Jahr unser „rundes“ Jubiläum feiern – das **Programm** finden Sie auf den Seiten 6 und 7. Hierbei geht es nicht nur um Rückblicke: Es bleibt viel zu tun für einen umweltfreundlichen Verkehr in der Region. Der Regionalverband Köln packt es an.

*Der Vorstand des*
*VCD Regionalverbandes Köln e. V.* ❐

Termine

# Exkursionen im Jubiläumsjahr 2013

**Einblicke und Hintergrundwissen zum Verkehrsgeschehen vermitteln spannende Führungen und Exkursionen, zu denen wir anlässlich unseres Jubiläums einladen.**

Die Teilnahme an allen Veranstaltungen ist kostenlos, allerdings ist auf Grund beschränkter Gruppengrößen eine vorherige Anmeldung nötig. Melden Sie sich und gegebenfalls weitere Teilnehmer im VCD-Büro per E-Mail oder Telefon an. Rechtzeitig vor Veranstaltungsbeginn teilen wir den genauen Treffpunkt mit. Die Besichtigungen des Fernwärmetunnels und des Hauptbahnhofs sind nicht barrierefrei.

Sonntag, 9. Juni und
Sonntag, 30. Juni
**Der Nippeser Grüngürtel**
Fahrradexkursion
Beginn 13 Uhr, Dauer ca. 3 h

Durch den Bezirk Nippes läuft die nördliche Grünradiale als Verbindung des Inneren mit dem Äußeren Grüngürtel. Diese Radiale ist allerdings im Gegensatz zu etwa dem Lindenthaler Kanal als solche kaum zu erkennen und auch nicht durchgängig zu befahren. An verschiedenen Stellen ist sie durch Baumaßnahmen bedroht. Die Exkursion führt zu verborgenen Grünanlagen und ungewöhnlichen Siedlungen. 200 Jahre Siedlungsgeschichte des Kölner Nordens werden in Ausschnitten erlebbar.

Treffpunkt: Raum für Kunst, Umwelt und Bewegung, Landmannstraße 43, Köln-Ehrenfeld

Samstag, 6. Juli
**Führung durch die autofreie Siedlung Köln-Nippes**
Beginn 11 Uhr, Dauer ca. 2 h

Wie sieht eine Tiefgarage für Fahrräder aus? Wo kann man Fahrradanhänger ausleihen? Was ist eigentlich eine Mobilitätsstation? Was ist eine öffentliche Luftpumpe? Wie kommt der Kasten Bier in den Keller? Und das Klavier ins Wohnzimmer? Und wenn man doch einmal ein Auto benötigt? Ist die Siedlung wirklich autofrei? Wieso gibt es denn ein Parkhaus am Rande der Siedlung? Alle diese Fragen beantwortet Hans-Georg Kleinmann bei der Führung des

*Passage in der autofreien Siedlung*

Arbeitskreises Autofreie Siedlung Köln. Zusätzliche Infos: *www.nachbarn60.de*

Treffpunkt: Wartburgplatz

Donnerstag, 11. Juli
**Einführung Verkehrsmanagement und Besuch der Verkehrsleitzentrale der Stadt Köln**
Beginn 15.30 Uhr, Dauer ca. 1,5 h

Was ist Verkehrsmanagement? Wie organisiert und steuert die Stadt Köln den Verkehr? Diese und andere Fragen werden im Rahmen der Veranstaltung behandelt. Der Leiter des Verkehrsmanagements der Stadt Köln, Hartmut Sorich, wird eine Einführung in die Konzeption und die Arbeit der Stadt Köln in diesem Bereich geben. Die Besichtigung der Verkehrsleitzentrale rundet den Einblick ab. Es besteht ausreichend Gelegenheit für Ihre Fragen (ab 12 Jahre).

Sonntag, 14. Juli
**Der Kölner Eisenbahnring – ein bedrohtes Denkmal**
Fahrradexkursion, Beginn 11 h Uhr, Dauer ca. 4 h mit Pause

Als Begrenzung der Neustadt galt der Eisenbahnring Ende des 19. Jahrhunderts als „neue Stadtmauer“. Dem entsprechend wurde der Gestaltung der Eisenbahnbrücken besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Eisenkonstruktionen der damaligen Zeit prägen bis heute das Stadtbild. Nun sollen einige dieser Brücken durch schlichte Balkenbrücken ersetzt werden. An Zülpicher Straße und Luxemburger Straße sollen die künftigen Brücken auch verbreitert werden. Ob dies nötig ist, was dies bedeuten würde und welche verkehrlichen Alternativen es gibt, werden Prof. Walter Buschmann von der Rheinischen Industriekultur und Peter Gwiasda vom Verkehrsplanungsbüro VIA auf der Radtour erläutern und diskutieren.

Treffpunkt: Köln Hbf an der Videostele auf dem Bahnhofsvorplatz

Donnerstag, 18. Juli und
Freitag, 2. August
**Exkursion durch den Kölner Hauptbahnhof**
Beginn 18 Uhr, Dauer ca. 2 h und optional anschließende Einkehr

Den Kölner Hauptbahnhof kennt jeder – doch diese Besichtigung führt Sie auch zu Stellen, die einem Besucher normalerweise verschlossen sind. Denn neben Informationen zur Geschichte des Bahnhofs gehören die Besichtigung unter anderem der unterirdischen und vollautomatischen Schließfachanlage, der Sprinklerzentrale sowie der unterirdischen Lieferwege zum Programm. Ebenso können Fragen zu den Fahrzeugen der Bahn – von der S-Bahn bis zum ICE – gestellt werden, da unser Führer Georg Schmitz nicht nur für den VCD aktiv, sondern auch Lokführer ist. Darüber hinaus werden natürlich auch aktuelle Entwicklungen bei der Bahn diskutiert, die bei einem Kölsch im Anschluss vertieft werden können (ab 12 Jahre).

*Kölner Hauptbahnhof*

Dienstag, 23. Juli
**Unter dem Rhein – der Fernwärmetunnel**
Beginn 16 Uhr, Dauer ca. 1 h

Normalerweise überquert man den Rhein über eine Brücke oder mittels einer Fähre. Eine außergewöhnliche Alternative ist der 461 Meter lange Fernwärmetunnel: Über rund hundert Stufen geht es trockenen Fußes unter dem Rhein ans andere Ufer, man kann dabei den darüber fahrenden Schiffen lauschen. Frank Straube von der Rhein-

Energie führt uns durch den Tunnel und berichtet von dessen Bauzeit und Funktion. Da es über eine Gitterrost-Wendeltreppe hinabgeht, sind festes Schuhwerk mit flachen Absätzen und Schwindelfreiheit notwendig (ab 14 Jahre).

Samstag, 27. Juli
**Verkehrsgeschichtliche Fahrrad-Stadtführung**
Fahrradexkursion, Beginn 12 Uhr, Dauer ca. 2 h

Verkehrsbauten beeinflussen die Gestaltung der Stadt in erheblichem Maße. Dieses Thema und der Masterplan Innenstadt werden Teil der neuartigen verkehrsgeschichtlichen Fahrrad-Stadtführung sein. Aber auch Hintergründe verkehrspolitischer Entscheidungen, Defizite und positive Entwicklungen der Verkehrsplanung werden vorgestellt. Markus Graf verbindet auf dieser Tour seine Erfahrung als Stadtführer und VCD-Aktiver. Im Anschluss an die Tour kann bei einer Einkehr das Thema weiter vertieft werden.

Sonntag, 4. August
**Der Niehler Gürtel: von der Stadtautobahn zum Radschnellweg**
Fahrradexkursion, Beginn: 13 Uhr, Dauer ca. 3 h

Seit über 50 Jahren wird am Niehler Gürtel geplant und gestritten. Die Pläne für eine Stadtautobahn quer durch Nippes und seine Grünanlagen wurden zwar 2010 beerdigt, eine Straße ähnlich dem Ehrenfeldgürtel soll allerdings gebaut werden. Die Fahrradexkursion geht von Ehrenfeld bis an die Mülheimer Brücke und führt in die Geschichte des letzten großen innerstädtischen Straßenbauprojekts ein. Eine spannende Reise von der Zeit der autogerechten Stadt bis zur Vision eines Radschnellwegs von Mülheim nach Ehrenfeld.

Treffpunkt: Raum für Kunst, Umwelt und Bewegung, Landmannstraße 43, Köln-Ehrenfeld

Montag, 27. August
**KVB-Hauptwerkstatt Weidenpesch**
Beginn 16 Uhr, Dauer ca. 2 h

In der Hauptwerkstatt Weidenpesch werden auf einem Gelände von über 100.000 qm größere Reparaturen und Hauptuntersuchungen, aber auch Umbauten der Schienenfahrzeuge durchgeführt. Die Führung gibt einen Einblick in diese wichtige Arbeit hinter den Kulissen und die vielen unterschiedlichen Berufe und Gewerke. Aktuell werden hier auch 25 Jahre alte Stadtbahnwagen grundlegend erneuert, die danach wieder 30 Jahre im Einsatz sein werden. Die Veranstaltung bietet Raum für Fragen, die Sie immer schon einmal zu den KVB-Fahrzeugen stellen wollten. ❐

Mitmachen beim Regionalverband

# VCD-Arbeitskreise stellen sich vor

## Arbeitskreis ÖPNV

Seit nunmehr 20 Jahren trifft sich einmal im Monat dienstags um 20 Uhr in Köln der „Arbeitskreis Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“. Am Anfang stand die Erstellung eines zur städtischen Planung alternativen Konzeptes für eine bezahlbare und schneller realisierbare Nord-Süd-U-Bahn in Köln. Wen wundert es: Dieses Thema wird auch den Arbeitskreis mit seinen ganzen Varianten noch lange Zeit beschäftigen.

Zahlreiche fundierte Forderungen des Arbeitskreises haben im Laufe der Jahre Früchte getragen, sei es im regionalen Bahnverkehr, bei Buskonzepten in Köln oder im Stadtbahnverkehr. Aber auch bei „kleinen Ärgernissen“ setzen sich oft Ideen von Mitgliedern des Arbeitskreises durch. Neben diversen Konzepten für eine bessere Fahrgastinformation kann zum Beispiel die Ankündigung des KVB-Vorstandes im März 2013 genannt werden, wonach auf die großflächige Werbe-Beklebung von Bus- und Bahnfenstern in Zukunft verzichtet wird.

Besprochen wird, was zum Bus- und Bahnverkehr in der Region aktuell interessiert, jede/-r kann hierzu etwas vorschlagen. Zu den Treffen kommen üblicherweise fünf bis zehn verkehrsinteressierte Menschen zwischen 25 und 60 und häufig auch das eine oder andere Mitglied des Rates der Stadt Köln. Jede/-r kann sich nach Lust und Laune, Zeit und Interesse einbringen, beispielsweise auch als Teilnehmer in Gesprächsrunden mit KVB, Nahverkehr Rheinland, VRS oder Arbeitskreisen der politischen Parteien. Meist findet sich ein freundlicher privater Gastgeber aus dem Kreis der regelmäßigen Mitglieder des Arbeitskreises, gelegentlich treffen wir uns auch in Gaststätten. Neugierig geworden? Gerne nehmen wir Sie in den Mailverteiler auf – schicken Sie uns einfach Ihre Fragen oder Mitteilungen an *info@vcd-koeln.de*.
*Markus Meurer* ❐

## Arbeitskreis Rad

Der Bürgerhaushalt 2008 hat die Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur nochmals verdeutlicht. Die Kölner Bürger haben den dringenden Handlungsbedarf aufgezeigt und der Stadt Köln mit Nachdruck den Auftrag gegeben, zügig und umfassend zu handeln und ein besseres Angebot zu schaffen. Der Arbeitskreis Radverkehr hat sich 2009 (wieder-)gegründet, um den Radfahrerinnen und Radfahrern in Köln dauerhaft Gehör zu verschaffen und kontinuierlich Verbesserungen einzufordern.

Wir erstellen Defizitanalysen und entwickeln eigene Verbesserungsmaßnahmen sowie Handlungskonzepte. Unser aktueller Schwerpunkt sind die Rheinbrücken, damit bei den anstehenden Sanierungen die Hindernisse für den Radverkehr beseitigt werden. Zudem bringen wir unsere Vorstellungen bei laufenden Planungsverfahren ein, etwa bei der Umgestaltung der Cäcilienstraße. Zur Durchsetzung unserer Forderungen und Vorschläge stehen wir im Austausch mit Vertretern von Stadtverwaltung und Politik. Zudem versuchen wir, diese Verkehrskonzepte einer breiten Öffentlichkeit zu kommunizieren. Wir kooperieren mit weiteren Gruppen, beispielsweise „Fahrradfreundliches Nippes“ oder der Initiative „Radexpresswege Köln“.

Sie sind herzlich eingeladen, sich mit uns für den Radverkehr zu engagieren. Kommen Sie zu einem unserer Treffen, die in der Regel am letzten Donnerstag eines Monats um 19:30 Uhr in der VCD-Geschäftsstelle in der Alten Feuerwache stattfinden. Für aktuelle Informationen, Fragen und Anregungen können Sie sich gerne an unsere Geschäftsstelle wenden.
*Ralph Herbertz* ❐

## Gastbeiträge zum Jubiläum des VCD Regionalverbands Köln

# Zur Zukunft der Mobilität in der Region

**Aus Anlass unseres 25-jährigen Bestehens baten wir für diese Ausgabe Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verbänden um prägnante Darstellungen ihrer Ideen und Wünsche zum künftigen Verkehrsgeschehen in unserer Region.**

Welche Verkehrsprojekte erscheinen als besonders dringlich? Welche Gewichtung sollen die verschiedenen Verkehrsarten haben? Inwieweit harmonieren die Vorstellungen mit den Zielen des VCD? Mit diesen Fragestellungen als Beispiel baten wir die Stadt Köln, die Industrie- und Handelskammer zu Köln, den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) sowie die hiesigen Gliederungen von ADAC und ADFC um Gastbeiträge zum Leitthema „Mobilität 2025".

Die auf dieser und den folgenden Seiten abgedruckten Texte zeigen unterschiedliche Sichten auf das aktuelle Verkehrsgeschehen in Köln und ebenso unterschiedliche verkehrspolitische Prioritäten. Es ist eigentlich überflüssig zu sagen, dass sich nicht alle Äußerungen mit den Positionen des VCD Regionalverbands decken.

Die verschiedenen Sichten auf und Wünsche an die Zukunft der Mobilität in der Region belegen, dass Verkehrspolitik auch in den nächsten Jahren spannend bleibt.

Wie in den letzten 25 Jahren wird sich dabei der VCD Regionalverband Köln als Umwelt- und Verbraucherverband mit Kritik und konstruktiven Vorschlägen auch weiterhin für die ökologische und sozialverträgliche Mobilität aller Verkehrsteilnehmer einsetzen.

*Der Vorstand des*
*VCD Regionalverbandes Köln* ❒

## Jürgen Roters
### Oberbürgermeister der Stadt Köln

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Verkehr und Auto – das waren lange Zeit fast synonym verstandene Begriffe. In den letzten Jahren hat allerdings ein Bewusstseinswandel eingesetzt und ich persönlich möchte sagen: Gott sei Dank! Denn Verkehr ist mehr. Verkehr, das sind Busse und Bahnen, das sind Fahrräder und das sind nicht zuletzt die eigenen Füße. Umso mehr freut es mich, dass beispielsweise der Radverkehrsanteil in Köln seit einigen Jahren enorm steigt.

Wenn ich mir also vorstelle, wie die Menschen sich im Jahr 2025 in unserer schönen Stadt fortbewegen, sehe ich einen ausgewogenen Mix aller Verkehrsmittel, die gleichberechtigt nebeneinander existieren und die gleichzeitig intelligent und sinnvoll miteinander verknüpft sind. Die Menschen sollen sich, je nach Zweck, für das optimale Verkehrsmittel entscheiden können.

Damit dies möglich wird, bedarf es großer Anstrengungen. Dies betrifft zum einen und vor allem natürlich den Ausbau und die Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur. Nach Jahrzehnten des autogerechten Ausbaus der städtischen Verkehrswege nach dem Motto „freie Fahrt für freie Bürger" gilt es bereits seit Jahren, die vorhandenen Verkehrsflächen Schritt für Schritt so auf die einzelnen Verkehrsmittel aufzuteilen, dass ein sicheres und komfortables Rad- und Bahnfahren ebenso möglich ist wie ein entspanntes Gehen. Der öffentliche Nahverkehr muss attraktiv sein. Zudem muss die Barrierefreiheit stets berücksichtigt werden, damit sich auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität möglichst selbständig und sicher durch Köln bewegen können.

*Jürgen Roters*
(Foto: Stadt Köln)

Die andere Anstrengung, hin zu einer modernen, multimodalen Verkehrskultur in Köln, muss jedoch durch die Menschen selbst erfolgen. Aktuell werden immer noch viel zu viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt. Für den dafür notwendigen Bewusstseinswandel – der bereits eingesetzt hat, wie die Zuwächse bei Carsharing, ÖPNV und Radverkehr bei gleichzeitiger Abnahme der Autobesitzquote belegen – kann die Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur lediglich Impulse setzen, wenn auch gewichtige Impulse. „Umsteigen" müssen die Menschen letztlich selbst. Für mich ist es daher wichtig, dass die Verwaltung gemeinsam mit den übrigen Verkehrsdienstleistern wie KVB, DB AG etc. konsequent alle Verkehrsmittel gleichberechtigt bei der Planung berücksichtigt.

Die Stadtverwaltung wird sich auch in Zukunft intensiv für ein effizientes und funktionstüchtiges Verkehrsnetz, insbesondere aber für eine problemlose Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel in Köln und seiner Region einsetzen. So gehe ich davon aus, dass uns der VCD auch in Zukunft als kritischer und gleichzeitig kooperativer Partner bei der Bewältigung dieser Aufgabe unterstützen wird. Die Schaffung und Bereitstellung einer nachhaltigen, zukunftsorientierten und auf ein respektvolles Miteinander ausgerichtete Mobilität für alle Menschen in Köln sehe ich als eine Gemeinschaftsaufgabe aller Experten und Interessensvertreter. Ich freue mich daher auf die weitere Begleitung unserer Arbeit durch den Regionalverband des VCD und gratuliere herzlich zum 25-jährigen Jubiläum!

*Ihr*

*Jürgen Roters*
*Oberbürgermeister der Stadt Köln* ❒

Stadt Köln

# Wir bringen unsere Energie auf die Straße.

Elektro-Mobilität ist die Mobilität der Zukunft. Und wir tragen dazu bei, dass die Zukunft in Köln und der Region beginnt: Unter anderem mit unseren Strom-Tankstellen. Dort können alle e-mobilen Kölner heute schon den Treibstoff der Zukunft tanken: 100 % Ökostrom für 100 % $CO_2$-neutrales Fahren.

Da simmer dabei. RheinEnergie

## Ulf C. Reichardt
### Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Köln

**Notwendigkeiten und Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur aus Sicht der IHK Köln**

*Ulf C. Reichardt*
(Foto: IHK)

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist mitentscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit und mithin für die wirtschaftliche Bedeutung einer Region. Welche Folgen es für die Mobilität innerhalb einer Region nach sich zieht, wenn das Verkehrswegenetz nicht in einem dem Bedarf angemessenen Zustand zur Verfügung gestellt und kontinuierlich saniert wird, zeigt sich aktuell deutlich am Beispiel der Rheinbrücken.

Die Mobilität einer gesamten Region leidet, Staus sind an der Tagesordnung und die finanzielle Belastung der Unternehmen steigt. Insbesondere der Schwerlastverkehr erfährt in Folge angeordneter Verkehrsbeschränkungen massive Mobilitätsbeschränkungen ohne alternative Ausweichmöglichkeiten.

Der bestehende Sanierungsstau im Bereich der Straßen stellt insbesondere auch mit Blick auf die Verkehrsprognosen, ausweislich derer nicht nur der Güterverkehr auf der Straße zunimmt, die Kommunen, das Land und den Bund gemeinsam vor große Herausforderungen.

Die IHK Köln fordert in Anbetracht der Sanierungsbedürftigkeit vieler Brücken in Köln und der Region einen Masterplan „Brücken“. Einen Zeit- und Finanzierungsplan, der konsequent umgesetzt wird und durch den die Verkehrsinfrastruktur in der Region geregelt angegangen wird. Hier stehen nicht nur die Stadt, sondern auch das Land und der Bund in der Pflicht.

Um jedermann die Bandbreite an Mobilität zur Verfügung zu stellen, ist der bedarfsgerechte Ausbau aller Verkehrsträger in den Blick zu nehmen. Ziel muss es in sein, ein gleichberechtigtes Nebeneinander aller Verkehrsträger und eine intelligente Verknüpfung aller Mobilitätsarten zu gewährleisten. Nur auf diesem Wege werden alternative Ausweich- und Wahlmöglichkeiten hinsichtlich der Nutzung einzelner Verkehrsträger und deren Kombinationsmöglichkeiten geschaffen. Ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr stellt sich im Zuge dessen zudem als unerlässlich dar.

Aus Sicht der IHK Köln sind neben dem bereits oben angesprochenen Masterplan „Brücken“, der auch einen Neubau einer Rheinbrücke im Kölner Süden beinhalten muss, die nachfolgenden Projekte unausweichlich und mithin vordringlich in Angriff zu nehmen:

1. Ausbau des Autobahnkreuzes Leverkusen
2. vierspuriger Ausbau des Militärrings
3. Umbau und Entschärfung der Kreuzungen Dürener Straße/Militärring und Luxemburger Straße/Militärring
4. Straßenlückenschluss Mauenheimer Gürtel bis Mülheimer Brücke
5. Ausbau des Godorfer Hafens, der in Anbetracht der prognostizierten Steigerungen im Güterverkehr unumgänglich erscheint und zu einer Reduzierung der derzeit bestehenden LKW-Verkehre zwischen dem Kölner Süden und dem Hafen Niehl führt
6. Ausbau des Bahnknotens Köln ❐

## Dr. Jürgen Fenske
### Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe

**Chancen der Kölner Verkehrs-Betriebe in einer wachsenden Stadt und einem sich wandelnden Mobilitätsmarkt**

Im Zusammenhang mit der Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte ist primär von Bedeutung, die Nachfrageentwicklung möglichst genau zu kennen. Wesentlicher Faktor hierfür ist die Entwicklung der Bevölkerungszahl und des spezifischen Verhaltens einzelner Bevölkerungsgruppen. Die Kölner Region und insbesondere die Stadt Köln gehören zu den wenigen Ausnahmen in der Bundesrepublik Deutschland, für die auch in Zukunft steigende Bevölkerungszahlen prognostiziert werden. Dabei wird der demographische Wandel nicht an Köln vorbeigehen, was sich beispielhaft im größer werdenden Anteil älterer Bevölkerungsgruppen widerspiegelt. Gleichzeitig bleibt Köln, auch bedingt durch seine Relevanz als Hochschulstandort, Zuzugsgebiet für gerade jüngere Bevölkerungsgruppen.

Um konkrete Maßnahmen abzuleiten, ist dabei zum einen eine hohe räumliche Differenzierung in der Analyse unabdingbar, da sich kleinräumig sehr unterschiedliche Entwicklungen abzeichnen. Zum anderen determinieren gesellschaftliche Entwicklungen wesentlich die potenzielle Nachfrage. Letztere wirken nicht nur auf die Häufigkeit der zurückzulegenden Wege, sondern auch auf die Verkehrsmittelwahl.

Für die KVB als ÖPNV-Anbieter ergibt sich aus diesen Kölner Entwicklungen aktuell eine Reihe von Chancen. Hierzu gehört zunächst der weitere Netzausbau. In erster Linie ist aufgrund ihrer Qualität und ihrer Leistungsfähigkeit hierbei die Stadtbahn zu betrachten. Während deren Infrastruktur heute an vielen, insbesondere innenstädtischen, Stellen die Kapazitätsgrenze erreicht hat, ist auch festzustellen, dass der Netzausbau bisher nicht parallel mit der Siedlungsentwicklung erfolgte. Für beide Bereiche besteht daher weiterhin Nachholbedarf, auch wenn mit den Streckenverlängerungen der Linien 1, 3 und 5 seit dem Jahr 2000 bereits

*Dr. Jürgen Fenske*
(Foto: KVB)

einige Projekte realisiert worden sind. Auf der Agenda für die kommenden zehn Jahre stehen hier neben der dringend erforderlichen Fertigstellung der Nord-Süd-Stadtbahn die Verlängerung der Linie 3 zum Görlinger Zentrum, der Linie 7 nach Zündorf-Süd und der Ausbau der Ost-West-Achse. Ergänzend hierzu ist das Busnetz kontinuierlich weiterzuentwickeln. Aufgrund des demographischen Wandels wird sich im Busverkehr der Fokus zunehmend auf die Thematik der Feinerschließung der Siedlungen wenden.

Letztlich beschäftigt sich die KVB aktuell auch konkret mit dem Aufbau eines neuen, eng mit dem ÖPNV verzahnten Fahrradverleihsystems. Der große Vorteil eines solchen Systems liegt dabei dort, wo der klassische Umweltverbund seine Schwächen hat. Durch ein Fahrradverleihsystem können etwa wichtige Lücken im ÖPNV-Netz geschlossen werden. Sie tragen dementsprechend zu einer weiteren Entlastung des Stadtverkehrs bei. Damit Zugangshemmnisse vermieden und die Vorteile bestmöglich ausgenutzt werden können, ist vor allem die Tarifintegration in das bestehende ÖPNV-Angebot essentiell. Die erste Stufe des neuen Kölner Systems soll dabei bereits noch 2013 umgesetzt werden. ❒

## Joachim Schalke
### Vorsitzender des ADFC Köln und Umgebung e. V.

Der Autor ist in Münster (Westfalen) aufgewachsen, hat Fahrradexkursionen in Kopenhagen, den Niederlanden und der Schweiz absolviert. Er ist ADFC Köln und Umgebung-Vorsitzender und arbeitet in verschiedenen Gremien der Verkehrssicherheit mit.

Tote und schwerverletzte Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer müssen seiner fachlichen Auffassung nach nicht sein!

Bis 2013 hat Köln den Trend verpasst, danach kam die Wende, welche bis 2025 zum Erfolg führte: Eine multimodale Mobilitätsstadt, die sicher, leise, umweltverträglich gestaltet wurde, Lebensqualität aufweist wie einst Münster in Westfalen – als lebenswerteste Stadt der Welt – ist humaner geworden!

Ein Paradigmenwechsel hat stattgefunden in Politik und Verwaltung sowie bei der Bevölkerung. Die Menschen werden gesünder älter, da sie sich im Alltag mehr bewegen, bewusster ernähren, langsamer und leiser leben.

Der Kfz-Parkplatz-Suchverkehr wurde aufgehoben, indem das P&R-System Köln und Umgebung geschaffen wurde (Pkw- und Fahrräder/E-Bike-Abstellplätze). Die Stadtverwaltung und die Polizei Kölns bewegen sich dienstlich nur noch zu 50 Prozent mit Kfz, die mit Erdöl-Brennstoffen betrieben werden. Alle anderen Fahrten werden mit dem Fahrrad oder E-Bike absolviert.

Radschnellwege, die anfangs vereinzelt eingerichtet und ausgebaut wurden, gehören zum Stadtbild wie einst die Nord-Süd-Fahrt, die Stadtautobahnen oder der Kölner Autobahnring. Die Mehrheit der Beschäftigten der Polizei und der Stadtverwaltung sowie der Kommunalpolitik fahren aus Überzeugung mit dem Fahrrad zur Arbeit und sind seitdem ausgeglichener, freundlicher und leistungsfähiger.

Der ÖPNV und die Möglichkeiten zur kostenlosen Fahrradmitnahme wurden erfolgreich ausgebaut.

Köln orientiert sich an der Erfolgsformel Kopenhagens: mindestens ein Drittel Radverkehr, mindestens ein Drittel ÖPNV, höchstens ein Drittel Kfz-Verkehr.

Ein wichtiges Element ist dabei der sichere hohe Radverkehrsanteil, der dadurch erreicht wird, dass die gesamte Radverkehrsinfrastruktur als integrativer Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur eine größtmögliche Verkehrssicherheit und komfortable Befahrbarkeit gewährt. Im gesamten Kölner Stadtgebiet wird Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit eingeführt sein.

*Joachim Schalke*
(Foto:JS)

Die Grundlage einer multimodalen Mobilität wurde geschaffen: Eine strategische Radverkehrsförderung wurde umgesetzt; die Stadt ist leiser geworden, sicherer nicht nur im Straßenverkehr, weil durch attraktive Verkehrsräume auch mehr Menschen zu Fuß und mit Fahrrädern unterwegs und Angsträume verschwunden sind. Fahrradförderung ist nicht nur Verkehrssicherheit, sondern auch praktizierte Sozialpolitik. Es wird deutlich mehr Fahrradabstellplätze als Kfz-Parkplätze geben.Velo2010 gibt es nicht mehr. Es ist überflüssig geworden, weil keine Radfahrerinnen und Radfahrer mehr auf dem Altar der Mobilität geopfert werden und sterben oder verletzt werden! ❒

## Dr. Norbert Reinkober
Geschäftsführer von Nahverkehr Rheinland und VRS

Für eine zukunfts- und leistungsfähige Mobilität im Jahr 2025 ist eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur unseres Schienennetzes unabdingbar – der Ausbau des Eisenbahnknotens Köln ist dringend erforderlich, um den berechtigten und notwendigen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen unserer Region gerecht zu werden. Der Bahnknoten Köln ist schon heute durch die Anforderungen der stetig wachsenden Verkehre überlastet. Der Stau auf der Schiene droht uns nicht, er ist schon da! Verspätungen oder Betriebsstörungen wegen „hoher Streckenauslastung“ sind Zeugnisse der überforderten Infrastruktur, bei der nur kleine Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf zu lawinenartigen Auswirkungen auf den bundesweiten Personen- und Güterverkehr führen können. Die mangelnde Infrastruktur setzt uns Grenzen, die wir ohne Verbesserungen des Schienennetzes nicht überwinden können.

*Dr. Norbert Reinkober*
(Foto: VRS)

Ich hoffe und wünsche mir für die vielen Millionen Fahrgäste, dass im Jahr 2025 die ersten Maßnahmen zur Entlastung des Bahnknotens Köln bereits lange realisiert sind. Die S-Bahnen fahren auf der Stammstrecke einen Zweieinhalb-Minuten-Takt, der Kölner Hauptbahnhof und der Bahnhof Köln Messe/Deutz sind für den S-Bahnverkehr ausgebaut und Nah-, Fern- und Güterverkehr konkurrieren nicht wie heute um die Fahrplantrassen, sondern fahren auf ihren eigenen Gleisen – das wären wichtige Voraussetzungen für einen leistungsfähigen SPNV in unserem Verbundraum.

Der Verkehrsverbund ist im Jahre 2025 zu einem Mobilitätsverbund gewachsen und bietet zusammen mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger einen auf die individuellen Bedürfnisse des Nutzers ausgerichteten ÖPNV, in dem die unterschiedlichen Verkehrsmittel optimal miteinander verzahnt und mit einem einheitlichen Abrechnungssystem genutzt werden können. Durch die Kombination von Bus und Bahn, Fahrradverleihsystemen, Carsharing und weiteren alternativen Bedienformen hat sich der Modal-Split zugunsten des individualisierten ÖPNV verschoben: 75 Prozent der Wege werden mit dem ÖPNV, dem Fahrrad, dem Leihauto und zu Fuß erledigt.

Des Weiteren verfügt die Region über ein einheitliches und zusammen mit den Kommunen erarbeitetes Konzept, mit dem eine ressourcenschonende, umweltfreundliche, soziale und wirtschaftliche Mobilität sichergestellt ist und bei der besonders die Belange der gefährdeten Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Senioren oder gehandicapte Menschen im Mittelpunkt stehen – das wäre meine Vision für die Mobilität im Jahr 2025. ❐

ESSEN SIE SCHON, ODER SCHLEPPEN SIE NOCH?

NATURATA LIEFERT BIO-LEBENSMITTEL NACH HAUSE!

LADEN SIE LIEBER IHRE FREUNDE ZU EINEM KÖSTLICHEN ESSEN!

www.naturata-koeln.de
0221 94 40 230

nur BIO!
nur köstlich!

ADAC Nordrhein e.V.

## Peter Meyer
ADAC Präsident und Vorsitzender des ADAC Nordrhein e.V.

**Zukunftsfähige und umweltschonende Mobilität für Köln**

Köln hat ein Problem mit dem Verkehrsfluss. Darunter leiden Anwohner, Fußgänger, Radfahrer und natürlich Autofahrer. Aus Sicht des ADAC liegt das an folgenden Faktoren:

- erhöhte Bautätigkeit aufgrund des U-Bahn-Baus und des Sanierungsbedarfs von Brücken und Tunneln bis zum Jahr 2025 in Verbindung mit einem optimierungsbedürftigen Baustellenmanagement,
- zum Teil veraltete Ampelanlagen, die nicht flexibel auf das aktuelle Verkehrsgeschehen reagieren können und so einen optimalen Verkehrsfluss verhindern,
- eine harte Vorrangschaltung für den öffentlichen Nahverkehr, der in Teilen über die grundsätzlich berechtigte Bevorzugung des ÖPNV weit hinausgeht und zu unnötigen Staus und Behinderungen führt,
- die Verknüpfung der Verkehrsmittel Bus, Bahn, Auto und Fahrrad ist nicht optimal. Aufgrund der hohen Pendlerströme in und um Köln müssen die jeweils verkehrsträgerspezifischen Vorteile zur Entlastung des Gesamtnetzes stärker ausgenutzt werden.

Die schlechte Verkehrssituation ist nur in Teilen eine Folge leerer Haushaltskassen. Verschärft wird die Situation dadurch, dass an vielen Stellen der politische Wille nicht erkennbar ist, an der aktuellen Situation etwas zu ändern. Beispielhaft hierfür ist der Vorschlag der Verwaltung zur Optimierung der „Grünen Welle“ am Clevischen Ring in Köln-Mülheim zu nennen, welcher von der Politik lange Zeit abgelehnt wurde.

*Peter Meyer* (Foto: ADAC)

Die Umweltzone Köln hat ihre Wirkung verfehlt, wie unlängst auch durch die EU-Kommission festgestellt worden ist. Es gibt genügend intelligente Möglichkeiten, die $NO_X$- und auch die Feinstaubbelastung zu reduzieren. Die Automobilindustrie muss endlich mit schadstoffärmeren Motoren in allen Fahrzeugklassen auf den Markt. Fahrverbote hingegen sind ideologisch geprägt und führen nicht zum Ziel, das zeigen die Erfahrungen mit den Umweltzonen in Deutschland klar und deutlich. Einen Königsweg beim Umweltschutz gibt es sicherlich nicht. Vielmehr ist in der Praxis die Kombination einer Vielzahl von umweltgerechten Maßnahmen notwendig, wie beispielsweise die Förderung von umweltschonenden Eco-Taxis im Kölner Stadtgebiet.

*Eco-Taxi-Flotte* (Foto: ADAC)

Insgesamt sieht sich der ADAC als Mobilitätsdienstleister, denn unsere Mitglieder sind nicht nur mit dem Auto, sondern auch zu Fuß, mit dem Rad und dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs. Vor diesem Hintergrund sollte es in Köln zu einer Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer kommen. Einzelne Verkehrsträger dürfen nicht bewusst benachteiligt und andere übermäßig bevorzugt werden. Die Vernetzung der Verkehrsträger muss im Mittelpunkt stehen. Potenziale sieht der ADAC insbesondere in der Nahmobilität und der Beeinflussung des Modal-Split zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs. Beim öffentlichen Nahverkehr sind aus ADAC Sicht nur noch begrenzt Potentiale realisierbar, da dieser als wichtiges Rückgrat der Mobilität im Ballungsraum Köln bereits jetzt täglich an seine Kapazitätsgrenzen stößt.

Einzelne Straßenabschnitte zu Schlaglochpisten verkommen zu lassen und die dann anfallenden Kosten für die Grundsanierung über unsozial hohe Straßenausbaubeiträge auf die Anlieger abzuwälzen, lehnt der ADAC ausdrücklich ab. Vielmehr sollte das Erhaltungsmanagement optimiert und wiederkehrende Straßenausbaubeiträge zur Abfederung sozialer Härten ermöglicht werden. ❐


UND WO PARKT IHR FAHRRAD?

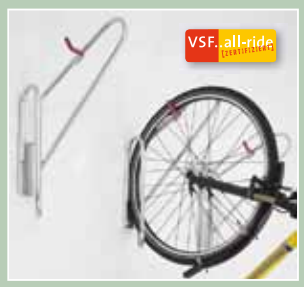
wsm QUALITÄT IN METALL

**wsm** hat für Sie praktische Fahrradständer und Parksysteme im Sortiment – immer standsicher, platzsparend und fahrradschonend. Informieren Sie sich über die Vielfalt der Systeme.

Fahrradgarage BikeBox 3

Fahrradhalter Spacer

Fahrrad-Wandhalter 3730



Hängeparker 3900

Anlehnparker 2500 XBF

**wsm** Walter Solbach Metallbau GmbH · Postfach 3773 · 51537 Waldbröl · Tel. 02291 86-201 · Fax 02291 86-9201

www.wsm.eu

## 20 bewegte Jahre

# cambio Köln feiert sein Gründungsjubiläum

**Nicht nur der VCD Regionalverband Köln feiert in diesem Jahr ein Jubiläum, sondern auch cambio Köln, das vor zwanzig Jahren unter Mitwirkung des VCD mit dem Namen Stattauto Köln gegründet wurde.**

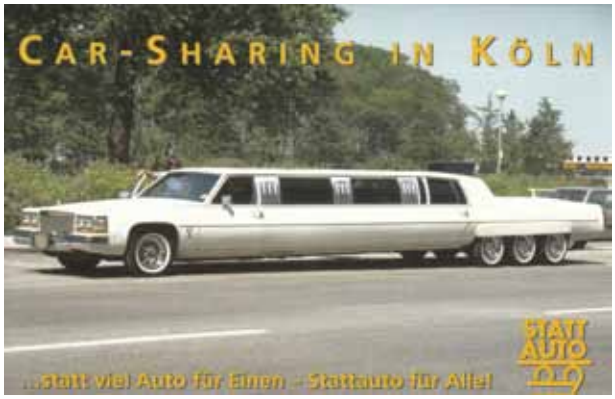
Man nehme: einen Schlüsselkasten, zwei rote Opel Corsa und drei engagierte Firmengründer. So ging's los anno 1992 mit Stattauto Köln, heute cambio. Eine weite Strecke mit vielen Steigungen zum heutigen Niveau des Fuhrparks, zu dem aktuell rund 350 Fahrzeuge gehören, die sich auf 55 Stationen in der ganzen Stadt verteilen.

Von Autoschlüsseln in blechernen Büchsen und handschriftlicher Kilometererfassung ist cambio heute eine ganze Internet-Galaxie entfernt. Der Grundidee, als gemeinsames Netzwerk zu funktionieren – nachhaltig, ökologisch, verantwortungsvoll und ohne Gewinnmaximierungspflicht –, ist man treu geblieben. Sicher kein unwesentliches Unterscheidungsmerkmal, wo doch gerade die Autoindustrie realisiert, dass der eigene Wagen als Statussymbol ausgedient hat und sich der Shareholder Value auch mit ehedem alternativen Konzepten erhöhen lässt.

### Autoteilen ist in Mitte der Gesellschaft angekommen

Mehr als 23.000 Nutzer haben mit cambio in den vergangenen zwei Jahrzehnten ihre Mobilität auf vier Rädern organisiert. Dabei helfen ihnen heute 40 Kölner cambio-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die halten die gemeinsam genutzten Autos in Schuss und bewältigen den logistischen Kraftakt, möglichst viele Fahrwünsche zu erfüllen. Dank zwanzig Jahren Erfahrung und einer ausgefeilten Buchungsoptimierung wird eine Wunscherfüllungsquote von durchschnittlich 92 Prozent erreicht. Das gelingt nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass in Köln viele Firmen und Institutionen mit cambio unterwegs sind. Damit ist der Fuhrpark werktags gut ausgelastet und an den Wochenenden und abends können die Privatkunden darauf zugreifen. Nur diese eng verzahnte Nutzung macht Carsharing sinnvoll und effektiv. Laut der jährlichen Kundenumfrage ersetzt dabei ein cambio-Auto elf PKW und entlastet damit die knappen Parkflächen.

Die Grundidee, sich Autos zu teilen, ist heute in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Einfach eine Alternative zum eigenen Auto, bequem und umweltbewusst.




*Eine Anzeige aus der Anfangszeit, in der cambio noch den Namen Stattauto Köln trug*

Diesem Leitgedanken folgend, setzt cambio nach wie vor auf ein Stationsnetz mit fest gemieteten Parkflächen und einen ausgewogenen Mobilitätsmix, große Fahrzeugauswahl inklusive.

Geschäftsführer Thomas Ross: „Für viele Kölner sind wir inzwischen zur ersten Wahl geworden, wenn sie ein Auto benötigen – ob beruflich oder privat. Ein großer Anteil unserer Kunden schafft zudem ihren privaten Pkw ab. So tragen wir dazu bei, Platz für städtisches Leben zu schaffen, wo sonst Autos parken würden."

*Elisabeth Rohata, cambio Köln* ❐

FRIEDENSBILDUNGSWERK

Bildungsurlaub Mediation
Sprachen

Info: www.friedensbildungswerk.de

Mediation – Sechsstufige Fortbildung zur/zum MediatorIn (150 Std.)

Sprachen – Hocharabisch – Russisch – Polnisch
Neugriechisch – Niederländisch

Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von & Frieden und Politik & Gesellschaft

Zur Bundestagswahl 2013:
Frieden(s) Macht Deutschland
Mo 01.07.2013 20 Uhr
Friedensbildungswerk in 50667 Köln

Friedensbildungswerk Köln
Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln
Email: fbkkoeln@t-online.de
Telefon: 0221 9521945

## Bergisch Gladbach

# Modellstadt für Mobilitätsmanagement

**Die Stadt Bergisch Gladbach wurde im März dieses Jahres – neben Alfter im Rhein-Sieg-Kreis – zur Modellstadt für „Kommunales Mobilitätsmanagement“ ausgewählt.**

Die Stadt hat sich damit erfolgreich auf eine Ausschreibung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg und des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen beworben. Mit Unterstützung der Koordinierungsstelle „Mobilitätsmanagement“ des VRS und finanzieller Förderung durch das Ministerium in Höhe von 93.000 Euro kann die Stadt Bergisch Gladbach in den nächsten drei Jahren ein individuell auf die örtliche Situation zugeschnittenes innovatives und nachhaltiges kommunales Mobilitätskonzept erstellen. Dieses soll den Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner auch in Zukunft gerecht werden und zu einer höheren Lebensqualität in Stadt und Umland beitragen.

In dem vor gut einem Jahr beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2030) ist als besonders wichtiges Handlungsfeld die „Intelligente Mobilität“ festgehalten. Dort heißt es: Im Mittelpunkt stehen die Sicherung der Verkehrsqualität und die gezielte Verbesserung der Erreichbarkeit. Vorrang hat die Förderung verträglicher Verkehrskonzepte zur Verbesserung von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Es soll eine „intelligente Mobilitätskultur“ gefördert werden. Handlungsansätze mit hoher Priorität sind: die inzwischen beschlossene Entwicklung eines Integrierten Verkehrsentwicklungsplanes, eine Qualitätsstrategie Nahmobilität, die Sicherung und der Ausbau einer „Stadt der kurzen Wege“, der Ausbau flexibler Alternativen im ÖPNV und die Etablierung eines integrierten Mobilitäts- und Verkehrsmanagements.

Es sollen unter anderem Wohngebiete kleinräumiger erschlossen und verstärkt an den ÖPNV angebunden, Gewerbegebiete verkehrlich besser angeschlossen und das Zweirad/E-Bike als Fortbewegungsmittel attraktiver gemacht werden. Radstationen, Parkleitsysteme und mehr Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sind weitere konkrete Ziele.

Der VCD soll – wie beim ISEK – in die Erarbeitung des Konzepts aktiv eingebunden werden.

*Friedhelm Bihn* ❐

*Der S-Bahnhof Bergisch Gladbach mit dem Busbahnhof ist einer der beiden zentralen Verknüpfungspunkte zwischen schienengebundenem ÖPNV und dem Busliniennetz.* (Foto: Bihn)

Tempo 30

# Kommunen brauchen mehr Entscheidungsspielraum!

**Frankfurt möchte seine Lärmgrenzwerte optimieren. Berlin sucht nach geeigneten Maßnahmen um die Luftreinhaltewerte zu verbessern. Nürnberg engagiert sich für eine Temporeduzierung insbesondere vor Kindergärten. Die Ziele sind vielfältig, die geforderte Maßnahme ist immer die gleiche: Tempo 30!**

[Foto: VCD]

Herr Holefleisch, Bürgermeister in Göttingen, fasst den Nutzen von Tempo 30 sehr plakativ zusammen: „Mit keiner anderen Maßnahme, einem vergleichbaren Finanzaufwand und derselben Umsetzungsgeschwindigkeit sind die Ziele des Klimaschutzes, der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes (Unfall-Personenschäden, Feinstaub, Lärm, Stickoxide ...) so effektiv und belegbar umzusetzen wie mit der Senkung der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h."

Trotz dieser Vorteile erschwert die bestehende Rechtsgrundlage momentan die Umsetzung sinnvoller und nötiger Tempo-30-Lösungen, denn jede Anordnung braucht eine individuelle Regelung durch die Verkehrsbehörden. Vor allem dann, wenn ein Teil der Hauptstraßen in ein sinnvolles Konzept einbezogen werden sollen, wie es in Frankfurt, Berlin oder Nürnberg geplant ist, wird es kompliziert.

Nach § 45 (1) der Straßenverkehrsordnung muss die Temporeduzierung im Einzelfall begründet werden, mit dem Erfordernis der Verkehrssicherheit oder dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen genau am beantragten Brennpunkt. Diese starren Regelungen führen zu einem ständigen Wechsel der Geschwindigkeiten, wie ein Jeder sie kennt. Tempo 50 wechselt sich mit Tempo-30-Zonen und kurzen Tempo-30-Strecken ab. Das ist verwirrend, verhindert einen gleichmäßigen Verkehrsfluss, erfordert darüber hinaus komplizierte Ampelschaltungen und fördert Staus. Dazu kommt ein enorm hoher Verwaltungsaufwand.

Damit die Vorteile von Tempo 30 optimal zum Tragen kommen, fordert der VCD daher Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Das schafft Klarheit, erweitert den Spielraum für ortsangepasste Lösungen und senkt den bürokratischen Aufwand deutlich. Durch die Umkehrung der Beweislast müsste nur noch für den kleinen Teil von Hauptverkehrsstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion, auf denen Tempo 50 sinnvoll und sicher ist, eine Anordnung getroffen werden.

## Aktiv werden!

Für diese Forderung gibt es inzwischen europaweit ein breites Bündnis von Verkehrsexperten. Bis zum 13. November dieses Jahres läuft auch ein europäisches Bürgerbegehren zu Tempo 30. Unterstützen auch Sie Tempo 30, damit es in unseren Städten und Dörfern sicherer, ruhiger und lebenswerter wird. Unterschreiben Sie die Europäische Bürgerinitative: *http://de.30kmh.eu/*. Wir brauchen jede Stimme!

Wir freuen uns auch über Ihre Beteiligung an unserer bundesweiten Fotoaktion zum Tag der Verkehrssicherheit am 15. Juni 2013. Mehr Argumente, Fakten und Hintergrundinformationen finden sie unter *http://tempo30.vcd.org/*. Falls Sie mehr zum Thema wissen wollen, senden Sie uns eine E-Mail an die Adresse: *tempo30@vcd.org*. ❐

**Radfahrschule Prinz in Köln**
**Radfahren lernen, egal in welchem Alter.**

RADFAHRSCHULE ANKE PRINZ

**Unsere Kurse:**
Fahrradanfänger
Kinderkurs
Pedelec
Tandem
Sicherheitstraining

Kontaktdaten:
Anke Prinz
Ehrenbergstrasse 9
50735 Köln

Mobil: 0157 - 85 87 37 76
E-Mail: anke.prinz@web.de
www.radfahrschule-prinz.de

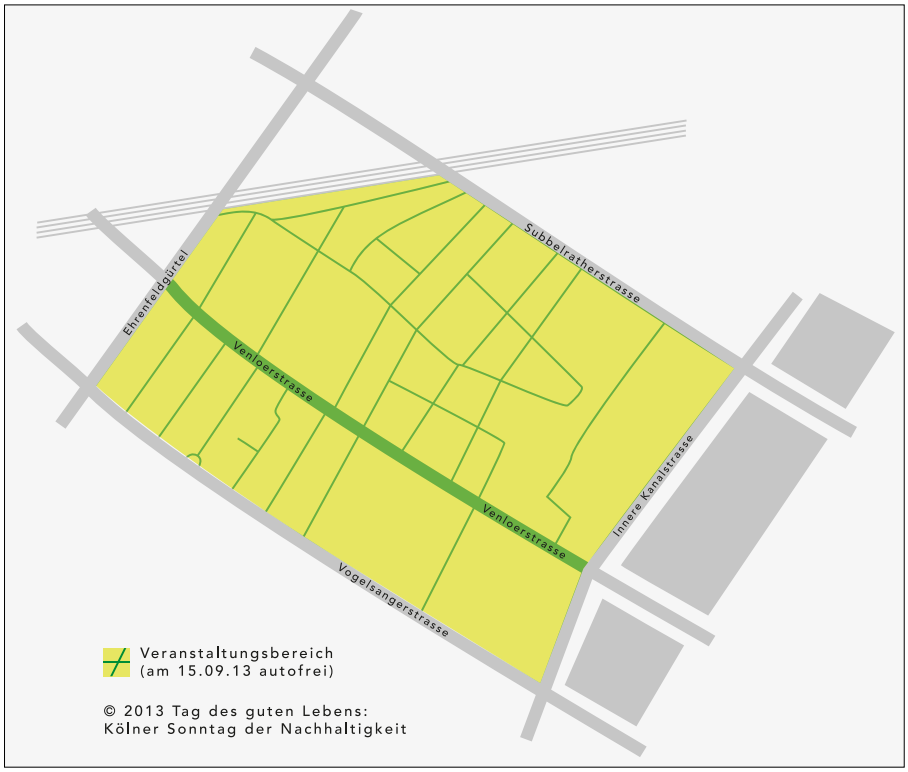
## 15. September 2013 in Köln

# „Tag des guten Lebens“

**Ehrenfeld einen Tag lang autofrei erleben – dies wird am 15. September möglich sein.**

Auf den ersten Blick scheint alles normal: ein paar Autos am Straßenrand und Menschen auf dem Weg zum Bäcker. Wer genauer hinschaut und hinhört stellt schnell fest, dass an diesem Tag etwas anders ist als sonst: Kein Auto fährt, der damit verbundene Lärm fehlt und es riecht frischer. Stattdessen: In den kleineren Nebenstraßen treffen sich Nachbarn zum gemeinsamen Essen oder lümmeln gemütlich auf Sofas. Eine Straßenecke weiter gibt es einen Skateboard-Parcours und ein improvisiertes Theaterstück. Auf den Hauptstraßen fahren Fahrrad-Rikschas und Lastenräder, während auf dem Marktplatz unter anderem regionales, ökologisch produziertes Obst und Gemüse sowie schicke Möbel aus Recycling-Materialien angeboten werden.

So oder so ähnlich soll der *„Tag des guten Lebens: Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“* aussehen, der in diesem Jahr am 15. September das erste Mal mit dem Schwerpunktthema „Mobilität“ in Ehrenfeld stattfindet. Hierzu wird das Gebiet zwischen Vogelsanger und Subbelrather Straße sowie Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.




*Ein großer Teil Ehrenfelds wird am 15. September 2013 autofrei sein.*

## Agora Köln

Autofreie Sonntage gibt es in Deutschland inzwischen (wieder) einige, doch anders als beispielsweise in Hannover oder Bremen steht hinter der Veranstaltung in Köln nicht die Kommune, sondern eine neuartiges Bündnis der Zivilgesellschaft. Unter dem Namen Agora Köln haben sich inzwischen 75 Verbände, Vereine, Initiativen und Unternehmen aus Umwelt, Kultur, Wirtschaft und Sozialem zusammengefunden. Gemeinsames Ziel ist die nachhaltige Transformation der Stadt. Insbesondere – oder gerade – weil es derzeit vor dem Hintergrund von knapper werdenden Ressourcen, dem Klimawandel, einer auseinanderdriftenden Gesellschaft und einer globalisierten Wirtschaft wenig Lösungsansätze und Konzepte seitens der Politik gibt.

Agora Köln versteht sich selbst als transparent handelnde, vielfältige Bewegung von unten, die nach dem Motto „Von, mit und für KölnerInnen“ selbst Aktionen initiiert und Nachbarschaften vor Ort mit eigenen Ideen zum Mitmachen mobilisiert.

Der „Tag des guten Lebens: Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ ist das erste sichtbare Projekt von Agora Köln, der jährlich und zukünftig möglichst in der gesamten Umweltzone Kölns stattfinden soll. Neben zahlreichen Nachbarschaftsaktionen gibt es ein jährliches Schwerpunktthema. 2013 ist es Mobilität. Köln hat in den letzten Monaten insbesondere in diesem Bereich mehrfach für Negativschlagzeilen gesorgt, es besteht dringender Handlungsbedarf: zahlreiche Baustellen in und um Köln mit Staus, gestiegene Feinstaubbelastung, sanierungsbedürftige Brücken, die Skandale um die neue Stadtbahn und Platz 31 von 38 im diesjährigen ADFC-Fahrradklima-Test.

Der Tag selbst wird allen KölnerInnen eine Idee davon geben, wie nachhaltige Mobilität in Köln aussehen kann.

## Weitere Informationen

*www.agorakoeln.de* oder
*info@agorakoeln.de.*
*Anke Lorenz-Hoppe* ❐

## Bewegte Zeiten

# Der verkehrspolitische Blog

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

**7. Dezember 2012:** Aufgrund heftiger Schneefälle stellte die Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft den Busverkehr im Rhein-Erft-Kreis am Freitagnachmittag komplett ein. Ebenfalls wurde der Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr in einigen Städten beendet.

Kommentar: Diese Aktion macht den geringen Stellenwert deutlich, den der ÖPNV im Rhein-Erft-Kreis „genießt". Von einer Grundversorgung kann unter diesen Umständen keine Rede sein. Für alle Kreis-Bewohner, die auf ein zuverlässiges Bussystem angewiesen sind, ist diese Entscheidung schlichtweg eine Katastrophe – vor allem vor dem Hintergrund, dass man die Autofahrer nicht „im Schnee stehen ließ", die wichtigsten Straßen wurden selbstverständlich geräumt. Während Polizei und Rettungsdienste mit der Situation klarkamen, gab es für den Busverkehr noch nicht einmal einen Notfallplan. Völlig unverständlich ist, dass auch die Anruf-Sammel-Taxen ihren Dienst beendeten, sie jedoch als Privat-Taxen munter weiterfuhren.

Übrigens: Am 11.Dezember stellte der Landrat auf einer Fachtagung in Bergheim in einem Referat seine Visionen zum Verkehr vor, er sprach viel von europäischen Verkehrsströmen. Das Thema Nahverkehr kam in seinem Vortrag nicht vor.

**10. Dezember 2012:** Die Polizei sperrte die Leverkusener Autobahnbrücke für alle LKWs über 3,5 Tonnen. Grund dafür waren schwere Schäden, die durch den Schwerlastverkehr verursacht worden sind. Die Brücke muss jetzt grundlegend saniert oder sogar neu gebaut werden. Dabei sollte das in den 1960er Jahren errichtete Bauwerk eigentlich rund acht Jahrzehnte halten.

Angesichts zahlreicher maroder Brücken alleine in NRW räumte der zuständige Minister ein, dass man die Infrastruktur sträflich vernachlässigt habe.

Kommentar: Jetzt rächt sich, dass man jahrzehntelang die Bestandspflege vernachlässigt hat. Ebenfalls rächt sich, dass man viel zu wenig in den Schienengüterverkehr investiert hat. Man kann nur hoffen, dass die Probleme wenigstens dazu beitragen, dass die Gigaliner, also LKWs mit einem Gewicht von mehr als 40 Tonnen, nicht mehr zugelassen werden.

*Call-a-Bike-Fahrrad auf dem Breslauer Platz*

**12. Dezember 2012**: In einer städtischen Verlautbarung spricht sich der Kölner Oberbürgermeister Roters ausdrücklich für eine Erweiterung des Fahrradservices in Köln aus: Die Mobilität in einer Stadt wie Köln könne nur noch mit stärkerer Vernetzung aller Fortbewegungsmöglichkeiten Sinn machen. Es sei geradezu aberwitzig, dass Menschen sich gezwungen sähen, eine längere Anfahrtstrecke mit dem Auto nach Köln zurückzulegen, nur weil sie nicht wissen, wie sie sich innerhalb Kölns für die letzten Kilometer zum Ziel bequem und schnell weiterbewegen könnten.

Hier müsse die Stadt weiter ansetzen und zum Beispiel den öffentlichen Nahverkehr stärker mit dem Transportmittel, das zurzeit eine wahre Renaissance erlebe – dem Fahrrad – verknüpfen.

Der Oberbürgermeister unterstütze die KVB bei ihren Überlegungen, ein eigenes System mit Leihrädern und auch Elektrorädern aufzubauen. Das bereits vorhandene Angebot der Deutschen Bahn mit den „Call-a-bike-Rädern" sei schon ein erster Schritt, reiche aber nicht in der Fläche.

Kommentar: Ungewöhnlich deutlich spricht der Oberbürgermeister die häufige Untauglichkeit des Autos in einer Stadt wie Köln an – man traut fast seinen Ohren nicht. Hoffentlich nimmt er da seinen Mund nicht zu voll, auch indem er das vorhandene Angebot der Deutschen Bahn mit ihren Call-a-bike-Rädern nur als ersten Schritt bezeichnet. Damit legt er die Latte für die KVB schon ziemlich hoch. Auf alle Fälle sind jetzt alle gespannt. Toll wäre zum Beispiel eine ähnliche Lösung wie in Paris – aber da müssten etliche PKW-Stellplätze für die Fahrradstationen „geopfert" werden. Ob so etwas hier in Köln überhaupt denkbar ist?

**25. Januar 2013:** „Zunehmend sterben die Leute nicht mehr im Auto, sondern davor", kommentierte Polizeipräsident Wolfgang Albers die aktuellen Zahlen der Verkehrstoten und Schwerverletzten. Immer häufiger sind es Fußgänger und Radfahrer, die Opfer von schweren Verkehrsunfällen werden. Dies ergibt die von der Polizei Köln vorgestellte Statistik zur Verkehrsunfallentwicklung für das Jahr 2012.

Der aktuellen Statistik zufolge verunfallten im Kölner Stadtgebiet mehr als 1.400 Radfahrer und 727 Fußgänger. Für fünf Personen endete der Radunfall mit dem Tod, 192 wurden schwer verletzt. Bei den Fußgängern waren 2012 insgesamt 15 getötete Personen zu verzeichnen, ein Anstieg von einem Drittel im Vergleich zum Vorjahr. Auch die Anzahl der schwerverletzten Fußgänger stieg auf 164 Personen in 2012.

Hauptursache von PKW-Unfällen mit Fußgängern oder Radfahrern, den sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmern, sei der „Tote Winkel" in Kombination mit der „Blinkfaulheit" vieler Fahrzeuglenker. Viele Fahrer seien durch das Telefonieren im Auto abgelenkt, worunter die Konzentration leide.

Unfälle mit Toten gibt es in zuneh-

mendem Maße bei den Senioren. Es wurden 15 Menschen im Alter über 65 im Straßenverkehr getötet. Deren Anzahl hat sich im Vergleich zu 2011 mehr als verdoppelt.

Kommentar: Von den 23 Verkehrstoten waren 15 Menschen im Alter von über 65. Hier wird deutlich, dass ältere Menschen häufig mit dem heutigen Straßenverkehr überfordert sind.

*Falschparker auf Radstreifen Venloer Straße*

Der Verkehr muss entschleunigt und umgestaltet werden, so dass er auch Fehler von Verkehrsteilnehmern berücksichtigt und den Menschen mit seinen Unzulänglichkeiten zum Maßstab der Verkehrspolitik macht. Dies jedoch entspricht nicht dem Denken der Polizei, deren Ideal vielmehr der fehlerfreie Verkehrsteilnehmer ist. Fehler werden jedoch immer gemacht werden, vor allem von Kindern und von älteren Menschen. Hier ist ein Paradigmenwechsel gefordert, zu dem bislang Polizei, Stadtverwaltung und Politik nicht bereit sind – und solange man an diesem Ideal des fehlerfreien Menschen festhält, werden die schwächeren Verkehrsteilnehmer gefährdet.

**20. Februar 2013:** Auch im vergangenen Jahr setzte die KVB ihre positive Fahrgastentwicklung fort. In 2012 nutzten insgesamt 275,2 Millionen Fahrgäste die Busse und Stadtbahnen der KVB. Dies sind 800.000 Fahrgäste mehr als im Vorjahr, eine Steigerung um 0,3 Prozent. Seit nunmehr sechs Jahren in Folge nimmt die Anzahl der Fahrgäste zu.

**7. März 2013:** „Zu viele Schadstoffe in der Kölner Luft" heißt es in einer Tageszeitung. Ab sofort ist die Stadt, genau wie einige andere Städte und Ballungsgebiete in Deutschland, verpflichtet, die neuen strengeren Grenzwerte für die Stickstoffdioxid -Belastung in der Luft einzuhalten. An Messstationen in Mülheim, der Nord-Süd-Fahrt oder der Aachener Straße in Weiden werden immer wieder hohe Überschreitungen gemeldet. Werden die Grenzwerte nicht eingehalten, so drohen der Stadt Strafzahlungen. Ein Sprecher des EU-Umweltkommissariats nannte aber auch Beispiele für Maßnahmen, mit denen die strengeren Grenzwerte eingehalten werden könnten: höhere Parkgebühren, strengere Umweltzonen, Tempolimits oder die Reduktion des Autoverkehrs um 15 Prozent. Die Vertreter der Stadt wollen sich in Kürze mit der Bezirksregierung und dem Land treffen, um über das weitere Vorgehen zu beraten. Die Stadt sieht sich außerstande, die scharfen Grenzwerte zu erreichen.

Kommentar: Für die betroffenen Kölner kann der Druck aus Brüssel durchaus wichtig sein. Stickstoffdioxid ist nicht zu verharmlosen, sein Gefahrensymbol ist der Totenkopf. Es greift, wie auch Feinstaub, vor allem die Atemwege an. Auch rechnet man bei Grenzwertüberschreitungen mit einer zunehmenden Zahl von Lungenkrebs-Erkrankungen. Ein Sprecher des Umweltbundesamtes behauptet gar: „Wer in Städten wohnt, lebt ein halbes Jahr kürzer."

Wen vertritt die Stadt Köln eigentlich, wenn sie versucht, die Grenzwerte noch einmal in Frage zu stellen?

**7. März 2013:** „Radfahrer geben der Stadt schlechte Noten", so betitelte eine Kölner Tageszeitung das Abschneiden der Stadt Köln beim bundesweiten Fahrradklima-Test des ADFC. Bei besagtem Test erreichte die Domstadt unter den 38 deutschen Großstädten lediglich den 31. Platz. Entsprechend enttäuscht reagierte der zuständige Amtsleiter Straßen- und Verkehrstechnik – schließlich habe man viel für den Radverkehr getan. Es wurde übrigens nicht ausschließlich kritisiert, es gab auch Lob für die vielen geöffneten Einbahnstraßen.

Kommentar: Der Amtsleiter kann einem schon leidtun: Liest er doch beinahe täglich in den städtischen Verlautbarungen, wie viel für den Radverkehr getan wird, und dann so ein Ergebnis. Sind die Kölner Radfahrer undankbar und maßlos in ihren Ansprüchen? Wie oft fährt der Amtsleiter im Alltag mit dem Rad durch Köln? Wie viele seiner Mitarbeiter beschäftigen sich mit dem Radverkehr, wie viele mit dem Autoverkehr?

**19. März 2013:** „Das große Abschleppen" lautet die Schlagzeile zu einem Bericht in der Tagespresse über eine gemeinsame Aktion von Polizei und Stadt gegenüber Falschparkern auf der Venloer Straße. Nach intensiven Vorankündigungen durch Handzettel und gelbe Karten wurden jetzt zahlreiche Zweite-Reihe- und Radwege-Parker sowie Ladezonen-Blockierer abgeschleppt, was die Falschparker jeweils etwa 200 Euro kostete.

Kommentar: Ungewohnten Beifall ernteten Polizei und Stadt vor allem von den Radfahrern. Endlich fühlen sich diese einmal ernst genommen und hoffen, dass solche Aktionen wiederholt werden, auch in anderen Stadtvierteln.

**9. April 2013:** Tödlicher Fahrradunfall in Ehrenfeld – eine 29 Jahre alte Radfahrerin fuhr die Oskar-Jäger-Straße geradeaus in Richtung Venloer Straße, ein Lastwagenfahrer wollte von der Oskar-Jäger-Straße nach rechts auf ein Firmengelände abbiegen. Vermutlich befand sich die Radfahrerin im toten Winkel. Sie wurde überrollt und starb noch an der Unfallstelle. Im Kölner Stadt-Anzeiger appelliert der Geschäftsführer des Verbandes Spedition und Logistik NRW an die Vernunft der Radfahrer: „Sie sollten sich von den LKW immer fernhalten."

Kommentar: Der Geschäftsführer macht es sich etwas einfach, wenn er den Radfahrern empfiehlt „sie sollten sich von den LKW immer fernhalten." Laut Straßenverkehrsordnung muss auf schwächere Verkehrsteilnehmer Rücksicht genommen werden. Vor dem Abbiegen muss sich der Fahrer hundertprozentig versichern, dass er keine Verkehrsteilnehmer gefährdet, ansonsten handelt er grob fahrlässig.

Auch hätte der Geschäftsführer erwähnen können, dass die meisten LKW, die vor dem 1.1.2000 zugelassen wurden, aus Kostengründen nicht mit entsprechenden Weitwinkelspiegeln zur Vermeidung des toten Winkels nachgerüstet werden – für diese LKW besteht nämlich keine Nachrüstpflicht. Immerhin machen diese alten LKW fast 50 Prozent des Bestandes aus.

*Hans-Georg Kleinmann* ❐

# ÖPNV im Rheinisch-Bergischen Kreis:
# Mobilität fast rund um die Uhr

**Gastbeitrag von Dr. Hermann-Josef Tebroke, Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises**

Mobilität ist ein handfester Standortfaktor, der eine immer größere Bedeutung gewinnt. Dies gilt ganz besonders für den ländlichen Raum. Wer sich gut von A nach B bewegen kann, der bleibt seinem Wohnort eher treu, als jemand, der auf jeder Reise Hürden überwinden muss. Zu einer guten Verkehrsinfrastruktur gehört auch ein leistungsstarker Öffentlicher Personennahverkehr. Wenn dieser ein attraktives Angebot vorhält, steigt die Nachfrage. Mehr Nutzer führen zu einer Ausweitung des Netzes und somit zu mehr Qualität. Effiziente Bus- und Bahn-Verbindungen sind daher wichtige Puzzleteile zur Profilierung einer Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Für ein elementares Zukunftsprojekt kommt dem ÖPNV ebenfalls eine große Rolle zu: die Umsetzung der Energiewende. Zur Senkung des Verbrauchs von fossilen Energieträgern und damit zur Reduzierung von Emissionen durch den Individualverkehr kann ein leistungsfähiger Bus- und Bahnverkehr einen wichtigen Beitrag leisten. Vorausgesetzt, er eröffnet die Möglichkeit, sich schnell und komfortabel fortzubewegen. Der ÖPNV muss daher mehr als nur die Grundversorgung sicherstellen und ein engmaschiges Netz knüpfen, das den gesamten Standort erschließt. Und das möglichst von früh morgens bis spät in die Nacht.

*Dr. Hermann-Josef Tebroke*
(Foto: Manfred Esser)

Daran arbeitet der Rheinisch-Bergische Kreis intensiv. In enger Zusammenarbeit mit der Politik entstehen Angebote, um den ÖPNV weiter zu entwickeln. Ab dem Sommer erfolgt beispielsweise die Verlängerung einer Buslinie, um den Overather Ortsteil Immekeppel an den Bahnhof in Rösrath und damit an die Schiene anzubinden. Eine deutliche Verbesserung für die Bürger, die Köln künftig wesentlich schneller erreichen und hoffentlich noch häufiger vom eigenen Auto in Bus und Bahn wechseln.

Service, Komfort und Umweltverträglichkeit stehen auch im Mittelpunkt der Nachtbuslinien im Rheinisch-Bergischen Kreis. Diese stellen ein fast einzigartiges Angebot im ländlichen Raum dar. Die Nachtbusse erfüllen übrigens ein zentrales Anliegen des VCD: eine ökologische und sozialverträgliche Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer. Die neun Linien erschließen das Kreisgebiet zwischen 1 und 3 Uhr nachts an Wochenenden und vor Feiertagen. Durch die Verknüpfung mit der Schiene können auch Bürger ländlicher Kommunen wie Kürten, Odenthal oder Wermelskirchen auf das eigene Auto verzichten. Ohne selbst fahren zu müssen, lässt sich das Leben im Kreis oder den angrenzenden Großstädten viel besser genießen. Aber natürlich erhöht sich auch der Bewegungsradius von Menschen, die gar kein Fahrzeug besitzen. Jugendlichen bieten die Nachtbusse die Möglichkeit, die Nacht zum Tag zu machen und gefahrlos nach Hause zurückzukehren. Nicht zuletzt darauf legt der Rheinisch-Bergische Kreis sein Augenmerk. Denn leider machen auch hier Unglücke mit jungen Verkehrsteilnehmern, die sich überschätzen und oft fatale Unfälle verursachen, Schlagzeilen.

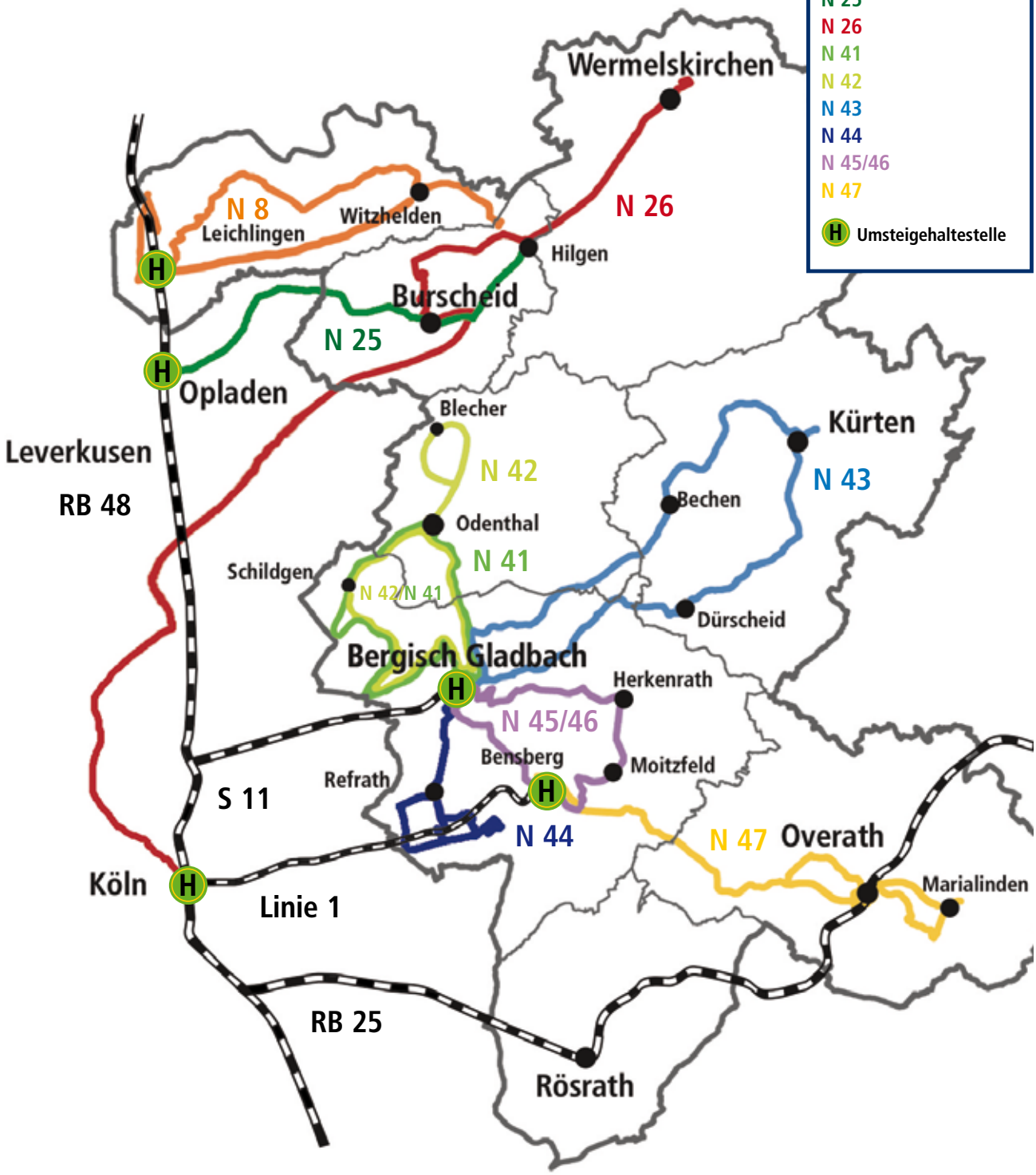
Natürlich lässt sich ein solches Angebot nicht nur aus Fahrgeldeinnahmen finanzieren. Der Rheinisch-Bergische Kreis investiert in die Nachtbuslinien jährlich rund 190.000 Euro. Ein Preis, der sich aber rechnet. Die Fahrgastzahlen belegen: Das Angebot wird angenommen und trägt damit zur Steigerung der Lebensqualität bei. Somit profiliert sich der Standort und erhöht seine Attraktivität – für die Menschen, die hier leben, und solche, die nach einem neuen Lebensmittelpunkt suchen. Das ist nachhaltig. Die Nachtbuslinien tragen einen Teil dazu bei.

*Dr. Hermann-Josef Tebroke*
*Landrat des*
*Rheinisch-Bergischen Kreises* ❐

Die auf der gegenüberliegenden Seite stehende Übersicht zeigt das derzeitige Angebot an Nachtlinien im Rheinisch-Bergischen Kreis.

Rheinisch-Bergischer Kreis

# Nachtlinien




VRS wupsi Regionalverkehr Köln GmbH Wiedenhoff Reisen

# Bahnstrecken in der Region
# Eifelquerbahn stillgelegt

**Regelmäßige Leser der RHEIN-SCHIENE erwarten in diesem Heft den aktuellen Fahrplan der Eifelquerbahn, der dieser Zeitschrift seit vielen Jahren in der Sommerausgabe beigelegen hat.**

Auf der Strecke Gerolstein – Daun – Mayen (– Andernach) ließ die Bundesbahn im Jahr 1991 den letzten Personenzug fahren. Seit 2001 fuhr die Vulkaneifelbahn von Mai bis Oktober mit historischen Schienenbussen an Wochenenden und in den Ferien einen sehr beliebten Touristikverkehr. Im Jahr 2009 beschloss der zuständige rheinland-pfälzische Zweckverband die Reaktivierung der Strecke im täglichen Verkehr, bei Investitionskosten von 20 Millionen Euro.

## „Eifel-Krimi“ führt zur Stilllegung

Nun beginnt ein Eifel-Krimi, ausnahmsweise nicht von Herrn Berndorff erfunden: 2011 stellte ein neues Gutachten des Zweckverbandes fest, dass sich innerhalb von zwei Jahren die Investitionskosten um 100 Prozent auf 40 Millionen Euro erhöht hätten.

In der Zweckverbandssitzung, in der alle Landkreise vertreten sind, sollte daher im Juni 2012 der Verzicht auf die Reaktivierung beschlossen werden. Der Landrat des Vulkaneifelkreises wehrt sich jedoch und schließlich wurde der Tagesordnungspunkt einstimmig auf die nächste Sitzung vertagt, damit die Mitglieder überhaupt erst einmal die Möglichkeit erhalten, die beiden Gutachten zu vergleichen.

Vor der nächsten Zweckverbandssitzung erhielt der Landrat des Vulkaneifelkreises von seinem Kreistag die Weisung, dort gegen seine eigene Überzeugung gegen die Reaktivierung zu stimmen. Auf der Sitzung des Zweckverbandes am 18. Dezember 2012 wurde aber mit acht zu fünf Stimmen erneut beschlossen, die Eifelquerbahn doch zu reaktivieren.

Inzwischen hatte sich der Geschäftsführer der Vulkaneifelbahn, Herr Petry, mit der Nachricht gemeldet, dass er es

*Frühjahr 2013: Kreisstadt ohne Zug*

leid sei. Nach zwölf Jahren wolle er die Durchführung des Freizeitverkehrs und die Instandhaltung der Strecke aufgeben. Ohne sichere Perspektive der Reaktivierung im Alltagsverkehr, könne trotz einer kleinen jährlichen Unterstützung durch das Land Rheinland-Pfalz und viel ehrenamtlichem Engagement eine Bahnstrecke von 54 Kilometer Länge, mit Gleisen, Brücken und Bahnsteigen, nicht dauerhaft in Stand gehalten werden. Da die Vulkaneifelbahn auch die Infrastruktur, also die gesamte Bahnstrecke, gepachtet hatte, ist die Strecke nun seit dem 31. Dezember 2012 stillgelegt.

## Hoffnung auf erneute Inbetriebnahme

Die Eifeler Bevölkerung, die seit 20 Jahren nicht mit dem Zug zur Arbeit, Schule oder Einkaufen fahren kann, kennt die Vorteile eines Stundentaktes mit modernen Triebwagen nicht und engagiert sich daher kaum für die Reaktivierung.

Die Ankündigung, auch den touristischen Verkehr einzustellen, brachte jetzt jedoch einige Aktivität in die Eifel. Bürgermeister und Gastwirte treffen sich und besprechen, wie der Wochenendverkehr noch gerettet werden kann. 20 bis 30 Tausend Zugfahrgäste im Jahr, die nicht mehr in die Orte kommen, um dort zum Beispiel auch ein Mittagessen einzunehmen, sind eben eine Wirtschaftsfaktor. Alle beteiligten Gremien betonen, dass sie den Freizeitverkehr weiter wollen. Für 2013 ist dieser Zug jedoch abgefahren.

Im März 2013 gab es schließlich eine Übereinkunft in der rot-grünen Landesregierung von Rheinland-Pfalz: Dafür, dass die Grünen die Kröte des Autobahnbaus von Blankenheim zum Autobahndreieck Daun schlucken, verzichtet die Landesregierung auf viele andere Straßenbauprojekte und stärkt anstelle dessen den Verkehrsträger Bahn.

Im Trierischen Volksfreund war von 13 Millionen Euro die Rede, die den touristischen Verkehr auf der Eifelquerbahn dauerhaft sichern sollen.

Auf Nachfrage teilte das Mainzer Infrastrukturministerium mit, dass der Koalitionsausschuss beschlossen habe, die Eifelquerbahn für den touristischen Verkehr zu ertüchtigen unter der Voraussetzung, dass die Kommunen sich mit 15 Prozent an den Kosten beteiligen. Zur belastbaren Ermittlung der Kosten werde ein Gutachten durchgeführt.

Da es im Vulkaneifelkreis noch keinen VCD-Kreisverband gibt, mischt sich der Regionalverband Köln hier seit Jahren ein. Wir hoffen, dass wir in der nächsten Sommerausgabe wieder den Fahrplan beilegen können und werden in jedem Fall weiter berichten.

## Übrige Bahnstrecken mit Freizeitverkehr

Von den anderen drei Bahnstrecken mit touristischem Verkehr in unserem Einzugsbereich gibt es nicht so Aufregendes zu berichten wie von der Eifelquerbahn. Jedoch kann mit diesen Zügen weiterhin ein schöner Ausflug erfolgen, der gleichzeitig zur Sicherung der Bahn-Infrastruktur beiträgt. Hier die Links zu Fahrplänen und Ausflugtipps:

- (Gummersbach –) Dieringhausen – Wiehl – Waldbröl: *www.wiehltalbahn.de*
- Euskirchen – Zülpich – Düren: *www.boerdeexpress.de*
- Kall – Schleiden – Hellenthal: *www.oleftalbahn.de*

*Kay Queetz* ❐

# Gehen Sie mit uns auf Entdeckungsreise!

Inklusive gratis **Service-App!**
Download-Link im Buch

Inklusive gratis **Service-App!**
Download-Link im Buch

**Tagesausflüge**

**Die 16 schönsten Ausflugstipps in Nordrhein-Westfalen**
192 Seiten, 185 farb. Abb., 43 Karten
ISBN 978-3-7616-2638-2
14,95 Euro

Bernd F. Meier

**Die schönsten Wochenendausflüge in NRW, Band 2**

192 Seiten, 160 farb. Abb., 10 Karten
ISBN 978-3-7616-2581-1
14,95 Euro

Gerti Keller, Michael Fehrenschild

**Mit Kindern Wandern**

**Die schönsten Touren für die ganze Familie rund um Köln**
192 Seiten, 118 farb. Abb., 17 Karten
ISBN 978-3-7616-2607-8
14,95 Euro

Hrsg.: ADFC Kreisverband Köln und Umgebung

**Fahrradstadtplan Köln und Umgebung**

**Hürth, Frechen, Pulheim, Leverkusen und Bergisch Gladbach**
6., aktualisierte und überarbeitete Auflage
ISBN 978-3-7616-2398-5
14,95 Euro

Christiane Ziebold, Uwe Ziebold

**Mit dem Fahrrad über alte Bahntrassen in der Eifel**

**Die 12 schönsten Touren über stillgelegte Strecken**
2. Auflage
128 Seiten, 127 farb. Abb., 13 Karten
ISBN 978-3-7616-2372-5
14,95 Euro

Norbert Schmidt

**Mit dem Fahrrad über alte Bahntrassen im Bergischen Land**

**Die schönsten Touren auf stillgelegten Strecken**
128 Seiten, 93 farb. Abb., 13 Karten
ISBN 978-3-7616-2673-3
14,95 Euro

J.P. Bachem | Verlag
Im Buchhandel oder unter www.bachem.de/verlag erhältlich.

## Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

# „Deutlich mehr in Verkehrswege investieren!“

**„Kontinuierliche Vernichtung von Volksvermögen muss nach notwendiger gesellschaftlicher und politischer Diskussion beendet werden!“**

Politische Mühlen mahlen langsam. Seit der letzten Beschäftigung der RHEIN-SCHIENE (in Ausgabe 48, Seite 10) mit der Finanzierung von Investitionen in das System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat sich nichts Grundlegendes bewegt. Unverändert gilt das Entflechtungsgesetz, wonach die Ausgleichszahlungen für die beendeten Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) Ende 2019 wegfallen. Danach gibt es – Stand heute – keine Förderung von ÖPNV-Investitionen mehr.

Und die Unsicherheit, wie viel Geld für den kommunalen Verkehr von 2014 bis 2019 zur Verfügung steht, ist auch geblieben. Anfang 2014 fällt die Zweckbindung dafür weg; die dann nur noch allgemein für Investitionen zweckgebundenen Mittel stehen dann in Konkurrenz zu anderen Politik-Bereichen. Außerdem legt das Entflechtungsgesetz fest, dass Bund und Länder bis Ende 2013 gemeinsam prüfen sollen, ob diese Finanzhilfen für die Zeit bis 2019 „noch angemessen und erforderlich“ sind. Der Bund will – wie bekannt – die Mittel kürzen.

### Stillstand bei notwendigen Projekten

Aufgrund der ungesicherten Zukunft der Entflechtungsmittel hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bei einer Verbandsabfrage 116 Projekte ermittelt, die bislang nicht weiter verfolgt werden können. Schon heute ist bei diesen Projekten unklar, wie und ob sie künftig finanziert werden können. Darunter sind, so der VDV, vor allem zahlreiche Maßnahmen, die für die Ertüchtigung oder Aufrechterhaltung des bestehenden Betriebs notwendig wären, zum Beispiel Erneuerungen an Schienen, Fahranlagen und Haltestellen. Andererseits werden mehr als 160 Projekte verschiedenster Art in ganz Deutschland noch durch Entflechtungs- und GVFG-Mittel gefördert: von eher kleineren Maßnahmen wie der Modernisierung von Aufzügen und Rolltreppen in Dortmund oder der Beschaffung von mobilen Ticketautomaten in Erfurt bis hin zu Großprojekten wie dem U-Bahn-Ausbau in Berlin oder Köln.

### Höhe der Mittel bis 2019 weiter offen

Das Land NRW hat am 20. März dieses Jahres ein Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz (EMZG NRW) beschlossen, das am 1.1.2014 in Kraft tritt und damit die Mittel für den kommunalen Verkehr bis 2019 festschreibt. Entsprechendes haben aber nur wenige andere Länder umgesetzt, um auf diesem Wege die Erforderlichkeit nachzuweisen. Die Bundesregierung wiederum hatte im Dezember 2012 – um Zeit zu gewinnen angesichts der für den 22. September dieses Jahres angesetzten Bundestagswahl – einen Gesetzentwurf eingebracht, mit dem die Entflechtungsmittel bis Ende 2014 auf der selben Höhe beibehalten werden sollten. Der Bundesrat hat diesen Gesetzentwurf abgelehnt und im Gegenzug gefordert, dass die Mittel bis 2019 festgeschrieben und auf 1,96 Mrd. statt 1,33 Mrd. Euro festgelegt werden sollten. Die Länder hatten nämlich Ende 2010 einen Zuschussbedarf an Bundesmitteln von 1,96 Mrd. Euro jährlich ermittelt, davon 940 Mio. Euro für den ÖPNV und 1,22 Mrd. Euro für den kommunalen Straßenbau. Es ist wohl unwahrscheinlich, dass es zu einer Lösung über den Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat kommt. Und es ist wohl auch nicht damit zu rechnen, dass es vor der Bundestagswahl Gesprächsergebnisse zwischen Bund und Ländern hierzu gibt.

### Lösung ab 2020?

Noch schwieriger aber wird es sein, eine Lösung ab 2020 zu finden. Das Entflechtungsgesetz ist Ergebnis der Föderalismusreform von 2006, mit der von Bund und Ländern mischfinanzierte Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen beendet worden sind. Es ist nicht davon auszugehen, dass dieses Rad wieder zurückgedreht werden soll. Neben dem Auslaufen des GVFG Ende 2019 (Grundgesetz Artikel 143 c: „Abschaffung der Finanzhilfen“) haben die Länder auch im Rahmen des damaligen Haushaltsbegleitgesetzes erhebliche Kürzungen der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) – bis 2009 rund 2,8 Mrd. Euro – hingenommen. Auch die Höhe der Regionalisierungsmittel ab 2015 soll mit einer Revision 2013 neu festgesetzt werden.

Im Gegenzug zu diesen Kürzungen haben die Länder 2006 inbesondere Milliarden an Mehreinnahmen aus ihrer Beteiligung an der Umsatzsteuererhöhung („zur Haushaltskonsolidierung“) erhalten. Die Zuständigkeit für das Politikfeld kommunaler Verkehr wurde damals gesetzlich eindeutig den Ländern zugeschrieben. Das bedeutet, dass diese erst einmal in Vorlage gehen müssten.

### 7,2 Mrd. Euro jährlich nur für Erhalt der Verkehrswege

Eine von der Verkehrsministerkonferenz Ende 2011 eingesetzte Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hat ermittelt, dass für alle Verkehrsträger jährlich 7,2 Mrd. Euro allein für den Erhalt erforderlich sind. In ihrem Mitte Dezember 2012 vorgelegten Abschlussbericht hat die nach ihrem Vorsitzenden, dem ehemaligen Verkehrsminister Sachsen-Anhalts, Karl-Heinz Daehre, CDU, benannte „Daehre-Kommission“ aufgeschlüsselt, dass der jährliche Bedarf 4,55 Mrd. Euro zur Erhaltung und 2,65 Mrd. Euro Nachholbedarf umfasse. Wenn nicht schnell gehandelt würde, werde dieser von Jahr zu Jahr größer. Die Kommission und die Verkehrsministerkonferenz stellen fest, dass der Wirtschaftsstandort Deutschland wie auch die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger durch einen fortschreitenden Substanzverlust der Verkehrsinfrastruktur ernsthaft gefährdet sind.

Daehre bezeichnet dies als eine kontinuierliche Vernichtung von Volksvermögen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Es sei überfällig, hierzu eine gesellschaftliche Diskussion zu beginnen, forderte Daehre am 16. März bei einem Verkehrskongress der SPD-

Fraktion im Rat der Stadt Köln. Wenn man beobachte, mit welchen Themen sich die einschlägigen Talkshows im Fernsehen beschäftigen würden, könne er hier ein für die Gesellschaft wirklich wichtiges Thema anbieten. Der Anteil der Verkehrsinvestitionen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) sei, so Daehre, von 1,2 Prozent im Jahr 1992 auf 0,7 Prozent heute gesunken. Im selben Zeitraum hätten sich die Verkehrsleistungen im Personenverkehr um ein Viertel erhöht und diejenigen im Güterverkehr verdreifacht. Der Verkehrsbereich setze sich aber, so Daehre, bei den notwendigen Etatdiskussionen seit über 30 Jahren nicht durch.

Andererseits liege die Belastung der Autofahrer im europäischen Vergleich im Mittelfeld. Die Kommission habe ergebnisoffen eine breite Palette von Vorschlägen zur bedarfsgerechten Finanzierung eines nach ihrer Meinung notwendigen zweckgebundenen Verkehrsfonds vorgelegt und nach einem Kriterienkatalog bewertet. In einschlägigen Medien sei aber, erklärte Daehre, der Beginn einer sachlichen Diskussion nach der Vorlage des Berichts mit der Drohung, es solle eine Pkw-Maut eingeführt worden, abgewürgt worden.

Die Kommission geht bei dem errechneten Nachholbedarf von 2,65 Mrd. Euro von einem Zeitraum von 15 Jahren aus, so dass sich in der Summe ein Volumen von 40 Mrd. Euro Euro ergibt. In den 2,65 Mrd. Euro jährlich sind für die Schiene 0,2 Mrd. Euro und für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) – den Verkehr mit U-Bahnen, Stadtbahnen, Straßenbahnen, O-Bussen und Bussen – 0,25 Mrd. Euro enthalten. Der restliche Betrag verteilt sich auf 1,0 Mrd. Euro für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und 1,2 Mrd. Euro für Gemeindestraßen. Beim Erhaltungsbedarf kommt die Kommission auf 1,2 Mrd. Euro jährlich für die Schiene und 0,35 Mrd. Euro für den ÖSPV sowie 1,55 Mrd. Euro für Straßen, 0,95 Mrd. Euro für Gemeindestraßen und 0,5 Mrd. Euro für Wasserstraßen.

## Zusätzliche Milliarden für ÖPV-Ausbau erforderlich

Nicht enthalten in den 7,2 Mrd. Euro sind Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen, die im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs unverzichtbar sind. Die Kommission führt an, dass die jährliche Finanzierungslücke für Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege auf 0,6 bis 0,8 Mrd. Euro geschätzt wird. Beim künftigen Erweiterungsbedarf im Bereich des ÖSPV (ohne SPNV) weist die Kommission darauf hin, dass dieser in einem Gutachten des VDV und der Länder von 2009 auf ca. 12 Mrd. Euro bis 2025 geschätzt worden war (Preisstand 2007).

## Wie soll das finanziert werden?

Zum Abbau dieser Finanzierungslücken schlägt die Kommission in ihrem Abschlussbericht drei Lösungswege vor: Deckung durch Erhöhung des Haushaltsanteils, durch weitere Elemente der Nutzerfinanzierung oder eine Kombination aus beidem. Zur Nutzerfinanzierung stellt die Kommission allerdings fest, dass diese immer eine strikte Zweckbindung der Mittel als Voraussetzung haben müsse („Verkehr muss Verkehr finanzieren“). Dies sei in der Vergangenheit durch die Aufhebung der Zweckbindung der Mineralölsteuer oder bei der Einführung der Lkw-Maut nicht der Fall gewesen. Für einen haushaltsunabhängigen Trägerfond sei die Schweiz Vorbild, wo es seit vielen Jahren Verkehrsfonds gibt, aus denen die öffentliche Hand zusätzlich zu den Haushaltmitteln die Infrastruktur und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs finanziert.

Die Bundestagsfraktion der SPD hat in einem Anfang März dieses Jahres beschlossenen Konzept „Infrastrukturkonsens“ zum Beispiel beschlossen, dass die Lkw-Maut auf alle Straßen ausgeweitet werden soll, sie die Einführung einer Pkw-Maut aber ablehnt. Ebenso lehnt sie die Einrichtung von Infrastrukturfonds ab, die vom Bundeshaushalt unabhängig sind. Auch das Land NRW hat eine Ausweitung der Lkw-Maut gefordert.

## Neue Kommission prüft jetzt Finanzierungsmodelle

Die Verkehrsministerkonferenz hat jetzt in ihrer Sitzung am 10./11. April in Flensburg den Bund aufgefordert, die bereits heute im Verkehrsbereich erzeugten (staatlichen) Einnahmen auf Bundesebene in Erhalt, Ersatz und bedarfsgerechten Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur zurückfließen zu lassen und die Haushaltsansätze für Verkehrsinfrastruktur auf höherem Niveau zu verstetigen. Sie strebt eine Empfehlung für ein Instrument oder eine Instrumentenkombination für die kommende Bundesregierung an, um den Prozess der politischen Willensbildung voranzutreiben. Dabei seien der Bund und der Deutsche Bundestag mit Blick auf den fortschreitenden Substanzverlust und die damit verbundenen weiter steigenden Sanierungskosten gefordert, neue Instrumente und Finanzierungsformen umgehend gesetzlich abzusichern. Die VMK hat eine Kommission unter der Leitung des ehemaligen Bundesverkehrsministers Kurt Bodewig eingesetzt, die sich vor allem mit den Fragen der Umsetzung der von der bisherigen Kommission vorgeschlagenen Instrumente und Konzepte, insbesondere den vorgeschlagenen Finanzierungsmodellen beschäftigen soll. Die Kommission soll am 27. September, also wenige Tage nach der Bundestagswahl, einen Bericht über die Ergebnisse ihrer Arbeit vorlegen. Unmittelbar danach, am 2. Oktober in Berlin, werde sich eine Sonder-Verkehrsministerkonferenz mit dem Bericht befassen. Beschlüsse könnten so noch in der Koalitionsvereinbarung der nächsten Bundesregierung Berücksichtigung finden.

*Friedhelm Bihn* ❐

**AHORN Immobilien GmbH**
ökologisch – sozial – serviceorientiert

Hausverwaltung + Immobilienvermittlung
Ursulastr. 2, 50668 Köln,
Tel. 0221-168888-0
info@ahornimmobilien.de

## Dritte Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn

# Schienen auf die Bonner Straße!

**Lediglich ein kleines Teilstück der Nord-Süd-Stadtbahn bis zum Rathaus ist bereits in Betrieb, eine weitere kurze Strecke bis zum Heumarkt kommt Ende des Jahres 2013 dazu. Und dann? Wann es zu einer Teilinbetriebnahme der südlichen Anbindung bis Rodenkirchen kommt, ist noch fraglich. Aber vielleicht schafft es der Abschnitt auf der Bonner Straße, die dritte Baustufe ja noch, im Jahr 2019 planmäßig fertiggestellt zu werden – vielleicht sogar vor der Inbetriebnahme der Baustufen 1 und 2.**

An den Vorbereitungen zum Planfeststellungsverfahren für die dritte Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn entlang der Bonner Straße wurden auch interessierte Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Das zuständige Amt für Brücken und Stadtbahnbau hatte im Februar und März 2013 zu Informationsveranstaltungen, Straßenbegehungen und zuletzt zu einem Werkstattgespräch eingeladen. Kölner VCD-Aktive waren stets dabei und konnten ihre Ideen einbringen. Nachfolgend wollen wir unsere Einschätzungen wiedergeben.

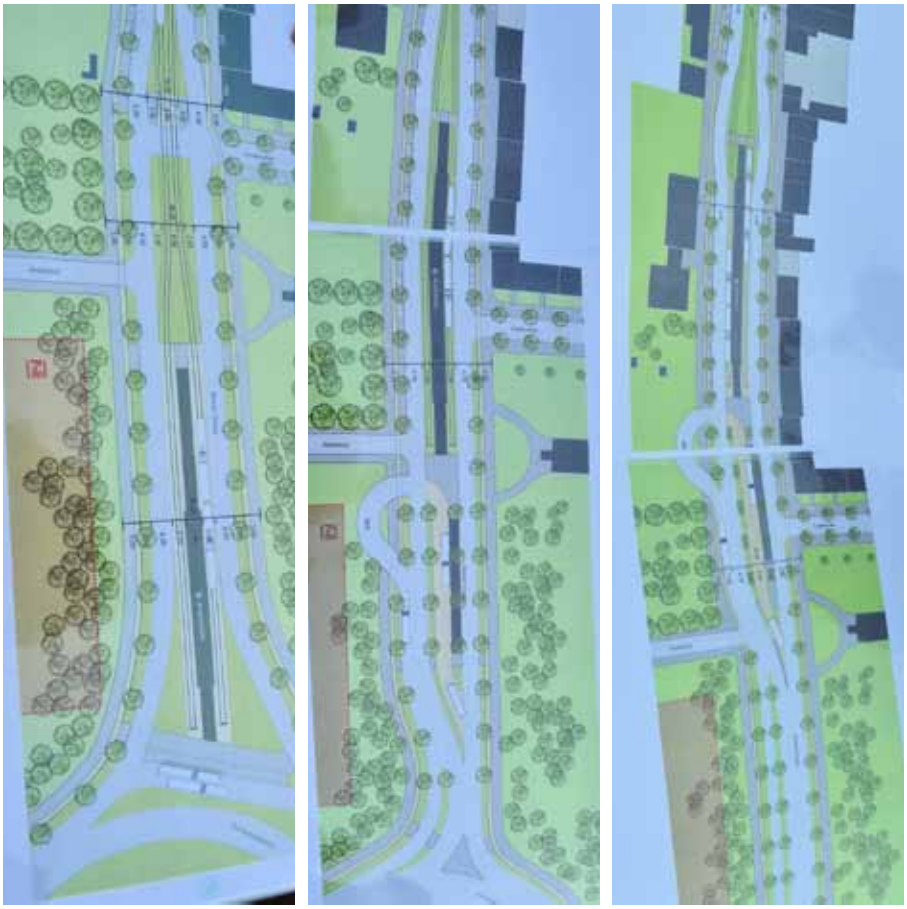
### Kreuzung mit Marktstraße und Schönhauser Straße

Seit vielen Jahren ist die Umgestaltung dieser Kreuzung im Gespräch, ohne dass eine verträgliche Lösung erkennbar wird, welche alle Verkehrsteilnehmer zufriedenstellen kann. Durch den geplanten oberirdischen Schienenverlauf muss dort nun aber eine Entscheidung getroffen werden. Der Vorschlag der Stadtverwaltung sieht aufgrund der (zu hinterfragenden) Verkehrsprognosen eine Umgestaltung vor, die weder Rücksicht auf bestehende Gebäude nimmt – die denkmalgeschützte Villa Lenders soll einer verlängerten Rechts-Abbiegespur von der südlichen Bonner Straße Richtung Rheinufer weichen – noch eine Aufwertung des gesamten Areals ermöglicht. Priorität bei der aktuellen Planung hat die Vermeidung eines Rückstaus des motorisierten Individualverkehrs, um den Schienenverkehr nicht zu behindern. Dahinter haben alle anderen Aspekte zurückzutreten, auch die dringend notwendige und von allen geforderte „ansprechende“ Platzgestaltung. Aus Sicht des VCD ist für den Durchgangsverkehr an dieser Kreuzung kein Platz. Er muss über andere Straßen sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung geleitet werden. Gleichzeitig dürfen keine motorisierten Schleichverkehre durch die angrenzenden Wohnviertel geführt werden.

### Bonner Straße: Haltestellen, Radverkehr

Insgesamt sind drei Haltepunkte (Cäsarstraße, Bonner Straße/Gürtel, Ahrweiler Straße) und eine Endhaltestelle in der Nähe des Bonner Verteilers mit Seitenbahnsteigen geplant, die von beiden Seiten erreichbar sein sollen: In der derzeitigen Planung ist die Länge der Bahnsteigkanten auf eine Dreifachtraktion ausgelegt. Diese wird in absehbarer Zeit jedoch nicht benötigt, so dass hier eine Auslegung auf zwei Wagen ausreichend erscheint und die Zuwege auf den Bahnsteig verkürzt werden können. Viel Diskussion gibt es um die Lage der Endhaltestelle. Von den drei vorgestellten Varianten favorisiert der VCD aus mehreren Gründen die nördlichste Variante. Vorteile dieser Variante sind eine gute Erschließung der Wohngebiete und eine bessere soziale Kontrolle im Vergleich zu den alternativen Standorten, die näher am Bonner Verteiler liegen. Darüber hinaus muss die Haltestelle nicht verlagert werden, falls die Strecke einmal nach Süden mit Unterquerung des Bonner Verteilers verlängert wird.

Die Radwegeführung ist noch nicht komplett durchdacht. Wichtig sind gute Links-Abbiegemöglichkeiten ohne lange Wartezeiten an Fußgängerampeln. Ohnehin wollen wir eine deutliche Ver-



*Drei Varianten der Endhaltestelle auf der Bonner Straße: unmittelbar am Bonner Verteiler (links), etwas weiter entfernt (Mitte) und die vom VCD bevorzugte nördlichste Lage (rechts)*

*Bonner Straße: Vielleicht fährt hier schon in sechs Jahren die Stadtbahn.*

besserung für Menschen zu Fuß und auf dem Fahrrad gegenüber heute erreichen. Auf breiten Fußwegen soll auch Platz für (langsame) Radlerinnen und Radler sein, alle anderen sollen zügig und gut sichtbar auf markierten Radfahrstreifen vorankommen.

## P+R-Parkpalette

Der gewählte Standort westlich der Bonner Straße ist und bleibt umstritten. Obwohl die Stadtverwaltung in vielen Punkten auf die Bedenken der Anwohner der Straße „Am Heidekaul" einging, befürchtet man dort eine hohe Belastung durch ein- und ausfahrende PKW. Aber auch die drei anderen untersuchten Standorte weisen erhebliche Nachteile auf, insbesondere hinsichtlich des längeren Weges zu Fuß bis zur Stadtbahn-Haltestelle. Der VCD spricht sich dafür aus, einen Standort östlich der Bonner Straße am Verteilerkreis zu untersuchen. Der längere Weg zur südlichen Endhaltestelle der Stadtbahn ist wegen der genannten Vorteile der Variante unter Umständen in Kauf zu nehmen.

## Wie geht es weiter?

Alle dokumentierten Anregungen will die Stadtverwaltung „so weit wie möglich" in ihr Konzept einarbeiten und die Ergebnisse in einer Veranstaltung noch vor den Sommerferien vorstellen.

Bereits Ende des Jahres 2013 sollen die Unterlagen für die Planfeststellung bei der Bezirksregierung eingereicht werden, damit im Jahr 2016 der Baubeginn und 2019 die Inbetriebnahme erfolgen kann – ein durchaus ambitionierter Zeitplan.

## Verzögerungen vermeiden!

Alles, was zu weiteren Verzögerungen führt, sollte aus Sicht des VCD vermieden werden. Der bisherige Planungsverlauf und die verstärkte Einbindung der Bevölkerung geben zwar Anlass zur Hoffnung. Aber die aktuellen Priorisierungen seitens Verwaltung und Politik weisen in Zeiten knapper Kassen nicht unbedingt in Richtung Ausbau und Inbetriebnahme der ÖPNV-Infrastruktur

Mehr Informationen zur dritten Baustufe im Internet unter *www.stadt-koeln.de/4/verkehr/nord-sued-stadtbahn/*

*Sabine Müller* ❐

# Critical Mass
# Einfach gemeinsam Fahrrad fahren

**Jeden letzten Freitag im Monat, 17 Uhr 30, Treffpunkt Rudolfplatz**

Critical Mass, die kritische Masse – was wie gefährliche Atomphysik klingt, ist im Grunde ganz harmlos und hat mit der Straßenverkehrsordnung zu tun. Diese erlaubt es Fahrradfahrern, ab einer bestimmten Personenanzahl im sogenannten Verband zu fahren. Geregelt ist das in § 27 StVO, wo es heißt: „Mehr als 15 Radfahrer dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren."

Die „Critical Mass", die kritische Masse, ist also ab 16 Radfahrern erreicht, die sich zusammen auf die Straße begeben, um einfach gemeinsam Fahrrad zu fahren.

Es handelt sich dabei keinesfalls um eine Demonstration im gesetzlichen Sinne. Die müsste nämlich angemeldet und mit der Polizei vorher abgesprochen werden – den entsprechenden Rattenschwanz an Regelungen und Kosten inbegriffen. Nein, man trifft sich fast wie zufällig an einem bestimmten Ort und fährt gemeinsam Rad. So einfach ist das.

In Köln finden solche Fahrten seit Sommer 2010 statt. Weltweit hat sich der letzte Freitag im Monat als Tag der Critical Mass herauskristallisiert. In Köln ist der Treffpunkt der Rudolfplatz und die Zeit 17 Uhr 30, halb sechs. Gefahren wird übrigens bei Wind und Wetter – so denn die kritische Masse erreicht wird. Im letzten Dezember war dies leider nicht der Fall, so dass 15 vor Kälte und Feuchte bibbernde Fahrradfahrer kurzerhand kehrt machen mussten.

*Treffpunkt Rudolfplatz*

Die Teilnehmeranzahl schwankt recht stark, da viele Radfahrer wetterabhängig fahren. Aber vielleicht sollte den Kölnern die Hamburger Critical Mass ein Vorbild sein, wo monatlich über 1.000 (ja, TAUSEND) Teilnehmer über die Straßen fahren. Da dürfte in Köln auch mehr zu machen sein, als die durchschnittlich 80 bis 100 Teilnehmer.

Ein Diskussionsforum für die Critical Mass Köln gibt es auch, und zwar online: *critical-mass-cologne.de* oder bei *facebook* unter *critical.mass.koeln*

Es wäre schön, wenn sich auch in Köln mehr Leute auf die Räder setzen, um zu zeigen, wer und was alles Verkehr ist.

*Markus Graf* ❐

Brühl

# Die Fahrradstadt

## ... weil Fahrradschlösser bei uns zum UNESCO-Welterbe gehören! *

* und weil wir unsere Mitgliedschaft in der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“ ernst nehmen. Nicht nur im Herzen unserer Kultur- und Erlebnisstadt, sondern auch rund um Brühl können Sie daher unbeschwert auf Felgen schwelgen, Erlebnistouren zu Burgen & Schlössern unternehmen, Seen & fruchtbare Felder naturnah genießen und bei all dem absolut sicher sein, dass Sie dabei die perfekte Infrastruktur für Ihr Fahrrad vorfinden. Kombinieren Sie Ihren Ausflug nach Brühl auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Radstation finden Sie am Bahnhof Brühl. Brühl ist die Stadt der kurzen Wege!

Tipps und Kartenmaterialien für tolle Touren in und rund um Brühl sowie zur Fahrrad-Ausleihe erhalten Sie im
Ticket- & Tourismus-Center brühl-info Uhlstraße 1, 50321 Brühl
Telefon: 02232 79-345 • Telefax 02232 79-346 • tourismus@bruehl.de

Kurze Wege • starke Stadt
FahrradStadtBrühl

www.bruehl.de

## Denkanstoß

# Warum übersehen Autofahrer die Radfahrer?

**In der Presseberichterstattung über Verkehrsunfälle liest man sehr häufig, dass der Autofahrer den Radfahrer oder den Fußgänger übersah – selten hingegen liest man von Vorfällen, in denen Umgekehrtes geschah.**

Jeder Alltagsradfahrer erlebt beinahe täglich, dass er von einem Autofahrer übersehen wird. Der Alltagsradfahrer hat ein Gespür für kritische Situationen entwickelt, er ahnt bereits, wo die Gefahr lauert, übersehen zu werden. Je erfahrener der Radfahrer ist, desto ausgeprägter ist sein Gespür dafür. Dieses Gespür ist (über)lebenswichtig.

Auf der anderen Seite übersieht der Radfahrer den Autofahrer so gut wie nie – das kann er sich aus gesundheitlichen Gründen gar nicht leisten. Kein Radfahrer würde ohne Sicht eine befahrene Straße überqueren.

Ganz deutlich wird das bei folgenden Unfall, der sich am 31. Oktober 2012, um 16:27 Uhr in Köln-Lindenthal laut Polizeibericht wie folgt ereignete: „Ein 26jähriger Autofahrer befuhr die Straße Leiblplatz in Fahrtrichtung Franzstraße. An der Einmündung Theresienstraße übersah er, von der tiefstehenden Sonne geblendet, den von rechts kommenden 30jährigen Radfahrer, der seinerseits die Straße Leiblplatz überqueren wollte." Hier ist der Autofahrer weitergefahren, obwohl er nichts sehen konnte – sozusagen auf gut Glück. Dieses Glück fehlte jedoch dem Radfahrer – er hatte Pech, dass er einem wagemutigen Autofahrer begegnete. Übrigens: Nur lebensmüde Radfahrer würden in der gleichen Situation ohne jegliche Sicht weiterfahren.

*Unfall Leiblplatz: Autofahrer übersah, von der tiefstehenden Sonne geblendet, den Radfahrer.*

Damit haben wir einen wesentlichen Grund dafür, warum Autofahrer die Radfahrer häufig übersehen: Der Autofahrer fährt in einer sicheren Zelle – ihm können Radfahrer oder Fußgänger nichts anhaben. Geborgen in diesem behaglichen Kokon nimmt er seine Umwelt nur noch indirekt durch die vielleicht getönte Scheibe des Autofensters wahr: Sehen, Hören, Riechen, Schmecken und Spüren sind mehr oder weniger stark eingeschränkt.

Dermaßen geschützt und abgeschirmt kann der Autofahrer Risiken eingehen, die ihm ein schnelleres Vorankommen ermöglichen. Hätte er diese sichere Zelle nicht, dann sähe sein Fahrverhalten anders aus, er müsste sich in Situationen, wo seine Sicht eingeschränkt ist, zum Beispiel beim Rechtsabbiegen, langsam vortasten, und er würde keine Radfahrer oder Fußgänger mehr übersehen.

Unterstützt wird das Sicherheitsgefühl des Autofahrers durch sein Wissen, dass die sogenannten weichen Verkehrsteilnehmer einen gehörigen Respekt vor seinem Fahrzeug haben und diesem tunlichst aus dem Wege gehen, selbst wenn sie sich im Recht befinden.

### Sicht, Sicht, Sicht!

Aber was kann getan werden, um solche Unfälle zu verhindern? Dass alle Autofahrer ihr Verhalten ändern werden, damit ist nicht zu rechnen. Es müssen andere Maßnahmen ergriffen werden.

Drei Dinge sind in diesem Zusammenhang für die Radfahrer und auch die Fußgänger wichtig: Sicht, Sicht, Sicht. Vor allem an Kreuzungen und Einmündungen.

*Gefahrstelle: verdeckte Sicht durch parkende Autos*

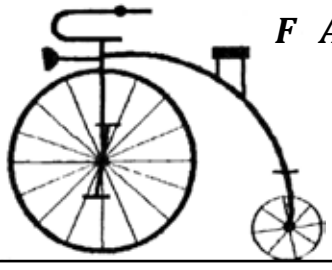
Gemäß § 12 der Straßenverkehrsordnung ist das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je fünf Meter von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten verboten. Ordnungsamt und Polizei sind hier gefordert, Verstöße entsprechend zu ahnden und auch einmal ein Auto abschleppen zu lassen – so wie vor Ostern auf der Venloer Straße. Das hinterlässt beim Falschparker eine nachhaltige Wirkung.

Die Stadt kann aber auch an manchen, zuweilen nicht ganz eindeutigen Stellen präventiv aktiv werden und beispielsweise durch Markierungen das Parkverbot verdeutlichen. In einigen Situationen wäre es auch sinnvoll, das Parkverbot über die obligatorischen fünf Meter hinaus zu erweitern – das geht jedoch zumeist nur auf Kosten von Parkplätzen – und die sind in Köln ja bekanntermaßen tabu.

*Hans-Georg Kleinmann* ❐

**R.E.I.N.E.N.**

**Stephan Reinen**



*F A H R R Ä D E R*

Zubehör

Ersatzteile

Tel.: 0221-388533

FAX: 0221-3762375

Bonner Str. 244 * 50968 Köln-Bayenthal

Mo.: 15.00-18.30 ** Di.-Fr.:10.00-13.00 und 15.00-18.30 ** Sa.:10.00-14.00 Uhr

## Aktuelles zum Radverkehr in Köln

# Obwohl sich viel tut, ist längst nicht alles gut

**So wie in der Überschrift lässt sich das Ergebnis des ADFC-Fahrradklimatests für Köln zusammenfassen. Neben Defiziten in der Infrastruktur ist ein Grund für das vergleichsweise schlechte Abschneiden, dass der Radverkehr längst kein Nischenthema mehr ist. Dies spiegelt sich auch in gestiegenen Ansprüchen der Radlerinnen und Radler wider.**

Dies zeigt sich deutlich am Beispiel Fahrradabstellanlagen: Seit dem letzten ADFC-Fahrradklimatest 2005 hat die Stadt die Anzahl sicherer Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum mit der Schaffung von 7.000 zusätzlichen Stellplätzen nahezu verdoppelt. Trotz dieser enormen Anstrengungen haben die Teilnehmer am Fahrradklimatest Köln in diesem Bereich eine schlechtere Note gegeben als 2005.

Auf der einen Seite ist diese exemplarische Bewertung, ebenso wie die vergleichsweise schlechte Gesamtwertung, enttäuschend. Auf der anderen Seite zeigt dies, dass es mittlerweile ein breites und ausgeprägtes Bewusstsein für radspezifische Themen gibt. Das ist letztlich ein Ansporn, die zahlreichen Verbesserungen für den Radverkehr in Köln, die auch der ADFC bei der Präsentation der Ergebnisse ausdrücklich gewürdigt hat, noch besser als bislang zu kommunizieren.

Dass die bestehende Radverkehrsinfrastruktur in Köln nicht überall dem heutigen Empfinden von Fahrradfreundlichkeit entspricht, ist unstrittig. Dennoch hat sich in den vergangenen Jahren viel getan: Radwege wurden saniert, Schutz- und Radfahrstreifen wurden im gesamten Stadtgebiet markiert, kleinere bauliche Mängel beseitigt. Dass diese Maßnahmen nicht für sich stehen, sondern einem klaren Konzept folgen, zeigt das „Zielkonzept Radinfrastruktur“.

### Zielkonzept Radinfrastruktur

Ursprünglich als rein verwaltungsinterne Arbeits- und Entscheidungshilfe konzipiert, hat das Zielkonzept Radinfrastruktur mittlerweile durch seine Einfachheit und Klarheit so überzeugt, dass es auch nach „außen“ Verwendung findet (z. B. bei den Infoveranstaltungen zum Radverkehrsgutachten Lindenthal).

Der Name Zielkonzept sagt schon, dass es den Bestand gänzlich außer acht lässt. Es handelt sich vielmehr um das „optimale Radverkehrsnetz“ für Köln. Als Grundlage dienen die in den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010) genannten Einsatzkriterien (zulässige Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke) für das Trenn- (Radweg oder Radfahrstreifen) oder Mischprinzip (Radverkehr mit Autoverkehr auf der Fahrbahn, gegebenenfalls Schutzstreifen). Nach diesen Kriterien, die für Köln dank des Verkehrssimulationsmodells VISUM flächendeckend vorliegen, wurde das Zielkonzept vor etwa zwei Jahren entwickelt.

Derzeit gibt es in Köln rund 500 km bauliche Radwege. Nach dem Zielkonzept ist eine Trennung zukünftig auf ungefähr 250 km des Straßennetzes (rund zehn Prozent) erforderlich. Neben bestehenden Radwegen kommen weitere Straßen hinzu, die derzeit keinerlei Radverkehrsinfrastruktur aufweisen (z. B. Riehler Straße oder Ulrichgasse). Im Umkehrschluss heißt das, dass zahlreiche bestehende Radwege in Zukunft nicht mehr benutzungspflichtig sein werden. Schutzstreifen müssten hingegen deutlich ausgeweitet werden, von derzeit etwa 50 km auf mehr als 350 km. Auf allen anderen Straßen sind keinerlei linienhaften Radverkehrsführungen vorzusehen.

### Bike & Ride Gesamterhebung

Zur Fortschreibung des städtischen „Bike & Ride“-Konzepts werden alle zwei Jahre Gesamterhebungen an allen Haltestellen des schienengebundenen Verkehrs im Stadtgebiet hinsichtlich Anzahl verfügbarer Abstellplätze, deren Auslastung sowie die Erfassung der „wild“ abgestellten Räder durchgeführt. Die aktuelle Erhebung fand im Oktober und November 2012 statt: Die Auslastung der zur Verfügung stehenden Anlagen ist gegenüber 2010 von 104 auf 111 Prozent gestiegen und das, obwohl in der Zwischenzeit das Angebot an sicheren Abstellplätzen von rund 10.500 im Jahr 2010 um knapp 10 Prozent auf nunmehr etwa 11.400 erhöht werden konnte.

*2012 wurden weitaus mehr Schrotträder aus dem öffentlichen Raum entfernt als im Vorjahr.*

### Schrotträder

Damit die im gesamten Stadtgebiet verfügbaren Fahrradabstellanlagen auch wirklich genutzt werden können, ist es wichtig, dass „Schrotträder“ regelmäßig entfernt werden. Diese Aufgabe übernehmen die Bezirksordnungsdienste der Stadt. Im vergangenen Jahr haben diese mehr als 4.300 solcher Räder markiert. Das sind etwa 30 Prozent mehr als in den Jahren davor. Von den markierten Rädern wurden letztlich fast 2.300 durch die AWB entfernt, was einer Steigerung von mehr als 40 Prozent gegenüber 2011 entspricht (rund 1.600 entfernte Räder).

### 2012 erneut so viele Radler unterwegs wie nie zuvor

Um die Entwicklung des Radverkehrs in Köln auch statistisch belastbar zu erfassen, gibt es bekanntermaßen seit 2008 vier Dauerzählstellen im Stadtgebiet.

Mittlerweile liegen die Ergebnisse für das Jahr 2012 vor.

Insgesamt wurden rund 5,2 Millionen Radlerinnen und Radler erfasst. Das sind etwa 100.000 mehr als 2011. Dieser Zuwachs von zwei Prozent ist vor dem Hintergrund der insgesamt fahrradfreundlicheren Witterungsbedingungen in 2011 gegenüber 2012 umso positiver zu betrachten. Vergleicht man das Jahr 2012 mit 2009 wird der rasante Zuwachs des Radverkehrs noch deutlicher: In nur drei Jahren nahm dieser um 20 Prozent zu.

## Aktuell umgesetzte Maßnahmen

- Fahrradfreundliche Markierungen im erweiterten Haltestellenbereich der Liebigstraße auf der Subbelrather Straße, Installation eigener Radverkehrsampeln sowie Öffnung der Körnerstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung.
- Fahrradfreundliche Markierung des nördlichen Abschnitts der Geldernstraße zwischen Parkgürtel und Hausnummer 34. Der südliche Teil bis zur Liebigstraße wurde bereits 2011 mit Schutzstreifen und Aufstellflächen markiert.
- Mit Fertigstellung des Breslauer Platzes sind nun auch die mobilen Fahrradabstellanlagen demontiert und durch Haarnadeln ersetzt worden. Es stehen nunmehr im gesamten Platzbereich mehr als 350 sichere Abstellplätze als Ergänzung zum Angebot der Radstation im Hauptbahnhof zur Verfügung.
- Im ersten Quartal 2013 konnten zudem weitere 500 sichere Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Schwerpunkte waren die Stadtbezirke Lindenthal, Ehrenfeld und Nippes.

## Ausblick – was bringen die nächsten Monate?

- Nach intensiven Vorarbeiten ist die Bestandsaufnahme aller Einbahnstraßen im Stadtgebiet hinsichtlich ihrer Freigabe für den Radverkehr und die – unter anderem mit VCD und ADFC abgestimmte – Priorisierung von kurzfristig zu öffnenden Einbahnstraßenabschnitten abgeschlossen und wird nun den zuständigen Bezirksvertretungen zur politischen Beschlussfassung vorgelegt.
- Köln wird sich gemäß Beschluss des Verkehrsausschusses vom 15. April 2013 gemeinsam mit anderen Partnern für den Planungswettbewerb Radschnellwege bewerben. Das Landesministerium vergibt für fünf Projekte Zuschüsse von jeweils 80 Prozent für eine Machbarkeitsstudie, die Ausführungsplanung und den Bau. Als konkretes Projekt für den Wettbewerb soll zunächst die Strecke zwischen Frechen und der Kölner Innenstadt angemeldet werden.
- Mit einem Forschungsvorhaben wird das Bundesverkehrsministerium demnächst den Einsatz von Schutzstreifen auf Außerortsstraßen in der Praxis testen. Im Ausland, etwa in Belgien, Frankreich oder den Niederlanden, gibt es diese Führungsform schon länger, die StVO sieht diese Möglichkeit hingegen noch nicht vor. Mit drei Straßenabschnitten beteiligt sich Köln an dem Test: Thenhover-Escher Weg (K9), Pescher Straße (K10) und Mengenicher Straße. Die entsprechende Abmarkierung der Schutzstreifen wird voraussichtlich bereits im Mai erfolgen.

*Schutzstreifen an der Haltestelle Liebigstraße in Ehrenfeld*

## Innenstadt

Es sind derzeit drei Projekte in Bearbeitung, die für die verbesserte Durchlässigkeit des Innenstadtbereichs für den Radverkehr von großer Bedeutung sind und daher auch vom VCD in der Vergangenheit immer wieder gefordert wurden. So sollen in erster Priorität einige wichtige Einbahnstraßen im Kolumbaviertel für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Auch die bisherigen Abstimmungen zur Freigabe der Fußgängerzonen Hohe Straße und Schildergasse außerhalb der Geschäftszeiten sind bislang positiv verlaufen. In Kürze wird der Politik zudem eine Planung zum Knoten Komödienstraße/Marzellenstraße/Unter Fettenhennen zur Beschlussfassung vorgelegt, die unter anderem die Öffnung von Unter Fettenhennen für den Radverkehr in Gegenrichtung vorsieht. Gemeinsam mit der Öffnung Wallrafplatz könnte dann eine der derzeit größten Lücken im innerstädtischen Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Auch die Ausschreibung für die Erstellung eines Radverkehrsgutachtens für die Innenstadt wird aktuell vorbereitet. Das Gutachten soll, analog zum derzeitigen Verfahren für die Stadtteile Lindenthal, Sülz und Klettenberg, von mehreren offenen Bürgerveranstaltungen flankiert werden. Der VCD ist herzlich eingeladen, sich an diesem Prozess aktiv zu beteiligen.

Mehr Informationen zu aktuellen Maßnahmen und Aktionen finden Sie im Internet unter *www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/.*

*Benjamin Klein, Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln* ❐

*Wie hier in der Rupprechtstraße in Sülz wurden an vielen Orten in Köln neue Stellplätze für Fahrräder errichtet.*

# 6. Kölner Fahrrad-Sternfahrt

# Lebenswert mobil

**Die 6. Kölner Fahrrad-Sternfahrt startet am Sonntag, den 16. Juni 2013.**

Fahrradfahren liegt im Trend. Die Zahl der Fahrradfahrer wächst. Ebenfalls wächst die Unzufriedenheit über die mangelhafte Infrastruktur, die unzureichende Verkehrssicherheit und die autozentrierte Stadt- und Verkehrsplanung Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel nicht ernst genommen.

Wir wollen das ändern! Deshalb gibt es die Kölner Fahrrad-Sternfahrt.

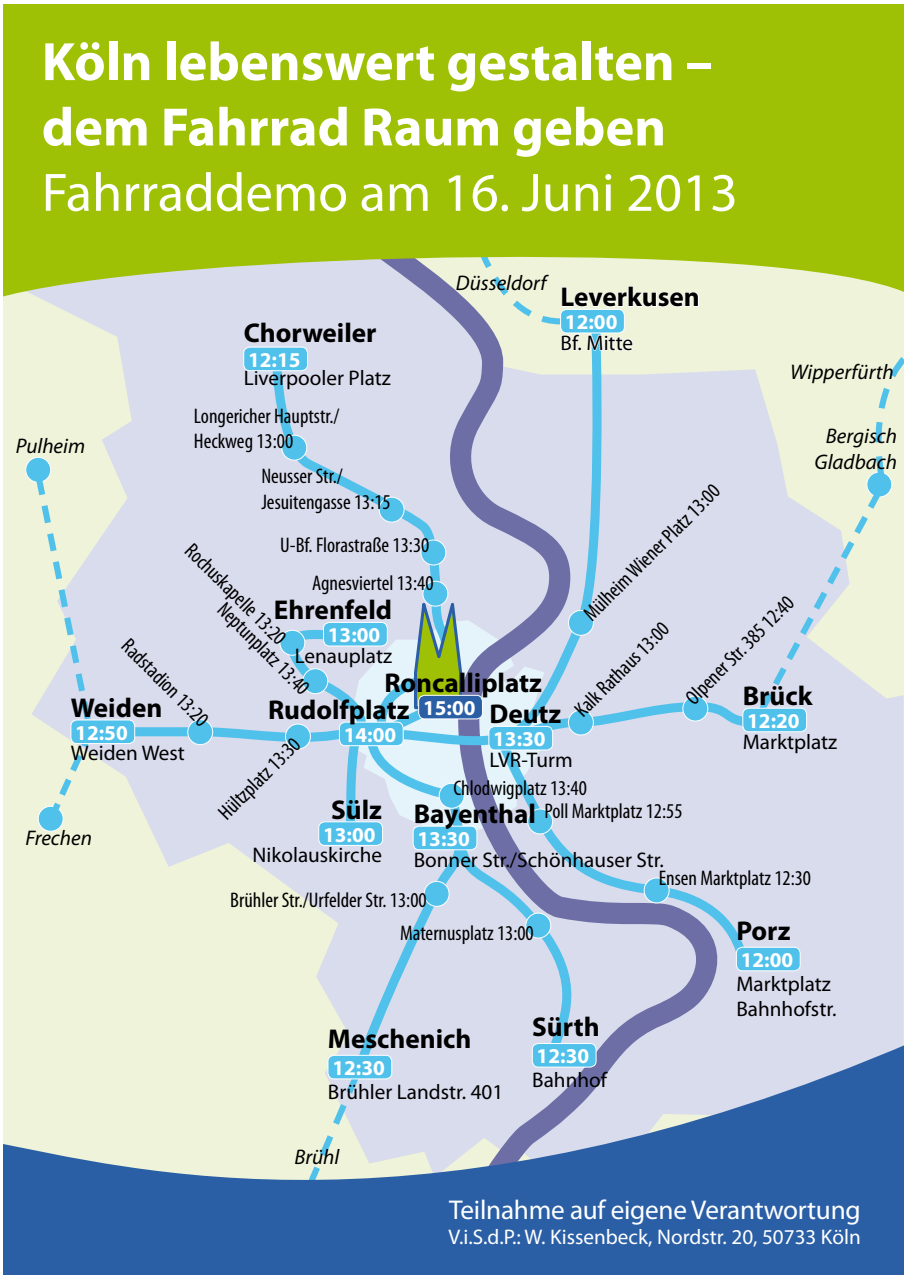
Von vielen Treffpunkten rund um Köln aus fahren wir sternförmig zum Rudolfplatz. Hier beginnt dann mit allen die große gemeinsame Rundtour durch die Innenstadt, die gegen 15 Uhr auf dem Roncalliplatz endet. Dort findet eine Abschlusskundgebung statt.

Organisiert wird die Sternfahrt vom Aktionsbündnis Kölner Sternfahrt. Zu diesem Aktionsbündnis haben sich zahlreiche Verkehrs- und Umweltverbände, Parteien, Initiativen und engagierte Bürger zusammengeschlossen. Auch der VCD gehört dazu und ist ständiges Mitglied im Kernteam. Alle haben ein gemeinsames Ziel: den Fahrradverkehr zu verbessern.

## Alle sind eingeladen

Zur Fahrrad-Sternfahrt sind alle eingeladen, die Fahrrad, Tandem oder Liegerad fahren. Und auch alle, die sich im Kindersitz oder Kinderanhänger fahren lassen. Die Teilnahme ist kostenlos und auf eigene Verantwortung. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich! Weitere Infos unter *www.sternfahrt-koeln.de*.

*Aktionsbündnis*
*Kölner Fahrradsternfahrt* ❒



*Abschlusskundgebung der Fahrrad-Sternfahrt 2012*

## DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike 2013

# Autofreie Siedlung Köln ist nominiert

**„DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike“ wird gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) und dem Zweirad-Industrie-Verband vergeben.**

Ziel ist es, mit dem Wettbewerb und dabei besonders durch die Prämierung und Vorstellung von innovativen Best-Practice-Beispielen, den Radverkehr noch mehr zu fördern. Im gleichen Maß soll durch Öffentlichkeitsarbeit rund um den Deutschen Fahrradpreis für mehr Radverkehr geworben und die Popularität des Radfahrens weiter gesteigert werden. Aus den Einsendungen wählt eine Fachjury in den Kategorien „Alltagsmobilität“ und „Freizeit/Tourismus“ je einen Gewinner aus. Beide Preise sind mit jeweils 5.000 Euro dotiert.

Der Bewohnerverein der autofreien Siedlung Köln, Nachbarn60 e.V., hat sich mit den von der Bouwfonds Immobilienentwicklung GmbH in der Siedlung realisierten „Fahrradtiefgaragen in den Mehrfamilienhäusern“ für den deutschen Fahrradpreis beworben und zwar in der Kategorie „Alltagsmobilität“, in der kreative Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs aus den Bereichen Planung, Infrastruktur, Service oder Kommunikation ausgezeichnet werden.

Und hier Auszüge aus dem Bewerbungsschreiben, welches unter dem Motto „Bequeme und sichere Alltagsnutzung von Fahrrädern“ steht:

„Mehrfamilienhäuser verfügen in der Stadt zumeist über Tiefgaragen mit Stellplätzen für Autos. In der autofreien Siedlung in Köln-Nippes verfügen auch alle Mehrfamilienhäuser über Tiefgaragen, die jedoch ausschließlich den Fahrrädern vorbehalten sind.

In diesen Fahrradtiefgaragen ist jeder Wohnung eine konkrete Abstellfläche zugeordnet und entsprechend markiert. Selbst die kleinste Wohnung verfügt über zwei Abstellplätze, große Wohnungen über bis zu fünf. Auch für Spezialräder, Kinderräder und Fahrradanhänger ist die Garage geeignet.

Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt über eine breite und flache Rampe, die auch von Kindern oder älteren Menschen fahrend oder schiebend benutzt werden kann. Die Öffnung der Türe erfolgt mittels Schlüssel.

Zur Ausfahrt aus der Tiefgarage genügt die Betätigung eines großflächigen Schalters: Die Türe zur Rampe öffnet sich automatisch, und man kann die Garage verlassen ohne abzusteigen. Das Schließen der Türe erfolgt anschließend automatisch mit Hilfe einer Zeitschaltung.

Die Tiefgaragen sind gut beleuchtet, es gibt eine breite Fahrgasse entlang der Stellplätze.

Eine Türe führt zum Treppenhaus und zu dem Aufzug, so dass Einkaufsgut mittels Fahrradanhänger bis vor den Kühlschrank gefahren werden kann.

Eine große Anzahl von Kurzzeitabstellplätzen mit bodenmontierten Bügeln vor den Mehrfamilienhäusern, Bikeports vor den Einfamilienhäusern, eine Mobilitätsstation, die verschiedene Fahrradanhänger und ein Tandem zur Ausleihe bereit hält, sowie eine öffentliche Fahrradluftpumpe runden die gute Fahrradinfrastruktur der autofreien Siedlung ab.“

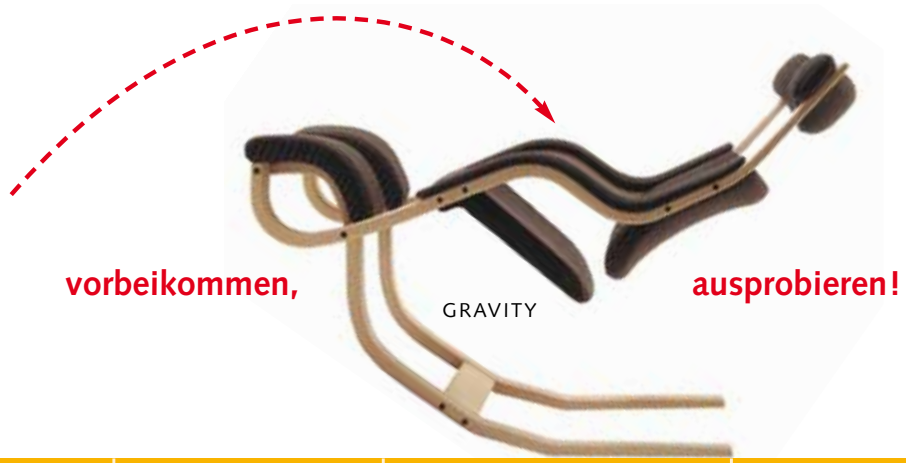
DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS best for bike

*Nominiert in der Kategorie „Alltagsmobilität“: Fahrradtiefgarage in der Autofreien Siedlung*

## Nachtrag

Am 11. April hat die Jury, die sich aus Fachleuten der Fahrradindustrie, der Verkehrsplanung, der Verbände sowie Auftraggebern, Projektpartnern und Stiftern zusammensetzt, in Düsseldorf getagt und zur Kategorie „Alltagsmobilität“ drei Projekte nominiert, darunter auch die hier dargestellten Fahrradtiefgaragen. Der Bewohnerverein erhielt eine Einladung zur feierlichen Preisverleihung im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses in Münster am 13. Mai 2013. Dort wurde dann auch das Siegerprojekt bekannt gegeben. Das Ergebnis war beim Druck dieser Ausgabe der RHEIN-SCHIENE noch offen.

*Hans-Georg Kleinmann* ❐


da Vinci
Denkmöbel
ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich
→ wunderschön
→ eine Investition für's Leben

Köln | Roonstraße 6 | am Barbarossaplatz | fon: 0221 – 921 39 50 | www.denkmoebel.de

## Fahrradnavigation I

# Neue Fahrrad-App für das Rheinland

**Der RadRegionRheinland e.V., ein Zusammenschluss von Gebietskörperschaften im Rheinland, entwickelt derzeit mit Fördermitteln des Landes NRW und der EU eine in dieser Form bundesweit einmalige App.**

Über „QuoRadis“ können beispielsweise inszenierte Touren zu den Themen Kultur, Natur, Kulinarik, Geschichte oder Architektur abgefahren werden. Auch für Familien gibt es spezielle Touren. Alle Touren eint, dass die Radfahrer an bestimmten Standorten kleine Filme, Fotos, Texte und Panorama-Aufnahmen zum Themenschwerpunkt der Tour abrufen können. Es werden somit viele Hintergrundinformationen zur Verfügung gestellt, die vor Ort nicht immer ersichtlich sind. Beispielsweise werden in kurzen Filmen Gebäude von innen gezeigt, zu denen Besucher keinen oder nur eingeschränkten Zugang haben. Auch weniger bekannte Orte werden mit ihren Geschichten gezeigt und erläutert.

Neben den inszenierten Thementouren können auch die bestehenden Radrouten im Rheinland mittels Anzeige- und Sprachfunktion abgefahren werden. „QuoRadis“ kann ferner zur Start-Ziel-Navigation genutzt werden und liefert Zusatzinformationen wie Rad-Servicestellen und Gastronomie am Wegesrand.

Ab Juni soll die App in den App Stores von Google und Apple zum Download zur Verfügung stehen. Die Navigationsfunktion sowie erste Touren können von Beginn an abgerufen und genutzt werden. Weitere Touren werden bis 2014 ergänzt. Aktuelle Informationen zur Veröffentlichung der App sind unter *www.radregionrheinland.de* zu finden. ❒

## Fahrradnavigation II

# ADFC-Fahrradstadtplan neu aufgelegt

**Mit den City-Bereichen von Hürth, Frechen, Pulheim, Leverkusen und Bergisch Gladbach**

Im neuen Outfit präsentiert sich die sechste, komplett überarbeitete Auflage des ADFC-Fahrradstadtplans Köln und Umgebung. Neben dem Stadtplan (Maßstab 1:20.000) befinden sich in der Klarsichthülle ein separater Innenstadtplan (Maßstab 1:15.000) sowie ein Beiheft mit nützlichen Tipps, Adressen und Straßenverzeichnis für Radler. Die Radwege und Radrouten sind nach Verkehrsbelastung und Wegequalität bewertet. Besonders hervorgehoben sind die ausgeschilderten Routen des landesweiten Radverkehrsnetz NRW sowie weitere Themenrouten.

Ob zur Arbeit, zum Einkauf, zur Schule, Uni, Ausbildung oder in der Freizeit – der neue Fahrradstadtplan hilft allen aufs Rad. Denn es hat sich einiges getan in Köln und Umgebung: So wurden viele Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet und Radstreifen auf der Fahrbahn markiert.

Im Einzelnen enthält der Fahrradstadtplan, an dessen Anfertigung unter anderem auch Mitglieder des Arbeitskreises Fahrrad des VCD Regionalverbandes Köln beteiligt waren:

- ein komplett überarbeitetes und aktualisiertes Radwegenetz
- eine qualitative Bewertung sämtlicher Radwege und -routen
- Angaben zur Verkehrsbelastung
- Themenrouten
- ausgeschilderte Radrouten des landesweiten Radverkehrsnetz NRW
- Fahrradwerkstätten und Fahrradvermietung
- überdachte Fahrradabstellanlagen (Bike & Ride) und Radstation®
- Liniennetz mitsamt Haltestellen und Bahnhöfen des Schienenverkehrs
- Adressen- und Straßenverzeichnis
- nützliche Tipps zum Radeln in und um Köln

### Bezug

Die Karte ist zum Preis von 14,95 Euro im Buchhandel erhältlich. Sie kann auch beim ADFC Köln und Umgebung oder über das Büro des VCD Regionalverbandes Kölnn bezogen werden. ❒

VRS ...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

*Umsteigen lohnt sich. Für den Klimaschutz. Aber auch für Sie.*
*Mit Bus und Bahn sind Sie staufrei und komfortabel unterwegs.*
*Aber das können Sie nur selbst entdecken. Wann fahren Sie besser?*

***Mehr Infos unter www.vrsinfo.de***
***Schlaue Nummer für Bus & Bahn (0 180 3) 50 40 30***
*(9 Ct./Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 42 Ct./Min.)*

## Gastbeitrag zu Velo 2010

# Die Verbände als wichtiger Partner der Polizei Köln

POLIZEI
Nordrhein-Westfalen
Köln

Als begeisterter Fahrradfahrer bin auch ich fast täglich mit dem Rad unterwegs und kenne aus dem eigenen Erleben die Sorgen von Radfahrern im Straßenverkehr.

„Sicherheit für Fahrradfahrer“ ist ein Schwerpunkt, dem sich die im Jahr 2004 neu strukturierte Direktion Verkehr der Polizei Köln gewidmet hat.

Da dieses Thema so komplex ist, war schnell klar, dass die Polizei Köln das nicht alleine schafft. Deshalb holte mein Vorgänger Klaus Steffenhagen seinerzeit die Stadt Köln, die Seniorenvertretung der Stadt Köln, die Verkehrswacht Köln e. V., den AVEK Arbeitskreis Verkehrserziehung Köln und den ADAC sowie die Verbände VCD und ADFC an einen Tisch, um sich gemeinsam mit diesem Thema auseinander zu setzen. So entstand im Jahr 2005 der Expertenkreis Velo2010 – eine Ordnungspartnerschaft, deren Motto „Weniger verunglückte Radfahrer und mehr Partnerschaftlichkeit unter allen Verkehrsteilnehmern auf Kölns Straßen“ war.

Ziel war und ist die Senkung der Verkehrsunfälle, bei denen Radfahrer verunglücken. Im Laufe der Jahre wurden viele Aktionen gemeinsam durchgeführt. Die Ordnungspartnerschaft wurde im Jahr 2006 mit dem Landespreis für Innere Sicherheit und dem „Safety Star“ ausgezeichnet.

Der Expertenkreis Velo2010 hat bereits einen großen Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. Anhand genauer Unfallanalysen wurden Brennpunkte herausgefiltert und anschließend präventiv wie repressiv bekämpft.

Bereits bei unserer Pressekonferenz im Januar dieses Jahres habe ich sehr deutlich gemacht, dass wir ein besonderes Augenmerk auf die so genannten „schwachen Verkehrsteilnehmer“ legen müssen. Obwohl die Anzahl der Radfahrer auf Kölns Straßen permanent steigt, ist jeder verunglückte Velofahrer einer zu viel.

Ein wesentliches Merkmal des Expertenkreises und bis dahin absolut einzigartig war der konstruktive Informationsaustausch zwischen den Behörden, Verbänden und Vereinen – auch, wenn es mitunter unterschiedliche Meinungen, Interessen bzw. Standpunkte zu vertreten galt. Im Jahr 2012 setzten der VCD und der ADFC auf eigenen Wunsch ihre Mitgliedschaft in der Ordnungspartnerschaft aus. Ein Umstand, den ich sehr bedaure, denn die Beteiligung der Fahrradverbände ist eine „tragende Säule“, wenn es um die Existenz des Expertenkreises Velo2010 geht.

*Wolfgang Albers*
(Foto: Polizei Köln)

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch auf einen wichtigen positiven Bestandteil von Velo2010 aufmerksam machen: In der Ordnungspartnerschaft treffen sich alle Partner völlig unbürokratisch und auf so genanntem „kleinen Dienstweg“ – wo gibt es das heute noch?!

Ich bin der festen Überzeugung: Wir sind alle in der Verantwortung für ein gutes Klima zwischen den Fahrradfahrern und den anderen Verkehrsteilnehmern. Die polizeiliche Verwarnung oder auch der Präventionshinweis sind ein Teil des Ganzen; das Ganze besteht jedoch aus deutlich mehr!

Verkehrssicherheit ist eng verbunden mit Verkehrsplanung und der Frage, welche Bedeutung den einzelnen Verkehrsmitteln dabei beigemessen wird. Ich begrüße es deshalb ganz außerordentlich, dass die Partner auch weiterhin in Kontakt sind und unter der Moderation von Frau Scho-Antwerpes und einem externen Moderator den Prozess aufarbeiten, damit der Expertenkreis weiter besteht.

Leider hat der ADFC seine Velo2010-Mitgliedschaft am 21. März vollständig aufgekündigt.

Auch wenn sich vielleicht die Rahmenbedingungen oder Schwerpunkte verändern, sehe ich den weitergehenden Sitzungen mit großem Interesse entgegen und biete auch an, die Vereinssitzungen der beteiligten Verbände zu besuchen und mich an dem Austausch mit ihnen zu beteiligen.

*Wolfgang Albers,*
*Polizeipräsident Köln* ❒

## Call a Bike

# Shareconomy auf dem Rad

**Der Winter ist vorbei. Und seit Mitte März sind Call a Bikes in Köln wieder verfügbar.**

In den letzten Jahren habe ich die Räder der Deutschen Bahn regelmäßig genutzt. Sie sind robust, praktisch und müssen von mir nicht gewartet werden. Und die erste halbe Stunde Fahrt ist in der Jahresgebühr inbegriffen. Radfahren mit Call a Bike macht einfach Spaß!

Lästig war nur das Zurückgeben. Man musste anrufen, den Code durchgeben, den Standort aufsprechen. Das kostete mich dank Handy-Flatrate zwar keine Telefongebühren, aber Zeit. Und mitunter hab ich das auch vergessen und dann gab es Stress pur. Ich war auf das Wohlwollen der Hotline angewiesen; wenn dann manchmal eine Stunde vergangen war, musste ich die Zeit zahlen, etwa einmal im Monat kam das vor. Das entfällt in Köln nun. Der Standort wird per GPS automatisch erfasst. Klasse!

Wer braucht da noch ein eigenes Fahrrad? Gemäß dem diesjährigen Motto der CeBIT: Das ist Shareconomy.

*Eberhard Blocher* ❒

cambio CarSharing

# Ein Auto, wenn Sie es brauchen.

**55 x in Köln**
**4 x in Bonn**

CarSharing heißt mehr Flexibilität, mehr Unabhängigkeit, weniger Kosten und weniger $CO_2$.

**cambio-carsharing.de/bonn**
**cambio-carsharing.de/koeln**

## Ausflugstipp: Von Marienheide nach Opladen

# Über Bergische Panorama-Radwege

**Im Bergischen Land entsteht zurzeit ein Netz ehemaliger Bahntrassenradwege, auf denen sich in wenigen Jahren die Region von der Ruhr im Norden bis zur Sieg im Süden größtenteils frei von Steigungen und Kfz-Verkehr durchqueren lässt. Die Trassen verlaufen meist auf Höhenkämmen, entlang von Flüssen oder schlängeln sich aus den Tallagen mit sanften Anstiegen auf die Höhen und von dort mit leichtem Gefälle talwärts. Steigungen von maximal 2,5 Prozent ermöglichen entspanntes Radfahren.**

Der erste Tourabschnitt führt mitten durch den Naturpark Bergisches Land auf der **Bahntrasse der früheren Wippertalbahn**. Die 1876 zwischen Lennep und Wipperfürth eröffnete und 1902 bis Marienheide verlängerte Bahnlinie wurde 1996 endgültig stillgelegt. 2001 wurde der Radwegabschnitt zwischen Marienheide und Ohl eingerichtet, seit 2012 ist die gesamte Streckenführung asphaltiert und der Lückenschluss zwischen Hückeswagen und Bergisch Born freigegeben.

Der zweite Abschnitt verläuft auf der im Volksmund als **Balkan-Express** titulierten Strecke und verbindet die Bergischen Städte Lennep, Wermelskirchen und Burscheid mit der früheren Kreisstadt des Rhein-Wupper Kreises, Opladen. Diese 1876 in Betrieb genommene und Mitte der 1990er Jahre endgültig stillgelegte Bahnstrecke war vor allem für den Güterverkehr von großer Bedeutung. 1991 fuhr der letzte Personenzug zwischen Hilgen und Opladen, 1997 wurde das verbliebene Teilstück zwischen Wermelskirchen und Lennep stillgelegt.

In **Marienheide** beginnt die bergische Tour am Bahnhofsvorplatz. Von der einstigen Bedeutung als Bahnknoten ist heute bis auf ein einziges Gleis nichts mehr übrig geblieben. Immerhin ist geplant, die heute hier endende Bahnlinie in naher Zukunft ins märkische Meinerzhagen zu reaktivieren. Marienheide lag im Mittelalter am Schnittpunkt zweier **Handelswege**. Eine mittelalterlich überregional bedeutende Straße war immer auch ein Pilgerweg; Köln war natürlich ein wichtiges Etappenziel der Pilger. Sie folgten meist den alten Fernhandelsstraßen der Hanse und der **Heidenstraße** und suchten unterwegs gerne Wallfahrtsorte auf. In Marienheide schnitt sich die Heidenstraße mit der **Bergischen Eisenstraße**. So war Marienheide für mehrere Jahrhunderte ein bedeutender Marktplatz für Eisenerz, Schmiede- und Tuchwaren.

Am Ortsende beginnt hinter dem Rathaus am Kreisel der Bahntrassenweg, der in der Folge immer leicht bergab führt. Kurz vor Erreichen der Ortschaft **Ohl** zeugt das dortige alte Bahnhofsgebäude mit angeschlossenem Güterschuppen von der früheren Bedeutung der Wippertalbahn. Kurz dahinter lohnt sich ein Abstecher zur **Villa Ohl**. Dieses Gebäude war einst Residenz des Pulverfabrikanten Buchholz, hier ist als Pulvermuseum heute die regionale Sozial- und Industriegeschichte dokumentiert.

Zurück zum Bahntrassenweg führt uns die Route vorbei an ehemaligen und noch aktiven Fabrikgebäuden, jedoch abseits der auf der Höhe liegenden Weiler und Ortschaften vorbei. Neu angelegte Rastplätze entlang des Weges mit Blick in die Wipperaue laden zu einer kurzen Pause ein.

Ein Abstecher in die Ortsmitte der einstigen bergischen Hansestadt **Wipperfürth** lohnt in jedem Fall. Von dort geht es entlang der alten Bahnstrecke weiter zum Segelflugplatz Neye, auch hier lohnt bei klarem Himmel eine Rast, um den dortigen Flugbetrieb zu beobachten. Wir setzen unsere Fahrt fort, nach wenigen Kilometern geht es vorbei

*Rast am Wipperfürther Marktplatz*
(Foto: Norbert Schmidt)

**Start:** Bf Marienheide
**Ziel:** Bf Opladen
**Länge der Tour:** 36 km bis Lennep bzw. 50 km bis Opladen (mit Abstecher nach Lennep: 60 km)
**Bewertung:** eher leicht; für Einsteiger, Kinder und auch mit Fahrradanhänger gut geeignet
**Streckenprofil:** erster Abschnitt flach mit leichtem Gefälle/leichten Steigungen; eine Unterbrechung mit kurzem Gefälle und kurzem Steilstück in Wiehagen; etwa 200 Höhenmeter müssen bewältigt werden. Zweiter Abschnitt eben, meist mit leichten, zum Teil langgezogenen Gefälleabschnitten, einige wenige kurze Steigungsstücke bei Rampen und Auffahrten; lediglich 90 Höhenmeter sind zu bewältigen.
**Ausschilderung:** ab Bf Marienheide zunächst dem Symbol „Wasserquintett“ folgen, später den rot-weißen Wegweisern der landesweiten Radwegweisung NRW, in der Ortsdurchfahrt Wermelskirchen den Schildern „Panorama-Radweg Balkantrasse“, später den rot-weißen Radwegweisern bis Burscheid folgen. Das letzte Teilstück der Balkantrasse auf Leverkusener Stadtgebiet wird vsl. in 2014 fertiggestellt, die heutige Alternativroute über Dierath ist nicht ausgeschildert.
**Anreise:** mit der Bahn bis Marienheide (RB 25)
**Abreise:** mit der Bahn ab RS-Lennep (RB 47), in Solingen Hbf umsteigen in RE 7, RB 48 in Richtung Köln. Diese beiden Linien bedienen auch den Bf Opladen.

Weitere Infos:
- *www.wasserquintett.de*
- *www.balkantrassse.de*
- *www.panorama-radwege.bahntrassenradeln.de*

*Balkantrasse bei Burscheid*
(Foto: Norbert Schmidt)

am ehemaligen Haltepunkt **Kleineichen** nach **Hückeswagen**. Hier lohnt in Höhe der neu gestalteten Wupperaue ein Abstecher auf den Schlossberg, nach einem Bummel durch die schmalen Gassen mit ihren verschieferten Fachwerkbauten bieten sich von der Bergkuppe am Schloss schöne Ausblicke. Der Stadtkern unterhalb des Schlosses ist trotz zweier Großbrände Ende des 18. Jh heute noch geprägt von bergischen Fachwerkbauten in charakteristischer Schieferbauweise und den Tuchmachervillen entlang der Bachstraße.

Wir verlassen hinter dem Kreisel am Mühlenweg das bergische Tuchmacherstädtchen; in der Folge führt uns der Mitte 2012 eröffnete Abschnitt mit einer leichten Steigung bis Winterhagen. Unterwegs bieten sich schöne Ausblicke auf den Vordersee der Wuppertalsperre sowie auf die hügelige Umgebung mit ihren Weiden und Streuobstwiesen. Bei der Durchfahrt durch den **Höhsieper Tunnel** fällt rechter Hand eine eingezogene Wand auf; dahinter haben Fledermäuse ihr Refugium. So können diese nachtaktiven Tiere tagsüber unbehelligt „abhängen“ und die Radler müssen nicht wie andernorts in der kälteren Jahreszeit den Tunnelabschnitt umfahren. Unterbrochen wird die Route durch ein steiles Gefälle bis zur Querung einer Bundesstraße, auf der anderen Straßenseite geht dann ein kurzes Stück steil bergan und weiter auf der ehemaligen Bahntrasse.

Kurze Zeit später begleiten alte Signalanlagen, bemooste Kilometer-Steine und aufgelassene Streckentelefone die Route bis zur Verzweigung bei **Bergisch Born**. Wer mit einem E-Bike oder Pedelec unterwegs ist, kann auf einer vorher am Wegesrand angekündigten Ladestation seinen Akku aufladen – und währenddessen im angeschlossenen Biergarten die Wartezeit überbrücken.

Nun muss man sich entscheiden: Entweder weiter in Richtung Wermelskirchen oder nach Remscheid-Lennep zu fahren; die dortige Altstadt lohnt in jedem Fall einen Besuch! Nach etwa 5 Km erreichen wir den mittlerweile barrierefrei umgestalteten **Bahnhof Lennep**. Ab hier bietet sich ein Abstecher in den historischen Ortskern des heutigen Remscheider Stadtteils an.

Nach Verlassen der Altstadt geht es über die Kölner Straße wenige Meter hinter dem ehemaligen Hertie-Kaufhaus rechts bergauf zum **Bahnhof Lennep**, hier lässt sich die Tour abbrechen oder auf dem Bahntrassenweg zurück nach Bergisch Born fortsetzen.

## Weiter ab Bergisch Born

Am Rastplatz stößt der Bahntrassenweg der einstigen Wippertalbahn auf die Balkantrasse, links geht es weiter in Richtung Wermelskirchen. Am Ortsbeginn endet – vorerst – die Führung auf der bis hierhin komfortablen Trasse; der weitere Verlauf der einstigen Bahnstrecke wurde zu Beginn des neuen Jahrtausends von einer ebenso neu angelegten Umgehungsstraße unterbrochen. Glücklicherweise ist nun der motorisierte Verkehr auf den innerörtlichen Straßen nicht mehr so präsent wie vor dem Bau der Umgehungsstraße, auch weisen die neu aufgetragenen Radstreifen den Autoverkehr zumindest optisch auf die Präsenz des Radverkehrs in der Bergischen Höhenstadt hin.

Bei der Durchfahrt durch Wermelskirchen fallen ebenso wie in Lennep Fachwerkbauten in typisch bergischer Schieferung und grünen Schlagläden auf, so wie das Hotel zur Eich an einer belebten Kreuzung. Wen der Autoverkehr nicht stört, kann in einer der Außengastronomien eine Pause einlegen und das kleinstädtische Treiben beobachten. Heute lassen sich im Ort an Wochenenden deutlich mehr Radler ausmachen als noch vor Fertigstellung des Balkantrassen-Radwegs.

Nach einer schwungvollen Bergabfahrt erreichen wir am Ortsende den Betriebshof des regionalen Busunternehmens RVK; an der dortigen Einmündung zur B 51 geht es wieder auf die alte Bahntrasse, zuerst vorbei an den ehemaligen Haltepunkten **Tente** und **Unterstraße**, später am alten Bahnhofsgebäude des Burscheider Ortsteils **Hilgen** wieder zurück zur B 51. Nach einer weiteren Unterbrechung der Bahntrasse in Hilgen geht es über einen nicht asphaltierten Fußweg wieder hinab auf den Bahntrassenradweg. In der Folge durchqueren wir eine Wellblechtunnelröhre, unterqueren einige Brücken und gelangen an einen ehemaligen Bahnhofsvorplatz. Der stehengebliebene Güterschuppen mit dem Bahnhofsnamen zeigt uns an, dass wir nun Burscheid erreicht haben.

Rastplätze und Relikte der früheren Eisenbahntechnik wie Signale, Streckentelefone und Kilometersteine begleiten uns im weiteren Verlauf. Im Ortsteil **Kuckenberg** endet der ausgebaute Teil des Bahntrassenradweges, das dortige

(Fortsetzung auf Seite 40)

*Dieser Tourenvorschlag wurde in modifizierter Form übernommen aus dem Radwanderbuch von Norbert Schmidt: „Mit dem Fahrrad über alte Bahntrassen im Bergischen Land“, erschienen im Bachem-Verlag, 1. Auflage 2013, 128 S., Preis: 14,95 Euro.*

*Unter www.bachem.de/verlag/freizeit/radfahren lassen sich die zu den jeweiligen Teilstrecken gehörenden GPS-Tracks herunterladen.*

(Fortsetzung von Seite 39)

Bahnhofsgebäude wird heute privat genutzt. Über den Rad-/Gehweg der Kreisstraße führt uns die Route bis zur endgültigen Fertigstellung des letzten Abschnitts zwischen Kuckenberg und Opladen durch das Straßendorf **Dierath** hindurch, schmucke Fachwerkbauten und liebevoll gestaltete Vorgärten stellen einen optischen Kontrast zur vorherigen Bahntrassenvegetation dar. Am Ortsende geht es über einen Höhenweg entlang des Bergkamms weiter, später auf ungeteertem Feldweg. Der weite Blick in die Kölner Bucht zeigt uns bei klarer Sicht neben dem Bayerwerk und den Kölner Dom sogar die Kühltürme der Kraftwerke des linksrheinischen Braunkohlegebietes im Rhein-Erft-Kreis, bevor es entlang von Pferdekoppeln und eines Obstlehrpfades schließlich bei **Claashäuschen** bergab ins **Wiembachtal** geht.

Im Talbereich angekommen, queren wir den Bachverlauf und fahren (oder schieben) den schmalen Pfad entlang bis in Höhe des dortigen **Schwimmbades Wiembachtal**. Dieses Bad stand ebenso wie die alte Bahnstrecke kurz vor der endgültigen Auflassung, heute lädt es an warmen Sommertagen kurz vor Ende unserer Tour zu einer Badepause ein. Wem dies zu umständlich ist, kann kurz danach in das am Ende der Talstraße liegende **Naturgut Ophoven** einkehren und dort entspannen – entweder im dortigen Außenbereich oder im angegliederten BioBistro. Dieses Opladener Kleinod auf dem Grundstück einer denkmalgeschützten Wasserburg bietet neben Kräuterbeeten und Obstbäumen auch Blumenwiesen und Weidenzelte, ja sogar ein Kindermuseum (EnergieStadt) an. Es ist weit über die Stadtgrenzen Leverkusens bekannt und ein beliebter Ausflugsort von Klassenfahrten, ein typisch außerschulischer Lernort. Kindergeburtstage finden hier ebenso regelmäßig statt wie Seminare zu aktuellen Klima-, Energie- und Umweltfragen.

Von hier ist es nicht mehr weit bis zum **Bahnhof Opladen**, unserem Zielpunkt der Radtour.

*Norbert Schmidt* ❒

Verkehrsclub Deutschland VCD – Regionalverband Köln

# Einladung zur Mitgliederversammlung

Der Vorstand des VCD Regionalverbandes Köln lädt herzlich alle Mitglieder aus Köln, Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Oberbergischen Kreis, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Euskirchen zur **diesjährigen Mitgliederversammlung** ein.

**Termin:** **Mittwoch, 3. Juli 2013, 19.00 Uhr**

**Ort:** **Bürgerzentrum Alte Feuerwache,**
**Melchiorstr. 3 in Köln**
(Nähe U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz)

Die Versammlung findet im Kleinen Forum über dem VCD-Büro statt.

**Tagesordnung:**

1. Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung
2. Rechenschaftsbericht und Aussprache
3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache
4. Entlastung des Vorstands
5. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten
6. Perspektiven der zukünftigen Arbeit
7. Verschiedenes

**Den Abschluss der Versammlung begehen wir anlässlich unseres Jubiläums mit einem besonderen Buffet.**

**Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.**

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

## Kein Speisewagen mehr im Rheintal

# Rheinländer leiden gastronomisch unter Stuttgart 21

**Ungeahnte Nebenwirkungen eines teuren Bahnprojekts**

Der Abriss des gerade im Vergleich zu Köln gut funktionierenden Stuttgarter Hauptbahnhofs und der milliardenschwere Neubau unter der Erde haben jetzt nicht mehr nur finanzielle Folgen für dringende Gleisausbauten in NRW.

Nachdem beim „bestgeplanten Großprojekt“ im Gleis-Vorfeld des bereits zur Hälfte abgerissenen Hauptbahnhofs dreimal hinter einander an der selben Stelle ein Intercity entgleist war, wurde als eine Maßnahme die Mitfahrt von Speisewagen in IC-Wendezügen untersagt. Diese sind etwas länger als die übrigen IC-Waggons und ihre Puffer können sich in den engen Kurvenradien der Baustelle verkanten.

Daher fahren im Rheintal auf der IC-Linie Hamburg-Köln-Stuttgart jetzt keine Speisewagen („Bordrestaurant“) mehr mit, sondern nur ein „Bordbistro“, in dem es nur kleine Speisen gibt. Damit entfällt die wunderbare Möglichkeit, eine gepflegte Mahlzeit mit Blick auf die Loreley oder das Ruhrgebiet zu genießen.

Die aktuellen Speisekarten können übrigens auf *www.bahn.de* unter *Service/Während der Reise/Bordbistro* und *Bordrestaurant* eingesehen werden.

*Kay Queetz* ❐

# Kontakte – Infos – Hilfe

| | |
|---|---|
| **Stadt Köln** | |
| Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen) | 0221 221-32000 |
| Fahrradbeauftragter | 0221 221-21155<br>*fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de* |
| Informationen zum Radverkehr | *www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr* |
| **NRW-Hotline** | |
| Fahrplanauskunft für alle Busse und Bahnen in NRW (auch KVB) | 01803 504030 (9 Cent/Minute) |
| **Deutsche Bahn AG** | *www.bahn.de* |
| Zentrale Rufnummer u. a. für Reiseservice (Auskunft, Fahrkarten), Radfahrer-Hotline, Kundendialog Fernverkehr und Regio DB, Fahrgastrechte | 01805 99 66 33 (14 Cent/Minute aus dem Festnetz der Deutschen Telekom) |
| Elektronische Auskunft DB | 0800 1507090 (gratis aus dem Festnetz)<br>01805 221100 (Mobilfunk, kostenpfl.) |
| Vandalismus (Bundespolizei) | 0800 6 888 000 (jetzt gratis) |
| **KVB – Kölner Verkehrsbetriebe** | *www.kvb-koeln.de* |
| Telefonzentrale | 0221 547-0 |
| Vandalismus bei KVB | 0221 547-1234 |
| Beschwerden | 0221 547-3360 |
| **RVK – Regionalverkehr Köln GmbH** | *www.rvk.de* |
| Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden, Fundsachen) | 01804 131313 (20 Cent bei Anruf aus dem Festnetz der Deutschen Telekom) |
| **Verkehrsverbünde** | |
| AVV – Aachener Verkehrsverbund | *www.avv.de* |
| VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr | *www.vrr.de* |
| VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg | *www.vrs-info.de* (Tel.: 0221 20808-0) |
| **Schlichtungsstelle Nahverkehr** | *www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de* |
| Verbraucherzentrale NRW | 0211 3809380, Mo – Do, 10 – 12 Uhr |
| **Verkehrsinitiativen, Sonstiges** | |
| VCD (Bundesverband, Service) | *www.vcd.org* |
| VCD-Kreisverband Köln und Umgebung | *www.vcd-koeln.de* |
| ADFC Köln | *www.adfc-koeln.de* (Tel.: 0221 323919)<br>*adfc-koeln@netcologne.de* |
| Autofreie Siedlung Köln | *www.nachbarn60.de* |
| Pro Bahn | *www.pro-bahn.de* |
| Verkehr allgemein | *www.nahverkehr-online.de*<br>*www.verkehrsinfo.nrw.de* |


## Impressum

**Herausgeber:**
VCD – Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln

**Redaktion:** Reiner Kraft, Markus Meurer, Christoph Reisig, Lissy Sürth

**Mitgegründet von** Josiane Peters ✞

**Anzeigenverwaltung:** Ralph Herbertz

**Bankverbindung:**
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ: 370 205 00
Konto-Nr.: 824 55 00

**Spendenkonto:**
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ: 370 205 00
Konto-Nr.: 824 55 02

**Auflage:** 10.000 Exemplare

**Satz/Druck:**
Sutorius Printmedien GmbH & Co. KG,
Blériotstraße 8, 50827 Köln

Die RHEIN-SCHIENE ist das Publikationsorgan des VCD Regionalverbands Köln e. V. und wird kostenlos verteilt.

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

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

Die Schreibweise von man/frau bleibt den AutorInnen überlassen.

**E-Mails an die Redaktion:**
*rheinschiene@vcd-koeln.de*

Ein Teil der Auflage enthält Beilagen der VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH sowie der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE).
Wir bitten um freundliche Beachtung.

# VCD Regionalverband Köln e. V.

## Vorstandsteam

Eberhard Blocher, Ralph Herbertz, Bernd Herting, Helga Jochems, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Volker Kunstmann, Melani Lauven, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Christoph Reisig

## Anschrift

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

## Bürozeiten

Das VCD-Büro ist an zwei bis drei Tagen in der Woche besetzt. Kernöffnungszeiten sind Montag von 15 bis 18 Uhr und Donnerstag von 9 bis 12 Uhr.

Da sich aufgrund externer Termine Änderungen ergeben können, erfahren Sie die aktuellen Öffnungszeiten unter unserer Rufnummer 0221 7393933.

## Vorstandssitzungen

Einmal monatlich dienstags um 19:30 Uhr im VCD-Büro. Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die Termine der nächsten Treffen erfahren Sie ebenfalls unter unserer Rufnummer 0221 7393933 oder auf *www.vcd-koeln.de*.

## Arbeitskreise

Besonders aktiv sind derzeit die Arbeitskreise ÖPNV und Radverkehr. Beide treffen sich monatlich.

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

Ein Anruf im VCD-Büro oder eine E-Mail an *info@vcd-koeln.de* führt zu den gewünschten Informationen oder Personen.

# Eine Spende ...

... zugunsten des VCD Regionalverbands Köln trägt dazu bei, dass unsere Service-Leistungen, beispielsweise die RHEIN-SCHIENE, erhalten bleiben.
Ab 10,00 Euro pro Jahr auf unser

**Konto Nr. 8245502**
**bei der Sozialbank Köln**
**(BLZ 370 205 00)**

erhalten Sie eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung.

Vielen Dank!

**Die Arbeit des VCD Regionalverbands Köln e. V. wird von unseren Förderern unterstützt:**

- Radlager Nirala Fahrradladen GmbH, Sechzigstr. 6, 50733 Köln, Tel. 0221 734640, *www.radlager.de*
- Stadtrad, Bonner Str. 53 – 63, 50677 Köln, Tel. 0221 328075, *www.stadtrad-koeln.de*

# Jetzt Mitglied werden!

Unterstützen Sie die umwelt- und verkehrspolitischen Ziele des Verkehrsclubs Deutschland durch Ihre Mitgliedschaft.

Unter allen Neumitgliedern des Regionalverbandes ab dem 1. Juni dieses Jahres, die **spätestens zum 1. Januar 2014** beitreten, verlosen wir die abgebildete Ortlieb-Fahrradtasche mit VCD-Enblem.

Die Gewinnerin oder der Gewinner wird Anfang Januar 2014 ermittelt und erhält die Tasche kostenfrei zugesandt.

### Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

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

Jahresbeitrag

☐ **Einzelmitgliedschaft** (mind. 50 Euro).....

☐ **Haushaltsmitgliedschaft** (mind. 62,50 Euro).....
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)

☐ **Reduzierter Beitrag** (mind. 25 Euro).....
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)

☐ **Juristische Person** (mind. 150 Euro).....
(Vereine usw.)

☐ **Jugendmitgliedschaft**
Ich bin unter 26 Jahre und bekomme den Mitgliedsbeitrag im ersten Jahr geschenkt. Danach zahle ich den Beitrag der von mir gewählten Art der Mitgliedschaft (bitte oben ankreuzen).

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

Name, Vorname (oder Verein usw.)*

Straße und Hausnummer*

PLZ und Wohnort*

Geburtsdatum Fon

E-Mail

Datum und Unterschrift*

* Pflichtfeld, bitte ausfüllen.

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

### Einzugsermächtigung:

**Ich helfe Verwaltungskosten sparen. Deshalb ermächtige ich**

☐ den VCD e.V., den Jahresbeitrag

☐ die VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH, die Versicherungsbeiträge

bis auf Widerruf zum jeweiligen Fälligkeitstermin (Folgebeiträge am 1. des jeweiligen Monats) zu Lasten des folgenden Kontos einzuziehen:

Konto-Nr. Bankleitzahl

Geldinstitut

KontoinhaberIn

Datum, Unterschrift KontoinhaberIn

NW 1800

**Bitte einsenden oder faxen:**
**VCD e.V. · Postfach 610148 · 10921 Berlin · Fax 030/280351-10**

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

# Das Unternehmen

## > Innovationsführer RVK

### Vision „Null Emission“:
### Bei der RVK schon heute Realität.

**Die Wasserstoff-Hybridbusse der Regionalverkehr Köln GmbH sind ein länderübergreifendes Pilotprojekt, das durch die Kooperation von Wirtschaft, Forschung und Politik möglich wurde. Alle Infos hierzu und vieles mehr auf der RVK-Website:**

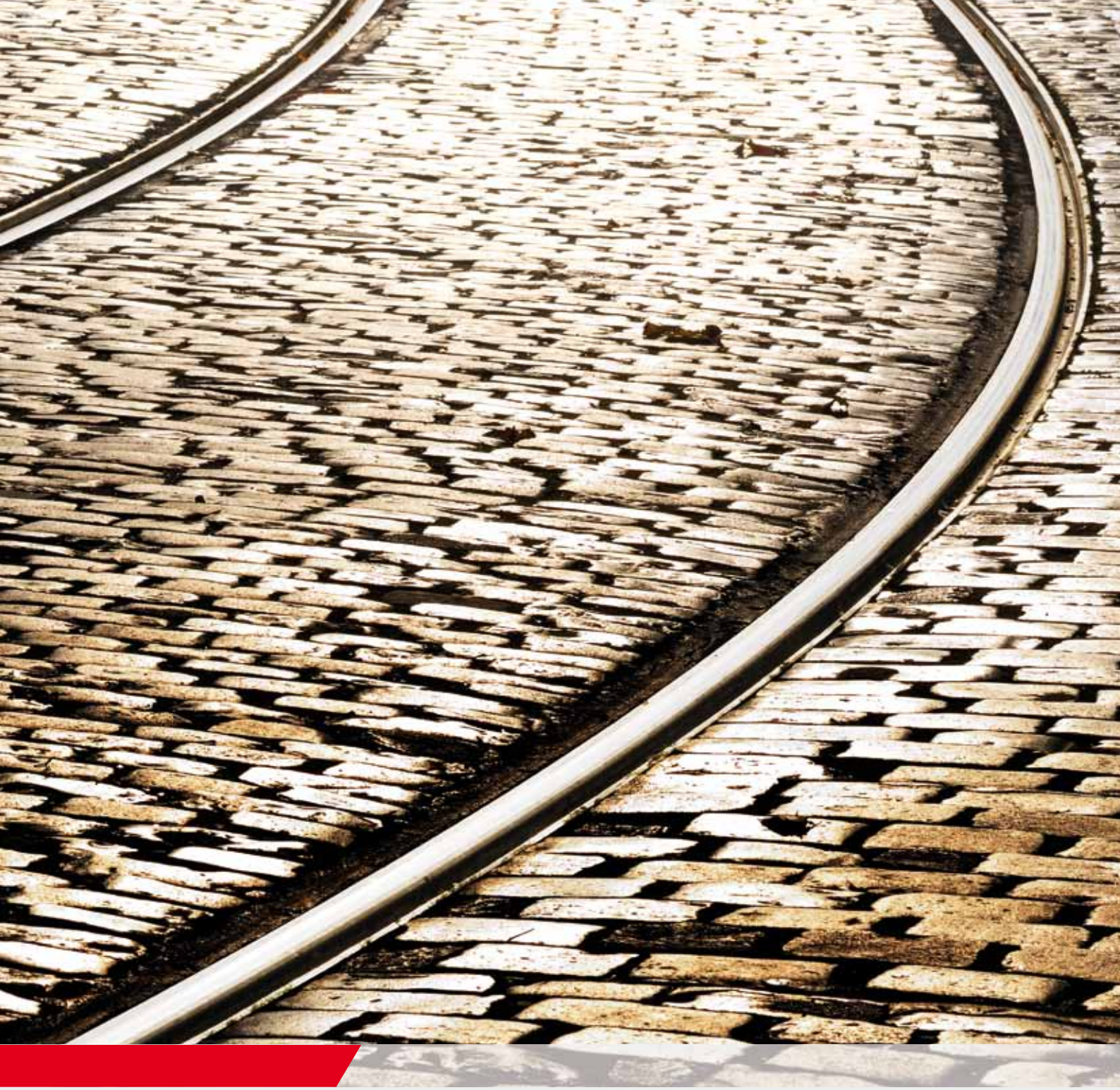
**www.rvk.de**

Gefördert vom Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und vom Land Nordrhein-Westfalen

EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung

Wir bewegen die Region

Regionalverkehr Köln GmbH



# Beim Klima noch die Kurve kriegen?

## Öfter Bus & Bahn fahren!

Minimum für jeden umweltbewussten Haushalt:
Ein Formel9Ticket – reihum für alle. Vor 9 Uhr:
Das MonatsTicket im Abo oder das Aktiv60Ticket.

www.kvb-koeln.de
01803.504030
(9 C/min dt. Festnetz; Mobilfunk max. 42 C/min)

VRS KVB Kölner Verkehrs-Betriebe AG

**Menschen bewegen**