



RHEIN-SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung



- Jubiläumsausgabe: Nummer 50!
- Nord-Süd-U-Bahn: Südlicher Vorlaufbetrieb?
- Velo2010: Partnerschaft auf Augenhöhe?

„Für kompakten Fahrspaß
muss ich nicht erst 65 werden.“



Schnell • Stark • Kompakt:
das P-kompakt von der
VSF-Fahrradmanufaktur mit

- leistungstarkem 300 Watt-Bosch-Mittelantrieb*
- 36-Volt Lithium-Ionen-Akku
- 8,2 Ah
- Shimano Nexus 8-Gang Freilauf

* gegen Aufpreis auch mit
Power Pack 400
erhältlich



P-kompakt: ab Euro 2399,-

© pd-f_IFMA

auf draht 

Das Fahrradgeschäft in Uninähe
Weyertal 18 · 50937 Köln
Tel./Fax 0221 - 44 76 46
www.aufdraht-koeln.de

Sütlz

Radlager

Räder für alle!

Sechzigstr. 6 · 50733 Köln
Tel. 0221 - 73 46 40
Werkstatt/Service 0221 - 739 01 32
www.radlager.de

Nippes

Stadtrad
Service, Fahrrad...

Verkauf: Bonner Str. 53-63 · 50677 Köln
Tel. 0221-32 80 75 · Fax 0221-932 22 58
Werkstatt: Alteburger Str. 62 · 50677 Köln
Tel. 0221-37 58 32 · www.stadtrad-koeln.de

Südstadt

Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

die **50. Ausgabe der RHEIN-SCHIENE** ist jetzt auch geschafft – einen kurzen Rückblick über die bisherigen 49 Hefte findet Ihr auf Seite 30. Feiern möchten wir dieses Jubiläum zusammen mit dem fünfundzwanzigjährigen Bestehen des VCD Köln im Sommer 2013. Das Programm dazu wird es in der nächsten Ausgabe geben.

In dieser Jubiläumsausgabe stehen wieder die Verkehrsprobleme in Köln und dem Umland in unserem Fokus, so vor allem der mögliche **südliche Vorlaufbetrieb der Nord-Süd-U-Bahn** (Seite 4). Auch Erfolge gibt es zu vermelden: Die Vorschläge des Arbeitskreises ÖPNV des VCD Köln zur besseren **Buserschließung Köln-Kalks** werden zum Fahrplanwechsel in diesem Monat zumindest teilweise umgesetzt (Seite 6).

Radverkehrsthemen bilden einen weiteren Schwerpunkt in dieser RHEIN-SCHIENE. Hier ist das Verhältnis des VCD zur Expertenrunde **Velo2010** ein besonders wichtiges Thema. Ein kleines Fünkchen Hoffnung auf ein entkrampftes und konstruktives Zusammenarbeiten in dieser Institution ist nach einem Gespräch mit Polizeipräsidenten Albers gekeimt. In den kommenden Velo2010-Treffen wird sich erweisen müssen, ob diese Hoffnung tatsächlich berechtigt ist und unser Verbleiben bei Velo2010 tatsächlich für einen sicheren Radverkehr sinnvoll ist.

Zum Fußverkehr – leider ein zu selten behandeltes Feld – ist in dieser Ausgabe der Beitrag auf Seite 22 interessant, worin es um die Umgestaltung der Umgebung des Doms geht. Zu hoffen ist, dass die fußgängerfreundliche Erreichbarkeit des zu Gleis 1 des Hauptbahnhofs erhalten bleibt.

Für alle Aktiven, Freunde und Interessierten ist natürlich unser **Neujahrstreffen am 18. Januar 2013** ab 19:00 Uhr die Gelegenheit, alle Themen weiter zu vertiefen!

Bis dann – und viel Spaß beim Lesen!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Es gibt etwas zu gewinnen!

Dieses Mal verlosen wir das Buch „**Schiennahverkehr in Köln. Straßenbahn – Stadtbahn – S-Bahn**“ von *Axel Reuther* und *Klaus Oehlert-Schellberg*.

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

Welcher Kreis wurden auf der letzten Mitgliederversammlung in unseren Regionalverband aufgenommen?

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. Januar 2013. Der Gewinner oder die Gewinnerin wird unter allen Einsendungen mit der richtigen Lösung ausgelost und erhält das Buch zugesandt.

Inhalt

Bus- & Bahnverkehr

Nord-Süd-U-Bahn:	
Südlicher Vorlauf sinnvoll und notwendig.....	4
VCD-Erfolg: Bessere Buserschließung für Kalk.....	6
Neue Angebote der KVB ab Dezember	7
25 Jahre VRS:	
Fahrgastzahlen um mehr als 80 Prozent gestiegen	8
Regionalexpressausbau nur auf dem Papier	9
Rhein-Ruhr-Express fährt öfter an Köln vorbei.....	10
Fahrgastinformation der DB Regio:	
„Nix wissen, ob S-Bahn fährt“.....	10
Kurvenbahnsteig in Horrem: Eine Luftnummer	11
KVB-Anzeigetafeln: Keine preußische Unterwanderung ..	11

Radverkehr

Velo2010: Partnerschaft auf Augenhöhe?.....	12
Leserbeitrag: Sicherheitsphilosophie der Kölner Polizei....	12
Fahrradsternfahrt 2012:	
„Paris – Roubaix gibt es auch in Köln“	14
Hohenzollernbrücke:	
Neue Rampe wird immer dringlicher	15
Fahrradbeauftragter der Stadt Köln:	
Neue Wege für den Radverkehr in Lindenthal.....	16
Niehler Gürtel: Autogerechter Ausbau oder Grüngürtel? ...	18
Denkanstoß: „Fataler Irrtum“	20
Köln-Zollstock: Autoverkehr wird weiter gehätschelt.....	20

Fuß- und Radverkehr

Rheinufer: Promenieren durch Märkte	21
Ebenerdigen Zugang zu Gleis 1 erhalten	22
Kölner Südbrücke: Leidenszeit (fast) zuende	24

Verkehr allgemein

Güterverkehr: Neuer LKW-Terminal Nord.....	24
Autofreie Siedlung:	
Erfolgreiche Präsentation bei der plan12.....	26
Der verkehrspolitische Blog	28
cambio Carsharing: Führerschein bestanden – und dann?..	30

Service

Ausflugstipp: Blicke auf die weggegrabene Geschichte.....	33
Kontakte – Infos – Hilfe	33

VCD

Preisrätsel.....	3
50 mal RHEIN-SCHIENE: Ein Rückblick	30
Mitgliederversammlung 2012:	
Größeres Einzugsgebiet, neuer Name.....	32
Einladung zum Neujahrstreffen	33
Impressum.....	33
Kontakte.....	34
Spendenaufruf.....	34

Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Rodenkirchen und Severinstraße Südlicher Vorlauf sinnvoll und notwendig

Während auf dem nördlichen Abschnitt der zukünftigen Nord-Süd-U-Bahn zwischen Dom/Hbf und Heumarkt bereits bis Ende 2013 der Fahrbetrieb aufgenommen wird, tut sich die Politik mit einer Teilinbetriebnahme auf dem südlichen Abschnitt schwer. Für mindestens sieben Jahre droht aus dem Prestigeobjekt eine mehrere 100 Millionen Euro teure Investitionsruine zu werden.

Wie viele Kommunen leidet auch die Stadt Köln unter einem stark defizitären Haushalt. So bremst die von der Verwaltung vorgelegte Schätzung, dass eine auf dem Abschnitt Rodenkirchen-Severinstraße verkehrende Linie 17 eine zusätzliche Deckungslücke von jährlich 6,6 Millionen Euro bescheren könnte, die Entscheidungsfreude der Politik erheblich. Die höheren Defizite

der KVB würden zwar durch die Überschüsse des Stadtwerke-Mutterkonzerns ausgeglichen. Teile von SPD und CDU möchten jedoch einen möglichst hohen Gewinnanteil zugunsten des maroden städtischen Haushalts abschöpfen. SPD und CDU beschlossen daher mit ihrer Mehrheit im Verkehrsausschuss gegen die Stimmen von Grünen und FDP, die Entscheidung über den Südvorlauf auf die Haushaltsberatungen im nächsten Jahr zu vertagen.

Für den VCD-Arbeitskreis ÖPNV war dies Aufforderung, sich in der Frage einer vorgezogenen Inbetriebnahme des südlichen Abschnitts deutlicher als bisher zu positionieren. Vor zweieinhalb Jahren haben wir uns früh für den jetzt vor der Realisierung stehenden nördlichen Vorlauf zwischen Dom/Hbf und Heumarkt eingesetzt. Der Südvorlauf verlangt aufgrund seiner erheblich

höheren Kosten eine eingehendere Betrachtung. Hiernach kommen wir allerdings zu dem Ergebnis, dass wir eine möglichst rasche Inbetriebnahme einer Linie 17 auf der Relation Rodenkirchen/Sürth – Severinstraße für sinnvoll und notwendig halten.

In einem offenen Brief an die Fraktionen und Gruppen im Stadtrat hat der VCD Köln seine Argumente dargelegt.

Verstärkung des Angebots in Rodenkirchen

Wir haben in der Vergangenheit wiederholt darauf hingewiesen, dass eine Verstärkung des Stadtbahn-Angebots in Rodenkirchen erforderlich ist.

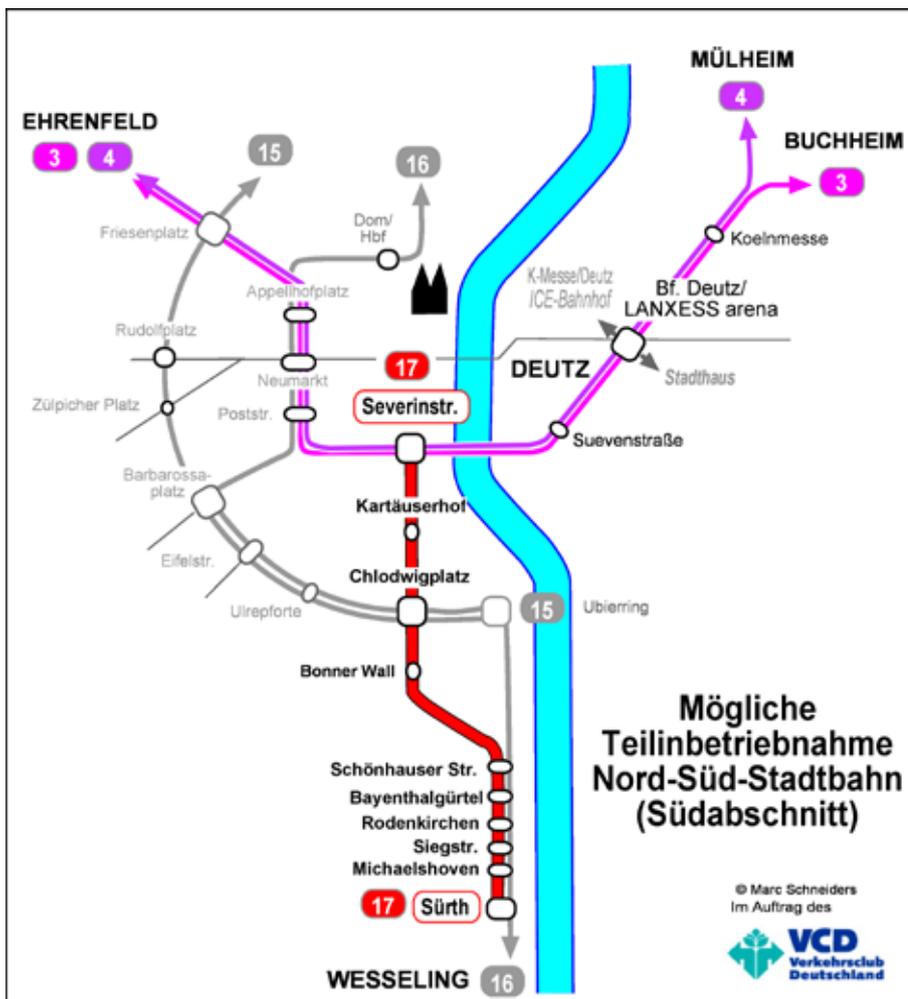
Es hat sich nun gezeigt, dass Alternativlösungen wie die Verdichtung des Takts der Linie 16 oder die Verlängerung der Linie 15 nicht realisierbar (Nadelöhr zentraler Tunnel) oder mit erheblichen Nachteilen verbunden sind (zum Beispiel Verkehr von Hochflurbahnen im Niederflurnetz).

Die Einrichtung einer Linie 17 zwischen Rodenkirchen und Severinstraße mit dortigem Anschluss an Bahnen Richtung Innenstadt und Deutz/Messe stellt die einzig wirklich praktikable Möglichkeit dar, die Situation auf der Linie 16 nachhaltig zu entspannen.

Beitrag zur Entlastung des Stadtbahnnetzes

Die Schaffung zusätzlicher leistungsstarker ÖPNV-Angebote ist erforderlich, um – gerade zur Hauptverkehrszeit – das kollabierende Kölner Stadtbahnnetz zu entlasten. Den stetig steigenden Fahrgastzahlen steht nachweislich kein entsprechender Ausbau der Kapazitäten gegenüber (siehe hierzu RHEIN-SCHIENE Nr. 49).

Eine Linie 17 als Süd-Vorlauf würde mit dem Umstieg an der Haltestelle Severinstraße eine attraktive Verbindung zwischen dem Kölner Süden und den rechtsrheinischen Stadtteilen schaffen. Die gute Erreichbarkeit des – auch für den Fernverkehr immer bedeutenderen – Bahnhofs Deutz/Messe und der expandierenden Angebote um Messe und



Streckenführung und Haltestellen einer Linie 17 zwischen Sürth und Severinstraße

Lanxess Arena (zum Beispiel Musicals im Staatenhaus) lässt erwarten, dass durch die neue Führung neuralgische ÖPNV-Knoten wie der Hauptbahnhof entlastet werden können.

Dies würde die Leistungsfähigkeit des gesamten Kölner Stadtbahnnetzes steigern.

Von den konservativ kalkulierten 10.000 Fahrgästen für den Südvorlauf sind nicht nur die 2.000 Neukunden entscheidend. Auch die 8.000 Umsteiger von anderen Linien schaffen dringend benötigten Platz für neue Fahrgäste.

Verantwortung für das Severinsviertel

Das Engagement der Menschen, die im Severinsviertel leben und arbeiten, für eine rasche Inbetriebnahme ihrer neuen Stadtbahnstrecke beeindruckt uns. Sie hatten in erster Linie unter den sich über viele Jahre dahinschleppenden Baumaßnahmen zu leiden. Wir als Bürgerinnen und Bürger der Gesamtstadt haben eine moralische Verpflichtung, uns solidarisch zu zeigen. Die Menschen im Severinsviertel haben das Recht, eine Entschädigung in Form eines schnellstmöglichen Anschlusses ihres Viertels an das Stadtbahnnetz zu erhalten.

Ein rascher Stadtbahnbetrieb hat aber nicht nur einen psychologischen Effekt. Für die Geschäftsleute im Severinsviertel verbindet sich mit einem Südvorlauf auch die Hoffnung, durch eine bessere Erreichbarkeit dringend benötigte neue Kunden aus den südlichen Stadtteilen zu gewinnen – um so ihre Existenz und die Vielfalt des Viertels zu sichern.

Es sei darüber hinaus daran erinnert, dass bei der Entscheidung für die teurere Variante einer vier Kilometer langen Nord-Süd-U-Bahn damals allein die Erschließung des Severinsviertels als ausschlaggebendes Argument genannt

wurde. Der nur halb so teure und damals allein von den Grünen aufgegriffene Alternativvorschlag des VCD Köln einer nur einen Kilometer langen U-Bahn durch das Martinsviertel und mit anschließender oberirdischer Führung über die ehemalige Trasse der Rheinfurterbahn scheiterte, weil er den Rheinauhafen und nicht die Severinstraße erschloss.

Wenn die Anbindung des Severinsviertels damals Mehrkosten von mehreren 100 Millionen Euro rechtfertigte, ist es nicht nachvollziehbar, die rasche Nutzung dieser Investition heute an einem Bruchteil der Kosten scheitern zu lassen.

Finanzielle Risiken vermeiden

Da die Gewährleistungsfristen für den Neubau auch bei Nichtinbetriebnahme weiterlaufen, vergrößert die aufgeschobene tatsächliche Nutzung das Risiko, dass Mängel nicht mehr rechtzeitig geltend gemacht werden können.

Hinzu kommen jedoch Risiken durch möglicherweise sich ändernde technische Vorschriften. Es ist nicht sicher, ob bei einer späteren Inbetriebnahme ein geändertes Regelwerk zusätzliche Nachrüstungen und damit weitere Investitionen erfordert. Einen bereits laufenden Betrieb betreffen solche Änderungen in der Regel nicht.

Stadtbahn: Förderung einer effektiven Elektromobilität

Die Stadt Köln bekennt sich zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger. Die Stadtbahn gehört zu einer der effektivsten Formen einer umweltver-



Ob die neuen Rolltreppen am Chlodwigplatz noch in diesem Jahrzehnt Menschen transportieren dürfen, ist weiterhin ungewiss. SPD und CDU wollen über einen Vorlaufbetrieb auf dem Südast der Nord-Süd-U-Bahn erst 2013 entscheiden.

träglicheren Fortbewegung. An der Bereitschaft, finanzielle Mittel für zusätzliche ÖPNV-Leistung bereitzustellen, zeigt sich auch, ob die Stadt die Energiewende ernst meint.

Hier sei daran erinnert, dass bei einer planmäßigen Inbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn ebenfalls erhebliche Betriebskostendefizite angefallen wären.

So belegen Gutachten, dass das Hauptpotenzial neuer Fahrgäste erst nach Ausbau des dritten Abschnitts über die Bonner Straße erschlossen wird. Diese Neukunden wären auch bei einer termingerechten Bedienung der ersten beiden Baustufen noch nicht erreicht und entsprechende Einnahmen noch nicht erzielt worden.

Mittel, die für den Betrieb der Nord-Süd-Stadtbahn einzuplanen waren, sollten auch tatsächlich für die dringend notwendige Verbesserung des ÖPNV in Köln verwendet werden.

Hiervon unabhängig gehen wir davon aus, dass die Stadt Köln die möglichst frühe Auszahlung von Fördermitteln und so eine Reduzierung der städtischen Zinslast anstrebt.

*Arbeitskreis ÖPNV
des VCD Regionalverbands Köln* □

AHORN Immobilien GmbH ökologisch – sozial – serviceorientiert

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



Für die möglichst rasche Inbetriebnahme des südlichen Abschnitts der Nord-Süd-U-Bahn setzen sich die folgenden Initiativen ein:

- IG Gestaltung des Chlodwigplatzes
- Lobby für die Südstadt
- IG Severinsviertel e. V.
- abc Aktionsgemeinschaft rund um Bonner Straße/Chlodwigplatz e. V.

VCD-Erfolg

Bessere Buserschließung für Kalk

Der KVB-Bus 159 fährt behält seine Strecke und eine neue Buslinie kommt zu CFK und KHD.

Der Rat der Stadt Köln hat auf seiner Sitzung am 28. Juni 2012 die Einführung einer neuen Buslinie zur Erschließung von Kalk-West (ehemaliges CFK-Gelände/Odysseum) und Kalk-Süd (ehemaliges KHD-Werk Humboldt) beschlossen. Damit werden die vom Arbeitskreis ÖPNV des VCD erarbeiteten Vorschläge, die vor einem Jahr in der RHEIN-SCHIENE Nr. 48 veröffentlicht worden sind, bereits zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2012 im Ergebnis zu einem Großteil verwirklicht!

Auf bessere Lösung wurde leider verzichtet

Allerdings soll statt der vom VCD vorgeschlagenen Verlängerung der Buslinie 155 (von Stammheim/Mülheim im 20-Minuten-Takt kommend) nunmehr die lediglich im 30-Minuten-Takt ver-

kehrende Thermalbad-Linie 150 (von Deutz kommend) bis zu einer Häuserblockschleife im südöstlichen Kalk (Dillenburger Straße – Kapellenstraße – Heinrich-Bützler-Straße – Christian-Sünner-Straße) verlängert werden. Aus Kostengründen wird damit auf eine qualitativ bessere Lösung verzichtet, die zudem einigen tausend neuen potenziellen Fahrgästen im rheinufern nahen Mülheim einen Nahverkehrsanschluss in zumutbarer Fußwegentfernung gebracht hätte. Jedoch bleibt durch die jetzige Lösung den vielen Nutzern der „erfolgreichen“ Buslinie 159 eine lästige Umwegfahrt mit zahlreichen langen Ampelphasen über die Dillenburger Straße erspart, was der VCD gefordert hat und jetzt nur ausdrücklich begrüßen kann. Zudem hätte ein „verschwenkter“ 159er das ehemalige CFK-Gelände und das Odysseum gar nicht erschlossen.

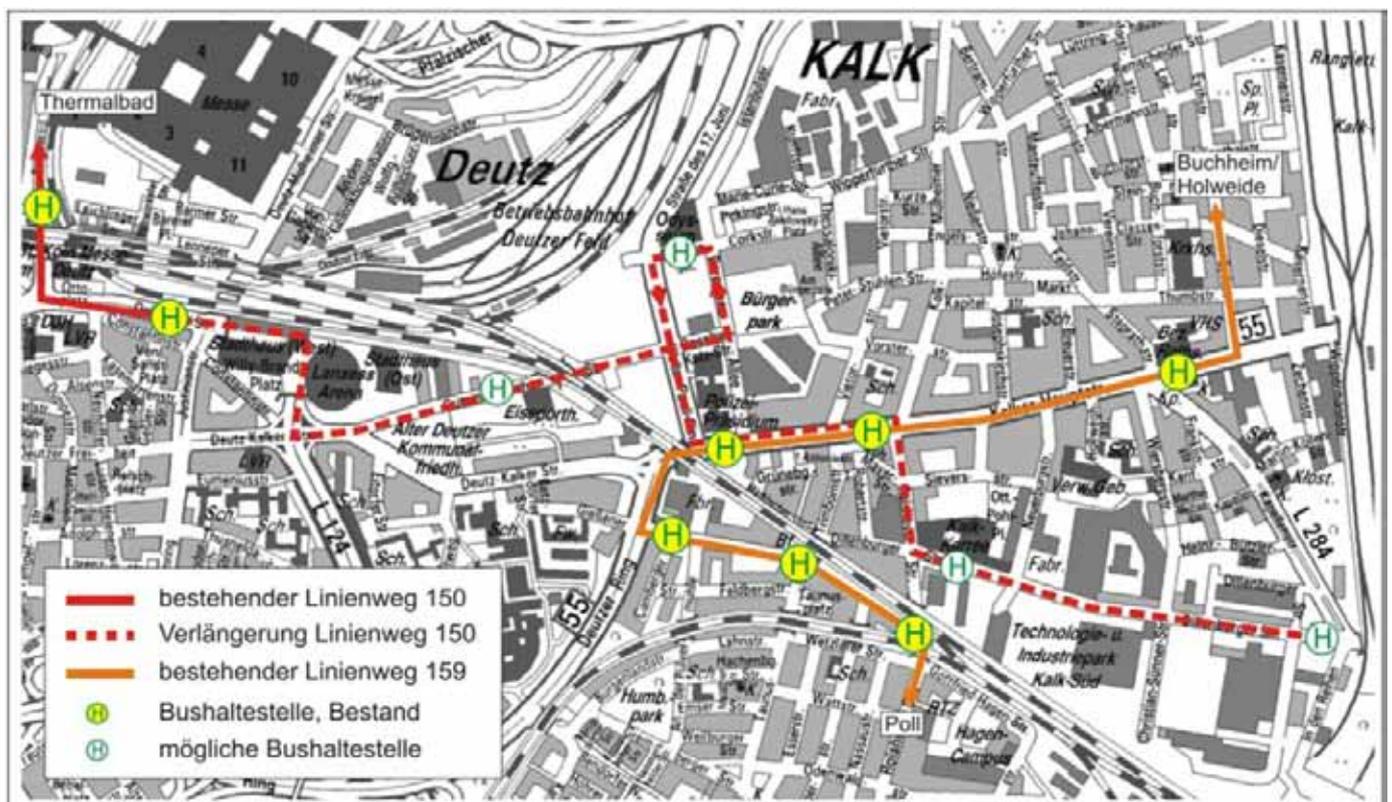
Langfristig bietet auch die Linie 150 eine gute Möglichkeit einer Nordverlängerung über das Thermalbad hinaus: So könnte das völlig unzureichend durch

den ÖPNV erschlossene südliche und westliche Mülheim über den Auenweg mit Deutz und Kalk verbunden werden. Dies würde eine erhebliche Aufwertung des neuen 150ers bedeuten. Eine dann sinnvolle Vertaktung mit den dort verkehrenden Regionalbuslinien 250 und 260 würde die Attraktivität dieser rechtsrheinischen Kölner Trasse am Rheinufer auf jeden Fall erhöhen.

Mögliche Verlängerung

Bereits in der öffentlichen Diskussion (unter anderem in der lokalen Presse) ist eine weitere Ostverlängerung dieser Buslinie nach Vingst. Auch dies ist nur begrüßenswert und könnte eine (zumindest zeitweise) Taktverdichtung auf einen 20-Minuten-Takt erforderlich machen. Der VCD Regionalverband Köln wird die weitere Entwicklung aus Fahrgastensicht aufmerksam verfolgen und konstruktiv – gegebenenfalls mit weiteren neuen Vorschlägen – begleiten.

Christoph Weide □



Streckenführung und Haltestellen der verlängerten Buslinie 150 (Quelle: Ratsinformationssystem der Stadt Köln, Nr. 151/3-04/2012)

Fahrplanwechsel Dezember 2012

Neue Angebote der KVB ab Dezember

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 steht eine Reihe von interessanten Veränderungen an, auf die wir gerne hinzuweisen möchten.

Haltepunkt Rathaus geht in Betrieb

Jahrelang war das Herz von Köln, der Alter Markt, durch die U-Bahn-Bau-stelle in Mitleidenschaft gezogen. Nun endlich können sich die Kölnerinnen und Kölner den Platz zurückerobern.

Im Dezember geht hier die erste wirklich neue Haltestelle der Nord-Süd-U-Bahn in Betrieb. Ihre Funktion im Netz ist zunächst beschränkt: Es verkehrt allein die Linie 5 in Richtung Butzweilerhof. Ihre Bahnen fahren dafür zukünftig die Haltestellen Breslauer Platz/Hbf, Ebertplatz und Reichenspergerplatz nicht mehr an.

Erst Ende nächsten Jahres bedient die Linie 5 auch die neue unterirdische Haltestelle Heumarkt. Damit ergibt sich

dann eine neue attraktive Verbindung zum Beispiel zwischen Dom/Hbf und den Linien auf der Ost-West-Achse.

Taktverdichtungen am späten Abend

Beschlossen ist auch die zweite Stufe des verbesserten Spät- und Nachtangebots. Nach Einführung des durchgehenden Halbstundentakts in den Wochenendnächten steht nun auf vier Linien eine Angebotsverdichtung nach 23 Uhr an. Zukünftig sollen hier zu den folgenden Zeiten vier statt zwei Bahnen pro Stunde verkehren:

- Linie 1 Junkersdorf – Neumarkt – Brück: täglich von 23:00 bis 1:00 Uhr und in den Wochenendnächte bis 4:00 Uhr
- Linie 7 Neumarkt – Zündorf: täglich von 23:00 bis 0:00 Uhr
- Linie 15 Ubierring – Rudolfplatz – Weidenpesch: täglich von 23:00 bis

0:00 Uhr und in Wochenendnächten wie bisher auch bis 1:00 Uhr

- Linie 18 Barbarossaplatz – Klettenberg: in Wochenendnächten von 23:00 bis 1:00 Uhr

Für die stark genutzte Ost-West-Strecke ergibt sich hierdurch eine weitere Verbesserung: Die nächtliche Wartezeit der Linie 1 am Neumarkt von bis zu sieben Minuten soll nun wegfallen. Die Bahnen fahren zügig wie am Tage. Für Fahrgäste, die den Rendezvous-Verkehr in Anspruch nehmen wollen, ist es wichtig zu wissen, dass nur jede zweite Bahn einen direkten Anschluss am Neumarkt garantiert.

Wer die RHEIN-SCHIENE regelmäßig liest, wird die Zufriedenheit des Kölner VCD mit diesen Fahrplanänderungen nachvollziehen können. Denn die Ideen, die hier zumindest in Teilen realisiert werden, entstammen früheren Ausgaben dieser Zeitschrift.

Volker Kunstmann (AK ÖPNV) □

ESSEN SIE SCHON, ODER SCHLEPPEN SIE NOCH?

NATURATA LIEFERT BIO-LEBENS MITTEL

NACH HAUSE!

LADEN SIE LIEBER IHRE FREUNDE
ZU EINEM KÖSTLICHEN ESSEN!

www.naturata-koeln.de

0221 94 40 230



25 Jahre Verkehrsverbund Rhein-Sieg Fahrgastzahlen um mehr als 80 Prozent gestiegen

Im Jahr 2012 feierte der Verkehrsverbund Rhein-Sieg sein 25jähriges Bestehen.

Um 82 Prozent – von 229 auf 507 Millionen Fahrten – ist die Zahl der Fahrgäste im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) in den letzten 25 Jahren gestiegen. Dies stellte VRS-Geschäftsführer Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag aus Anlass des 25jährigen Verbund-Jubiläums im Jahr 2012 erfreut fest. Seit dem Start der Regionalisierung 1996 seien die Leistungen an gefahrenen Zug-Kilometern um fast 50 Prozent ausgeweitet worden. Der Verbund, ergänzte VRS-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober, umfasse heute drei Städte und vier Kreise. Im Verbundgebiet würden von inzwischen 29 Mitgliedsunternehmen insgesamt 532 Linien betrieben. Aber die Region könne, betont der Verbund, ihre wirtschaftliche Kraft auf Dauer nur dann weiter entfalten, wenn die Verkehrsinfrastruktur nicht zum Engpassfaktor wird. Deshalb gelte es, betonen die VRS-Chefs, in die Infrastruktur zu investieren. Schmidt-Freitag bezeichnete es als große Herausforderung, eine flächendeckende Versorgung dauerhaft sicherzustellen.

Autofixierung geht zurück

Robert Follmer, Bereichsleiter Markt-, Verkehrs- und Regionalforscher beim infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, wies bei dem zum Jubiläum im September veranstalteten Forum „Zukunft der Mobilität im Rheinland“ darauf hin, dass junge Erwachsene wieder häufiger mit Bussen und Bahnen fahren als frühere Generationen. So sinke bei den 18- bis 29-jährigen der Anteil der täglichen Autofahrer von über 60 auf nur noch gut 50 Prozent. In den Städten mit einem guten ÖPNV-Angebot sei nur noch jeder Vierte auf das Auto festgelegt. Doch wenn der öffentliche Verkehr weiter davon profitieren wolle, müsse er in seiner Angebotsqualität Schritt hal-



Moderator Tom Hegermann, WDR, VDV-Präsident Jürgen Fenske, Robert Follmer vom infas Institut, Karin Paulsmeier, Abteilungsleiterin Grundsatzfragen der Mobilität im NRW-Verkehrsministerium, Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag und Dr. Norbert Reinkober, VRS-Geschäftsführer

ten. Eine solche Qualitätsoffensive diene auch den älteren Kunden, die immer öfter das eigene Auto vorziehen. Für sie wie für alle anderen müsse das System leichter zugänglich, verständlicher und sympathischer werden. „Ein gegenwärtig vor allem für Gelegenheitskunden und seltene Fahrgäste oft erheblicher Fahrtantrittswiderstand aus Informationsbeschaffung, Fahrkartenauf und Orientierung sollte in zehn Jahren der Vergangenheit angehören“, betonte Follmer. Dabei seien die Verbände den Kunden als Marke und Sympathieträger wichtig.

Jürgen Fenske, Chef der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) und Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsun-

ternehmen (VDV), bezeichnete die Gründung von Verkehrsverbänden als großen Meilenstein. Sie seien nicht mehr wegzudenken. Er lobte die gute Zusammenarbeit in und mit den Verbänden. Mobilität sei, so Fenske, ein zunehmend wichtiger werdendes Thema, bei dem die regionalen Gedanken immer weiter verankert werden müssten. Er wies auf die geteilte Welt in der Fahrgastentwicklung durch das Stadt-Land-Gefälle hin. Auch Fenske betonte eine ausreichende Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur als eine der großen Kernaufgaben. Die Frage, ob das ÖPNV-System noch zusätzliche Fahrgäste verkraften könne, müsse dringend gelöst werden.

„ÖPNV muss bezahlbar bleiben“

Für die Landesregierung NRW erklärte der neue Staatssekretär im Verkehrsministerium, Gunther Adler, dass beim Kampf um geringer werdende Mittel mit Augenmaß und Beharrlichkeit vorgegangen werden müsse. Er nannte ausdrücklich das Gutachten zum Bahnknoten Köln. Der NRW-Tarif und die Marketing-Maßnahmen dürften nicht aufgegeben werden. Das Land wolle, so Adler, zu drei Tarifräumen in NRW kommen. So stehe jetzt die Tarifinte-

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

gration des VRS mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) an. Er forderte, Mittel und Wege zu finden, um die Kundenakzeptanz zu steigern, und wies darauf hin, dass der ÖPNV bezahlbar bleiben müsse. Die Fahrgäste müssten stärker an den Kosten beteiligt werden, da „Fahrpreissteigerung gegenüber Leistungsabbau die weniger dramatische Maßnahme“ sei. Der Bund müsse, betonte Adler, bei den Regionalisierungsmitteln seinen Verpflichtungen nachkommen. Das Land wolle Finanzierungssicherheit durch das im Moment in der Beratung befindliche ÖPNV-Gesetz herstellen.

Verbünde für regionales Mobilitätsmanagement

Prof. Dr. Andreas Knie vom InnoZ Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel, Berlin, bezeichnete den Wunsch, mit Bus und Bahn zu fahren, als „fragil“. Es gebe zunehmend leerlaufende Räume, die nach EU-Norm

nicht mehr besiedelt sind. Schon neben den Ballungsräumen gebe es, so Knie, kein attraktives, tragfähiges Angebot. Deshalb müsse grundsätzlich gefragt werden, wie wir zukünftig leben wollen. Er wies darauf hin, dass Carsharing dort funktioniere, wo der ÖPNV gut sei. Die Verkehrsmittel müssten, betonte Knie, zu einer Dienstleistung zusammengeführt werden. Damit könne auch Geld verdient werden. Er hält es für denkbar, dass sich Verkehrsverbünde zu Instanzen für ein regionales Mobilitätsmanagement weiterentwickeln. So könnten sie die multimodalen Angebote übergreifend koordinieren, ohne die Leistung selbst zu produzieren. Die konkrete Angebotsentwicklung und -verantwortung bliebe dabei den öffentlichen und privaten Unternehmen überlassen.

Größtmögliche Kapazitätssteigerungen

Dr. Jörg Sandvoß, Vorstand Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG, bezeichnete

den Bahnknoten Köln als gemeinsames Referenzprojekt. Dem Gutachten liege eine völlig neue Planungsphilosophie zugrunde: eine Vielzahl kleinerer und mittlerer Maßnahmen statt einer einzigen großen. Diese kleinen Maßnahmen seien aber geeignet, größtmögliche Kapazitätssteigerungen zu erzielen. Die Maßnahmen müssten jetzt den einzelnen Förderprogrammen – vor allem dem Bundesverkehrswegeplan und dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – zugeordnet werden. Hierfür seien die Einzelmaßnahmen entsprechend zu qualifizieren und Vorplanungen anzustoßen. So habe das Land NRW in Sachen Ausbau der S 11 inklusive der Leit- und Signaltechnik und der Erweiterung des Kölner Hauptbahnhofs und des Bahnhof Köln-Messe/Deutz bereits Gespräche auf Bundesebene aufgenommen. Dies bezeichnete Sandvoß als konstruktive und wertvolle Zusammenarbeit auf Landes- und Bundesebene.

Friedhelm Bihn



Bahnverkehr zwischen Köln und Düsseldorf

Regionalexpress-Ausbau nur auf dem Papier

Warten auf eine seit längerem angekündigte neue Regionalexpresslinie.

„Wo wir schon bei den guten Nachrichten sind: Das RE-Konzept hat Fahrt aufgenommen. (...) Diesen engagierten Ausbau wird das Land im neuen Jahr fortsetzen: Voraussichtlich ab Juni 2012 wird zwischen Köln und Düsseldorf schrittweise eine neue RE-Linie 6A aufgebaut. Zunächst wird es noch Taktlücken geben, die aber bis 2013 aufgefüllt werden“ – so das verheißungsvolle Vorwort der Landesregierung NRW durch den parlamentarischen Staatssekretär im Verkehrsministerium Horst Becker im NRW-Fahrplanbuch 2012.

Doch schauen wir uns mal die Politikersprüche genau an: „Einen engagierten Ausbau“ mittels einer neuen Linie RE 6A zwischen Düsseldorf und Köln „fortsetzen“. Nur dumm, dass die Linie RE 6A ab Juni 2012 gar nicht fährt. Trotz des auf Seite 182 im Fahrplanbuch veröffentlichten Fahrplans. Und sie wird auch nicht im Dezember 2012 zum

Fahrplanwechsel fahren. Wenn überhaupt, soll es frühestens im Juni 2013 soweit sein.

Somit ist faktisch in 2012 gar kein engagierter Ausbau des RE-Konzeptes durch die Landesregierung erfolgt. Für

den neuen NRW Fahrplan 2013 kann das alte Vorwort wiederverwendet werden. So kann jedes Jahr der engagierte Ausbau des RE-Konzeptes erfüllt werden. Auf dem Papier.

Roland Schüler



emmaus
second-hand

**Möbel, Elektrogeräte,
Hausrat, Kleidung,
Bücher & mehr ...**

**Mo-Fr 15-18 Uhr
Sa 10-14 Uhr**

Geestemünder Str. 42
50735 Köln-Niehl
Linie 12: HS „Geestemünder Str.“

Tel.: 0221-971 17 31
eMail: Info@emmaus-koeln.de
www.emmaus-koeln.de

Rhein-Ruhr-Express

Der RRX fährt an Köln öfter vorbei

Ungünstige Planungen für Köln beim Dauerprojekt Rhein-Ruhr-Express

Seit über zehn Jahren geistert der Rhein-Ruhr-Express (RRX) durch NRW – mal als Magnetschwebbahn, mal als Wahlversprechen. Doch für die Pendler in den alltäglich überfüllten Regionalexpressen hat sich seitdem nichts verbessert. Nun soll es langsam vorangehen: Die ersten Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Strecken werden angegangen. Der hierfür bereitgestellte Begleittext enthält für Köln zwei bemerkenswerte Informationen.

Kein 15-Minuten-Takt nach Köln Hauptbahnhof

Auf der wichtigen Verbindung von Köln Hauptbahnhof über Düsseldorf nach Essen und Dortmund wird nicht alle 15 Minuten ein RRX verkehren, sondern

den Fahrgästen wird ein krummer Takt zwischen 15 und 30 Minuten angeboten. Erst ab Köln-Deutz gibt es einen 15-Minuten-Takt nach Düsseldorf.

Auch in Köln-Deutz ist der 15-Minuten-Takt nicht lupenrein. Denn die RRX fahren von unterschiedlichen Bahnsteigen ab: drei am Hochbahnsteig, einer am Tiefbahnsteig. So ist eine – seit Jahren versprochene und überfällige – gute Kundeninformation am Deutzer Bahnhof nötig, um den Fahrgast zum jeweils nächsten RRX zu führen.

Für den Kölner Hauptbahnhof ist die vorgesehene Taktfolge für sinnvolle Anschlussverbindungen etwa zum Fernverkehr unpraktisch. Erfahrungen – zum Beispiel bei den RE 1 und 5 – zeigen, dass Züge, die nach einer längeren Taktlücke kommen, meist sehr nachgefragt und damit verspätungsanfällig sind. Aus einem planmäßigen 40-20-Minuten-Takt wird daher viel zu oft ein 50-10-Minuten-Takt. Warum wird aus

den schlechten Erfahrungen nichts für die Taktung des RRX gelernt?

Kein Halt in Köln-Mülheim

Diese Tatsache war seit Längerem bekannt und wird mit vielen guten Argumenten kritisiert – doch geändert hat sich nichts: Köln-Mülheim wie Düsseldorf-Benrath sollen die heutigen RE 1 und RE 5 verlieren, erhalten keinen RRX und so verbleibt ihnen einzig und allein die langsame S-Bahn. Wo liegt denn da die Verbesserung?

Eigentlich sollte auch Wattenscheid keinen RRX-Halt mehr bekommen, doch nun sollen die Züge dort zweimal die Stunde halten. Hat das Ruhrgebiet eine bessere Lobby als das Rheinland?

Der große Verlierer beim RRX sind die Fahrgäste im Großraum Köln sowie der Hauptbahnhof und die Bahnhöfe in Köln-Mülheim und Köln-Deutz.

Roland Schüler



Bauarbeiten zwischen Hansaring und Müngersdorf

„Nix wissen, ob S-Bahn fährt“

Unzureichende Information von DB Regio über eine Betriebsunterbrechung der S 12 und S 13 zwischen Hansaring und Müngersdorf

Zehntausende von Fahrgästen wurden Mitte Oktober von der Streckensperrung kalt erwischt, denn der Betreiber versäumte es, frühzeitig über die aufgrund von Bauarbeiten geplante Streckensperrung zu informieren. Weder auf den Bahnsteigen, noch in den Zügen, weder durch Aushänge, noch durch Durchsagen gab es Informationen.

Negatives Echo in den Medien, ...

Die schlechte Fahrgastinformation wurde auch in den Medien deutlich kritisiert, ebenso der anstelle der S-Bahn verkehrende Ersatzverkehr: Es gab nur wenige Busse, die sich vom Hansaring nach Müngersdorf durch den Stadtver-

kehr quälten, und zwei Züge von Horrem nach Köln, die aber nur morgens fuhren und an allen S-Bahn-Haltestellen außer Ehrenfeld vorbeifuhren.

Kritik fand auch der mangelhafte Einsatz von Servicekräften an den Bahnhöfen. An den Haltestellen war meistens nur eine einzige Person anwesend, die zwar freundlich, aber naturgemäß überfordert war und das von hochbezahlten Managern der DB Regio verursachte Desaster ausbaden musste. Beispiel Bahnhof Ehrenfeld: zwei Zugänge, 400 Meter Bahnsteig und Bushaltestellen zu beiden Seiten des Gürtels.

Dagegen ist das engagierte Handeln der Kölner Verkehrsbetriebe zu loben. Als diese – auch sehr kurzfristig – von der Sperrung der S-Bahn erfuhren, verstärkten sie die Stadtbahnlinie 1 und die Buslinien 141 und 143 im Kölner Westen. Die Linie 1 fuhr in der Hauptverkehrszeit zwischen Weiden-West und Bensberg alle fünf Minuten. Zusätzlich

stand in Weiden-West ein Reservezug für möglicherweise weitere von der S-Bahn kommende Fahrgäste bereit.

Von diesem zusätzlichen Angebot erfuhren die Fahrgäste aber erst durch eine Pressemitteilung des VCD, auch hierzu schwieg DB Regio.

... doch DB Regio schweigt weiter!

Bauarbeiten sind nicht zu vermeiden, doch man sollte ausreichend über deren Folgen und die Ausweichangebote informieren. Im Internet oder in einem nur von wenigen Kunden bezogenen Newsletter versteckte Meldungen genügen nicht.

Übrigends gab es keine offizielle Reaktion von DB Regio auf die öffentliche Kritik. Aber Schweigen ist man von diesem Betreiber ja gewohnt ...

Sonja Klug



Kurvenbahnsteig in Horrem

Eine Luftnummer

Horrem muss weiter auf den Halt der Regionalbahn 38 warten.

Immer mehr Fahrgäste reisen zwischen Köln und Horrem. Eine Entlastung von RE 1 und RE 9 ist daher dringend nötig. Doch seit Jahren fährt die RB 38 von Köln nach Bergheim und Grevenbroich über Horrem an Horrem vorbei, weil es dort keinen Bahnsteig gibt.

Seit über 15 Jahren wird der Bahnhof Horrem umgebaut: Schnellstrecke, S-Bahn, Park+Ride, Busbahnhof, doch

immer fehlten Zeit und Geld für den kleinen Bahnsteig in der Kurve von Horrem nach Bergheim.

Genannt wurden immer wieder Termine, wann der Kurvenbahnsteig kommen soll. Zuletzt war er ab dem 1. September 2012 angekündigt. Doch statt eines Bahnsteigs gab es eine neue Bahnmitteilung: „Die Inbetriebnahme des Kurvenbahnsteigs Horrem ist auf unbestimmte Zeit verschoben.“

Für den VCD ist es ein Skandal, dass mit Riesenaufwand im letzten Jahr der

P+R-Platz Horrem mit eigener Brücke erstellt wurde, für den wichtigen Kurvenbahnsteig aber kein Wille zur schnellen Vollendung besteht. Die Fahrgäste werden wieder einmal stehen gelassen.

Die Erklärung aus dem Hause DB ist einfach: In Horrem wird ein elektronisches Stellwerk errichtet und dies wird nun als Grund für die Verzögerung angeführt.

Wer weiß, welche Ausrede nach der unbestimmten Zeit gegeben wird.

Wolfgang Besser



Entwarnung:

Keine preußische Unterwanderung

Die rechts abgebildete elektronische Anzeige befindet sich im Rheinland, genauer in einer Kölner U-Bahnstation. Ihre Nutzer wissen, dass ihre Zeitangaben interpretationsbedürftig sind. So kann eine angegebene Wartezeit von zwei Minuten bedeuten, dass die Bahn gerade einfährt, aber – etwa bei großem Fahrgastaufkommen an der Haltestelle zuvor – auch, dass man kurz noch ein paar Einkäufe erledigen kann.

Um so überraschender, dass in den letzten Wochen hin und wieder feste Abfahrtszeiten angezeigt werden. Der erfahrene Fahrgast ist irritiert. Will die KVB uns damit sagen, dass die angekündigte Bahn im Unterschied zu anderen nach Fahrplan verkehrt? Deuten sich hier etwa preußische Tugenden wie Pünktlichkeit und Ordnung an?

Kurz darauf wissen wir, dass diese Befürchtung völlig unbegründet ist: Die merkwürdig genaue Ankündigung verschwindet vom Display, ohne dass die angekündigte Bahn gesichtet wurde. Und so ist die präzise Abfahrtszeit ganz rheinisch zu übersetzen: „Wir wollten um 19:16 Uhr eine Linie 5 fahren lassen. Im Moment kann unser System jedoch eine solche Bahn nirgends im Netz finden. Es kann sein, dass sie das Depot heute Morgen gar nicht verlassen hat.“

Da sind wir aber erleichtert.

Volker Kunstmann



Manchmal überraschen die elektronischen Anzeigen mit präzisen Zeitangaben.



Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 5.30 - 22.30 Uhr | Samstags 6.30 - 20.00 Uhr | So. und Feiertags 8.00 - 20.00 Uhr



First Class Unterkunft für Ihr Fahrrad

Die Radstation bietet über 900 bewachte Fahrrad-Stellplätze im Parkhaus direkt am Kölner Hauptbahnhof. In kürzester Zeit zur Bahn, in die Innenstadt, zum Dom oder zum Shoppen – Ihr Fahrrad steht trocken und sicher. Ob Dauerkunde mit einem Monats- bzw. Jahresticket oder als Tageskunde, wir bieten Ihrem Rad Bewachung und Schutz an 365 Tagen im Jahr – ein Service, den Sie an keinem öffentlichen Platz rund um den Bahnhof finden.

Bei Bedarf sorgt unsere Meisterwerkstatt darüber hinaus für professionellen Reparatur- und Reinigungsservice.

Preise

Tagesticket	0,70 EUR
Monatsticket	7,00 EUR
Jahresticket	70,00 EUR
Personlicher Stellplatz (gilt ein Jahr)	95,00 EUR

Radstation
Hauptbahnhof Köln

Breslauer Platz, 50667 Köln,

Tel. (0221) 139 71 90

Fax (0221) 139 71 91

Mail: Radstation@invia-Koeln.de

www.radstationkoeln.de

Velo2010

Partnerschaft auf Augenhöhe?

Der VCD hat seine Teilnahme an Velo2010 ausgesetzt – stellt sich jedoch einer Zukunftsdiskussion.

An ehrgeizigen Zielen mangelte es nicht, als 2005 der Expertenkreis Velo2010 aus der Taufe gehoben wurde: Bis 2010 wollte man die Unfälle mit verunglückten Radfahrern um mindestens 30 Prozent senken und den Lebensraum Straße partnerschaftlich nutzen.

Auch an Mitgliedern gab es keinen Mangel: Neben Polizei und Stadt Köln gehörten zahlreiche Organisationen und Verbände wie VCD, ADFC, ADAC, Verkehrswacht Köln, ASTA, Mülheimer Fahrradgruppe und die Seniorenvertretung zu dem Kreis. Man traf sich mehrmals jährlich, besprach Fahrradthemen und plante Aktionen (Beleuchtung, toter Winkel), beteiligte sich an Mängeltouren durch einzelne Stadtviertel und machte einiges an Aufklärungsarbeit.

Die Jahre gingen ins Land, weder sanken die Unfallraten noch wurde der Lebensraum Straße partnerschaftlicher genutzt. Nach Meinung mancher Verbände konzentrierte sich die Polizei zu stark auf Kontrollen der Radfahrer, häufig an Stellen, die vielen Radfahrern belanglos und keinesfalls unfallträchtig schienen. Das führte schon bald zu Unmut: Der ASTA sowie die Mülheimer Fahrradgruppe verließen den Expertenkreis.

Auch beim VCD wurden jedes Jahr kritische Fragen nach dem Nutzen und den Ergebnissen von Velo2010 gestellt. Eine Entscheidung auszutreten wurde aber verworfen – in der vagen Hoffnung auf Besserung. Es gab allerdings auch kleine Erfolge: Die Qualität der Unfallberichte stieg, subtile Schuldzuweisungen an Radfahrer nahmen ab.

Eine neue Perspektive?

Als in diesem Sommer der ADFC darüber nachdachte, seine Mitgliedschaft auszusetzen, kam der Stein ins Rollen: Durch das Aussetzen von ADFC und VCD eröffnete sich unverhofft eine neue Perspektive, die ursprünglichen Ziele wieder stärker ins Visier zu nehmen.

Und tatsächlich: „Sie bewegt sich doch“, die Polizei. Aufgeschreckt durch



den möglichen Verlust zweier, für den Radverkehr wichtiger Verbände, was sicherlich den Anfang vom Ende für Velo2010 bedeutet hätte, konnten wir unsere Kritikpunkte in der Velo-Runde präsentieren.

Zudem gab es mit dem Polizeipräsidenten, Herrn Albers, und dem Leiter der Verkehrsdirektion, Herrn Simon, eine Besprechung, um die aktuelle Situation und die Perspektiven einer zukünftigen Zusammenarbeit zu erörtern.

Schlechte Infrastruktur

Wir sind der Meinung, dass Unfälle und Fehlverhalten häufig auch durch unzureichende Infrastruktur verursacht werden, und fordern, dass man es nicht mit der Bestrafung des Fehlverhaltens bewenden lassen darf, sondern dass man an die Ursachen herangeht.

Zur Entwicklung geeigneter Maßnahmen benötigen wir die Verkehrsunfallanalysen. Ebenfalls ist wichtig, dass Maßnahmen und Vorschläge auch gegenüber externen Akteuren wie Politik, Verwaltung und Medien vorgebracht werden, wenn sie die polizeilichen Möglichkeiten überschreiten, wie beispielsweise die Entschleunigung des Verkehrs, um eine schnelle und flächendeckende Senkung der Unfallrate und Unfallschwere zu erreichen. Eine Entschleunigung des Verkehrs hilft al-

len Verkehrsteilnehmern, besonders den am meisten gefährdeten Kindern und Senioren.

Aber auch die Polizei kann bei ihrer täglichen Arbeit besser werden: Sie kann das Parken auf Radverkehrsanlagen ahnden und darauf achten, dass der eigene Streifenwagen nicht auf dem Radweg abgestellt wird. Nicht zuletzt erscheint es sinnvoll, wenn mehr Polizisten vom Streifenwagen aufs Rad umsteigen, ein Perspektivwechsel wirkt manchmal Wunder. Das gilt übrigens für alle Velo2010-Teilnehmer und hier ist die Alltagsnutzung, nicht nur der Sonntagsausflug gemeint.

Vertrauensbildende Maßnahmen

Die Polizeiführung hat uns bei den letzten Gesprächen gezeigt, dass sie uns als Partner ernst nimmt. Das erkennen wir an. Wir glauben, dass wir diesen neuen Umgang miteinander nutzen sollen, ja sogar nutzen müssen, vor allem im Interesse der fahradfahrenden Verkehrsteilnehmer. Sie zu schützen und möglichst vor Unfällen zu bewahren, ist unsere Aufgabe und unsere Verpflichtung. Ein Ausstieg aus Velo2010 hieße letztendlich, eine Möglichkeit aufzugeben, Fahrradfahrer zukünftig zu schützen.

Es wird nicht einfach

Wir wissen natürlich, dass der Weg zu weniger Verkehrsunfällen mühsam und langwierig sein wird, und dass wir mit unseren Forderungen und Ansprüchen nicht bei allen offene Türen einrennen werden. Alle Beteiligten brauchen Geduld, viel Geduld.

Hans-Georg Kleinmann



Leserbeitrag zur Radverkehrsicherheit

Sicherheitsphilosophie der Kölner Polizei

Zwei der drei im letzten Jahr getöteten Radfahrer/innen haben sich regelkonform im Straßenverkehr verhalten.

Diese traurigen Ereignisse sind wiederum ein Beweis dafür, dass regelkonformes Verhalten nicht ausreicht, um sich im Straßenverkehr sicher bewegen zu können. Im ersten Fall ist eine Radfahlerin, die bei Grün die Straße überquerte, von einem Auto tödlich erfasst worden, im zweiten Fall war die vorfahrberechtigte Schülerin von einem abbiegenden Lastkraftwagen überrollt worden.

Zum wiederholten Mal, in Leserbriefen und öffentlichen Stellungnahmen, habe ich darauf aufmerksam gemacht, dass die Sicherheitsphilosophie der Kölner Polizei, die in erster Linie auf regelkonformes Verhalten abzielt, im wahrsten Sinne des Wortes fatal ist. Alle Verkehrsteilnehmer und dabei vor

allem die schwächeren müssen als erstes immer die konkrete Verkehrssituation beobachten, einschätzen und dann entsprechend handeln, so dass sie weder Andere noch sich selbst gefährden oder unnötig behindern. Die schilder- und ampellosen Städte beweisen längst, dass gerade ein Weniger an geregelten Situationen die Sicherheit erhöht, weil dies die Verkehrsteilnehmer dazu zwingt, durch konkrete Verständigung das Verhalten zu steuern. In solchem Verständnis des Verkehrsgeschehens wird der Verkehrsteilnehmer als jemand gesehen, der zur selbständigen Einschätzung und Handlung fähig ist.

Dieses Vertrauen fehlt fatalerweise in den übergeregelten Verkehrsabläufen und in den Aktionen der Kölner Polizei. Nicht der Fußgänger oder Radfahrer, der das Rotlicht missachtet und keinen Verkehrsteilnehmer gefährdet oder behindert, ist ein Problem, sondern der Verkehrsteilnehmer, der ohne selbstän-

dige Risikoabschätzung in den verschiedenen Situationen handelt.

Der Polizei rate ich, sich um die wirklichen Gefährdungen und Gefahrenstellen im Straßenverkehr zu kümmern. Dass sie das nicht in erster Linie tut, kann man zum Beispiel täglich auf der Neusser Straße beobachten: Der Sicherheitskorridor, der die Radfahrenden vor sich öffnenden Autotüren schützen soll, wird regelmäßig von den parkenden Fahrzeugen missachtet. Die Polizei unternimmt nichts, um dieses gefährdende Verhalten zu unterbinden. Die Polizei müsste ihre Vorgehen in erster Linie am Prinzip der Sicherheit ausrichten statt an der Verfolgung von Verstößen gegen Regeln, gleichgültig, ob dadurch jemand gefährdet wird oder nicht. Das Letztere aber ist offensichtlich bei der Kölner Polizei der Fall, wodurch sie die Ordnung zum Selbstzweck erhebt – in Verkennung ihrer Funktion.

Horst Thelen



investinlife®
wir leben nachhaltig

Wahre Werte kann
man nicht kaufen.
Aber gewinnbringend
fördern.



Grünes Investment beginnt nicht erst bei 50.000 Euro, sondern es lässt sich auch mit monatlichen Beträgen Gewinn mit Sinn erwirtschaften. Unser Anspruch ist so einfach wie wegweisend: Ihnen hierzu die bestmögliche Beratung zu bieten. Präzise. Persönlich. Und vor allem unabhängig.

Lassen Sie sich beraten, wir freuen uns auf Sie!

investinlife GmbH
Moltkestraße 123 - 131
50674 Köln
Tel. 02 21. 50 08 58 - 0
info@investinlife.de,
www.investinlife.de

5. Kölner Fahrrad-Sternfahrt mit Rekordbeteiligung

Paris – Roubaix gibt es auch in Köln

Rund 1.000 Teilnehmer fuhren unter dem Motto „Per Fahrrad - für ein prima Klima“.

Bereits zum fünften Mal fand am 17. Juni 2012 die Kölner Fahrrad-Sternfahrt statt. Die Demonstration für eine fahrradfreundliche Stadt stand dieses Jahr unter dem Motto „Per Fahrrad – für ein prima Klima“. Auch das Wetter spielte diesmal mit – es herrschte eitel Sonnenschein.

Mehr als 1.000 Radfahrerinnen und Radfahrer waren dem Aufruf des „Aktionsbündnisses Kölner Fahrrad-Sternfahrt“ gefolgt und stellten damit einen neuen Teilnehmerrekord für Köln auf.

Die meisten Startpunkte der diesjährigen Sternfahrt lagen in Sülz, Weiden, Ehrenfeld, Chorweiler, Brück, Porz, Sürth und anderen Kölner Stadtteilen. Aber auch aus den Nachbarstädten Frechen, Pulheim, Brühl, Leverkusen und Bergisch-Gladbach brachen zahlreiche Teilnehmer auf.

Alle Routen führten zum Kölner Rudolfplatz, wo sich die Sternfahrer zu einem großen Radlerstrom vereinten. Nach einer Rundtour durch die Kölner Innenstadt, bei der das Kunstorchester Kwaggawerk die Teilnehmer an der Ecke Richmodisstraße durch seinen musikalischen Beitrag in Schwung brachte, gab es eine Abschlusskundgebung auf dem Neumarkt.

Infostände von ADFC, VCD, Stadt Köln, Polizei und diversen Umweltverbänden warteten auf die Eintreffenden. Zur Begrüßung spielte erneut das Kunstorchester Kwaggawerk auf.

Bevor Pfarrer Franz Meurer nachdenkliche Worte zum Umweltbewusstsein fand, forderte Hans-Georg Kleinmann, langjähriges Mitglied des VCD, die Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten der Fahrräder. Seine Rede ist nebenstehend abgedruckt.

Die Sternfahrt 2013 findet am 16. Juni statt – hierzu werden noch Helferinnen und Helfer gesucht.



Abschlusskundgebung der Fahrrad-Sternfahrt auf dem Neumarkt

Redebeitrag auf der Abschlusskundgebung

Verkehrsflächen umverteilen!

Die meisten von Euch haben sicherlich schon mal von dem Radrennklassiker Paris – Roubaix gehört. Dieses Rennen ist berüchtigt wegen seiner sehr schlechten Wege und wird deshalb auch die Hölle des Nordens genannt.

Da gibt es eine Stelle, 86 Kilometer vor dem Ziel, den Wald von Arenberg. Da kommt das ganze Feld von 150 Fahrern auf einer breiten Straße an – und weiter geht es auf einer Art Trampelpfad aus groben Pflastersteinen.

Ihr könnt Euch vorstellen, welches Gerangel da herrscht, auch weil man ab da auf den nächsten zwei Kilometern kaum noch überholen kann.

Und genau diese Situation erinnert mich an Köln – an den Radweg auf den Ringen. Auch hier geht es nur im Gänsemarsch voran, ein Überholen ist schwierig und gefährlich. An diesem Radweg kann man symptomatisch den Stellenwert ablesen, den der Radverkehr in Köln genießt.

Brenzlige Situationen nicht nur am Ring

Seit Jahren wächst und wächst der Radverkehrsanteil in Köln, auf den vorhandenen Radwegen wird es enger und vol-

ler, gerade auf den Ringen erlebt man zuweilen brenzlige Situationen, zum Beispiel unweit des Rudolfplatzes: Da gibt es auf dem Habsburgerring an der Einmündung der Pilgrimstraße eine Verkehrsinsel, die nach jedem Rot langsam vollläuft, da passen keine Radfahrer mehr auf die Insel drauf, ankommende Radfahrer müssen sich dann auf die Insel drängeln, damit sie von der Straße wegkommen. Der Druck pflanzt sich fort und an einer anderen Stelle wird jemand wiederum auf die Straße gedrängt. Und dann kommen noch die Radfahrer aus der Richard-Wagner-Straße auf dem Weg Richtung Neumarkt. Auch die müssen über diese Insel. Das ist haarsträubend.

Auch diese Situation ist symptomatisch für die Kölner Radverkehrspolitik: Kein Platz für die Radfahrer. Keine Lösung und keine Sicht auf eine solche. Die Straße bleibt für Radfahrer tabu.

Wichtige Verbindungen ohne Radverkehr

Aber es geht noch schlimmer: Da gibt es wichtige innerstädtische Verbindungen, wo es für Radfahrer gar nichts gibt. Riehler Straße: sechs Autospuren,

aber verboten für Radfahrer. Rheinufer: vierspuriger Autotunnel, aber nichts für Fahrräder. Gleich nebenan das Rheinufer für Flaneure, aber wieder nichts für Radfahrer, statt dessen schafft man hier durch die fehlende Infrastruktur einen ständigen Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern, bei dem beide verlieren. Den Autoverkehr ficht es nicht an, der fährt ungestört in seiner eigenen viele Millionen teuren Röhre unter den Radfahrer- und Fußgängerproblemen durch.

So geht es nicht weiter. An all den genannten Stellen braucht der Radverkehr mehr Raum, den er aber von der Politik und der Verwaltung einfach nicht bekommt. Hier wird Verkehrspolitik auf den Rücken der Radfahrer gemacht.

Die heutige Platzverteilung infrage stellen

Die ganze Platzverteilung im heutigen Verkehr ist höchst fragwürdig und auch ungerecht. Der Autoverkehr braucht per se viel mehr Platz. Viel mehr als der Radfahrer: Mit dem Fahrrad können durch den gleichen Straßenquerschnitt durchschnittlich eineinhalbmal so viele Personen transportiert werden wie mit dem PKW. Dieser Platzbedarf

wird überhaupt nicht infrage gestellt. Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren. Tun sie es doch, regen sich die Autofahrer sofort auf. Ein Autofahrer hingegen erregt keinerlei Unmut, wenn er ohne Beifahrer unterwegs ist und die entsprechende Straßenbreite für sich alleine beansprucht. Im Gegenteil, wer das kritisch hinterfragt, wird umgehend für verrückt erklärt.

Mit dem gleichen Selbstverständnis begegnen uns immer wieder Autofahrer, die bei geöffneten Einbahnstraßen die volle Straßenbreite für sich reklamieren und entgegenkommende Radfahrer als Zumutung betrachten und diese nur widerwillig vorbei lassen.

Wir fordern eine Umverteilung der Verkehrsflächen. Diese Platzvergabe ist überhaupt nicht sozial. Weil die einen mit ihren großen Fahrzeugen viel Platz benötigen, bleibt für andere mit kleinen Fahrzeugen nichts mehr übrig.

Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik

Wir fordern einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik, nicht weiter wie bisher, nicht weiter mit dieser Flickschusterei. Wir wollen nicht länger auf Radwegen fahren, deren Platz man den

Fußgängern abgenommen hat. Der öffentliche Raum, der Verkehrsraum muss neu aufgeteilt werden! Wir wollen jetzt auf die Straße: Fahrradstraßen, auf denen Fahrräder Vorrang haben und die Autos sich unterordnen müssen. Hier gäbe es einige Kandidaten: Krefelder Straße, Bachemer Straße oder Maybachstraße. Und Straßen, die eine ihrer vielen Autospuren für den Radverkehr abgeben sollen: zum Beispiel die Riehler Straße, zum Beispiel die Nord-Südfahrt entlang der Oper. Und Trassen, die ausschließlich dem zügigen Fahrradverkehr gewidmet sind: von Nippes bis an den Rhein entlang der Stadtbahnlinie 13.

Sternfahrer, tragt unsere Forderungen nach besserem Radverkehr weiter, seid hartnäckig, lasst Euch von Politik und Verwaltung nicht länger abspesen.

Lasst uns nicht länger eine schweigende Masse sein! Lasst uns nicht länger eine duldsame Masse sein! Lasst uns nicht länger eine geduldete Masse sein! Lasst uns eine unbequeme Masse sein, eine kritische Masse sein!

Vor 60 Jahren hat der Autoverkehr die Straßen erobert und hält sie seitdem besetzt. Lasst uns die Straßen befreien, für die Menschen!

Hans-Georg Kleinmann □

Radfahren auf der Hohenzollernbrücke Neue Rampe wird immer dringlicher

Fahrradfahrer müssen weiter auf die geplante Rampe auf die Nordseite der Hohenzollernbrücke warten.

Die Hohenzollernbrücke ist die einzige Kölner Rheinbrücke, auf der man auto- und stufenfrei den Strom überqueren kann. Freilich gilt das nur für die Südseite, der Butterseite mit unverstelltem Blick auf Dom und Altstadt. Damit die Radfahrer nicht übermütig werden, heißt es nach der Fahrt auf dem für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam meist zu engen Steg dann auf dem Roncalliplatz, wo es reichlich breit wird, „Radfahrer absteigen“. Eine nachvollziehbare Begründung hierfür gibt es nicht. Die Stadt beruft sich auf „grundsätzliche Erwägungen“, die sie nicht näher erläutern kann oder will.

Es gibt aber noch einen zweiten Steg an der Hohenzollernbrücke, und zwar auf deren Nordseite. Vor langen, langen Jahren wurde er für viele Millionen – damals noch Mark – gebaut mit einer vorzüglich gestalteten sanften Rampe auf der Deutzer Seite. Gegenüber gibt es aber, wer auch immer das zu verantworten hat, wahrscheinlich wie immer niemand, nur eine Treppe mit kärglichen Schieberillen zur Rheinuferpromenade.

Zum Breslauer Platz hin sollte zusammen mit der Bebauung des Geländes zwischen Bahnhof und Flussufer eine bequeme Rampe so wie in Deutz gebaut werden. Nachdem dieses Filetstück mittlerweile 67 Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg immer noch unbebaut ist, bzw. mit dem „Provisorium“ Musical Dome geschmückt wurde, gibt es auch weiterhin keine Rampe.

Das schreit zum Himmel.

Der VCD fordert nachdrücklich, dass die Stadt nunmehr, nachdem die Nutzung des blauen Zelts nochmal verlängert wurde und danach sicher nochmal und nochmal verlängert wird, die Rampe für den Radverkehr unabhängig von der übrigen Bebauung und zeitnah zu realisieren.

Die Gestaltung des Breslauer Platzes nach Abschluss des U-Bahn-Baus und die dort gelegene Radstation mit ihren knapp 1.000 Plätzen sowie der Hauptbahnhof und die nördliche Altstadt als Ziel machen dies mehr als sinnvoll und notwendig – umso mehr, als die oben genannte fragwürdige Situation auf der Südseite wohl keine Besserung erwarten lässt.

Reinhard Wolf □

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Neue Wege für den Radverkehr in Lindenthal

Im Rahmen eines Radverkehrsgutachtens soll ein klares und transparentes Handlungskonzept für die Stadtteile Lindenthal, Sülz und Klettenberg unter aktiver Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern entstehen.

Es gibt viel zu tun, damit das Radfahren in den oben genannten Stadtteilen in Zukunft noch komfortabler und sicherer wird. Zahlreiche politische Beschlüsse, Anregungen von Initiativen und Verbänden sowie verschiedenste Bürgerhinweise dokumentieren den Handlungsbedarf. Gerade aufgrund der Vielzahl möglicher Maßnahmen erschien es wichtig, dass deren Umsetzung einem nachvollziehbaren Konzept folgt. Daher wurde ein externes Büro mit der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt. Insgesamt fünf offene Bürgerveranstaltungen sind im Rahmen der Konzepterstellung vorgesehen, so dass jeder Planungsschritt offen diskutiert und das weitere Vorgehen partizipativ abgestimmt werden kann.

Am 25. Juni wurde das Verfahren in einer Auftaktveranstaltung im Bezirksrathaus Lindenthal vorgestellt. Alle Anwesenden hatten Gelegenheit, Wünsche und Anregungen loszuwerden und die bereits bekannten Punkte zu ergänzen. Etwa 300 Anregungen wurden berücksichtigt, die sich auf mehr als 80 Streckenabschnitte und 50 Knoten im Untersuchungsraum verteilen.

Auf der zweiten Bürgerveranstaltung am 23. Oktober wurden die Ergebnisse der Systematisierung auf Grundlage einer integrierten Netzbetrachtung vorgestellt. Wie schon bei der Auftaktveranstaltung, nahmen etwa 40 Personen teil. Nun folgt eine Priorisierung der Maßnahmen, die Anfang 2013 auf einer weiteren Veranstaltung zur Diskussion gestellt wird. Diese wird über die Presse, die städtischen Internetseiten und im Newsletter des Fahrradbeauftragten rechtzeitig angekündigt.

Im weiteren Verlauf des Planungsprozesses sollen einzelne Maßnahmen planerisch ausgearbeitet und diskutiert werden. Am Ende der Arbeiten soll dann Mitte 2013 ein klar umrissenes Hand-

lungskonzept stehen. Weitere Informationen zum aktuellen Stand sowie Ergebnisse finden Sie unter www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/10890.

Radweg im Vorgebirgspark

Die im Jahr 2009 beschlossene Sanierung des Radwegs durch den Vorgebirgspark konnte im Sommer 2012 nach zum Teil aufwändigen Vorarbeiten umgesetzt werden. Der vormals gepflasterte Radweg, der zuletzt in einzelnen Bereichen eine Nutzbreite von nicht einmal mehr einem Meter hatte, wurde durch einen asphaltierten, durchgehend drei Meter breiten Radweg ersetzt. Auf zwei Kilometern steht allen Radlerinnen und Radlern nunmehr eine äußerst komfortable Wegeverbindung zur Verfügung.

Besonders interessant ist es, sich die Maßnahme im Netzzusammenhang anzusehen. Sie bietet nicht nur eine hervorragende Alternative zur Vorgebirgsstraße, sondern ist in Verbindung mit weiteren in der letzten Zeit umgesetzten Maßnahmen Teil einer äußerst attraktiven, etwa 16 Kilometer langen Radverbindung vom Kölner Süden in die Innenstadt.

Südlich des Vorgebirgsparks beginnt nahe beim Militärring die ebenfalls 2012 fertig gestellte Regio-Grün-Route, die ampelfrei und abseits großer Straßen bis zur Stadtgrenze führt. Richtung In-



Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, und Willi Stadoll, Bezirksbürgermeister von Porz, (von links) eröffnen die Fahrradstraße Weidenweg.

nenstadt gibt es durch zahlreiche aktuell umgesetzte Maßnahmen ebenfalls eine komfortable Verbindung über Vorgebirgsstraße, Bonner Wall (Schutzstreifen), Zugweg, Bonner Straße (Schutzstreifen), Severinstraße (komplett für den Radverkehr in Gegenrichtung frei) und Hohe Pforte. Der gesamte Streckenverlauf weist insgesamt nur vier Ampelanlagen auf, so dass ein zügiges Vorankommen gewährleistet ist.

Fahrradstraße Weidenweg

In rekordverdächtiger Zeit konnte der Beschluss der Bezirksvertretung Porz zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf



Zum Einsatz kommt ein historischer MAN-Triebwagen mit WC und Bar

Infos erhalten Sie unter:
Tel. 02 28 / 850 340-0
Fax 02 28 / 850 340-10
E-Mail info@rse-express.de
Internet www.rse-express.de

Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH

Die RSE bietet interessante Ausflugsfahrten auf der Schiene an oder mieten Sie Ihren eigenen Sonderzug für

- Betriebsausflüge
- Geburtstage
- Familienfeste



Neue Stellplätze am Bahnhof Ehrenfeld

dem Weidenweg umgesetzt werden. Ende Juni beschlossen, wurde der etwa zwei Kilometer lange Abschnitt bereits Anfang September offiziell als Fahrradstraße ausgewiesen. Damit genießt der Radverkehr hier ab sofort Vorrang vor dem Autoverkehr, der aber weiterhin zugelassen ist. Der Weidenweg ist Teil der internationalen Rheinradroute, des Landesveloroutennetzes sowie des Erlebniswegs Rheinschiene und wird täglich von weit mehr als 1.000 Radlerinnen und Radlern befahren.

Die neue Elbeallee

Ursprünglich sollten entlang der etwa 600 Meter langen Elbeallee lediglich die Radwege saniert werden. Im Rahmen der Planung erwies es sich aber als sinnvoller, diese komplett aufzugeben und stattdessen Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Hierdurch konnten die Gehwege verbreitert und gleichzeitig der Grünstreifen ausgedehnt werden. Durch den Schutzstreifen entfällt die Mittelmarkierung auf der Fahrbahn, was in Kombination mit den Schutzstreifen zu einer optischen Einengung der Fahrbahn für den Autoverkehr führt. Diese hat nachgewiesenermaßen eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung. Im Rahmen der Neumarkierung konnte auch eine direkte Linksabbiegespur für den Radverkehr auf die Merianstraße geschaffen werden.

Programm zur baulichen Behebung kleinerer Mängel

Seit letztem Jahr stehen Haushaltsmittel zur Verfügung, um kleinere bauliche Mängel im Verlauf von Radverkehrsführungen zu beheben, etwa fehlende Bordsteinabsenkungen. In diesem Jahr wurden bislang 45 Einzelmaßnahmen geprüft. Erste Maßnahmen, Bordstein-

absenkungen auf dem Vorgebirgswall in Höhe der KiTa, im Bereich Hans-Böckler-Platz/Bahnhof West oder in der Müllergasse konnten bereits umgesetzt werden, weitere Maßnahmen folgen. Zum Teil werden auch kleinere Umlanungen vorgenommen, um die Führung des Radverkehrs komfortabler zu gestalten, etwa in Kürze auf der Herkulesstraße oder auch der Schleuterstraße.

Fahrradparken

Auch beim Fahrradparken hat sich viel getan. So wurden auf der Neusser Straße 300 neue Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet, so dass dort nun insgesamt 750 Abstellplätze vorhanden sind. Im Bereich Lenauplatz/Iltisstraße in Ehrenfeld wurden fast 100 weitere Abstellmöglichkeiten geschaffen.

Ein besonderes Augenmerk galt dem Bahnhof Ehrenfeld. Hier wurde das Angebot an Fahrradabstellplätzen deutlich verbessert. Insgesamt konnten 120 weitere Plätze eingerichtet werden. Die Bereitstellung von 100 Abstellmöglichkeiten durch mobile Anlagen auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz, der eigens für die Aufstellung hergerichtet wurde, dürfte die Probleme mit wild abgestellten Fahrrädern weiter reduzieren und so zu einem harmonischeren Erscheinungsbild beitragen.

Radeln Sie sich fit zur Arbeit 2012

Auch in diesem Jahr waren alle Bediensteten der Stadt Köln aufgerufen, sich an der verwaltungsinternen Aktion „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ zu beteiligen. An mindestens 25 Tagen zwischen Anfang Mai und Ende August musste hierfür das Rad für den Arbeitsweg genutzt werden. Mit 354 Teilnehmenden wurde der bisherige Rekord aus dem Jahr 2011 um fast 100 Personen übertroffen. Im Schnitt wurde an 50 Tagen zur Arbeit geradelt und wurden dabei knapp 14 Kilometer zurückgelegt. Insgesamt standen so am Ende 225.000 „erradelte“ Kilometer auf dem Tacho! Dies entspricht einer fast sechsmaligen Erdumrundung und einer Kohlendioxidersparnis von mehr als 32 Tonnen. Die diesjährigen Hauptgewinnerinnen und Hauptgewinner erhielten ihre Preise auf einer eigenen Veranstaltung aus den Händen von Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes.

Aktuelle Zahlen der Dauerzählstellen

Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe sieht es so aus, als könnten die Werte aus dem sensationellen Vorjahr 2012 bestätigt und vielleicht sogar erneut übertroffen werden. Angesichts des doch eher bescheidenen Sommers ist dies erstaunlich. Ende Oktober 2012 lag die Gesamtzahl aller erfassten Fahrten an den Dauerzählstellen im Stadtgebiet knapp fünf Prozent über den Werten von 2011.

Weitere Maßnahmen

- Markierung eines einseitigen Fahrradschutzstreifens auf der Paffrather Straße in Köln-Dellbrück
- Markierung einer Radfahrerfurt inklusive Hinführung auf dem Akazienweg in Köln-Bickendorf
- Bislang wurden in diesem Jahr 50 gemeldete Mängel in der Beschilderung des Landesveloroutennetzes auf Kölner Stadtgebiet behoben.
- Mit der Freigabe der Schillingstraße und von Teilbereichen von Balthasar- und Lupusstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung konnten weitere wichtige Lücken im Radverkehrsnetz des Agnesviertels geschlossen und damit zugleich eine Forderung des VCD umgesetzt werden.
- Bike & Ride: In diesem Jahr wird, wie alle zwei Jahre, die Bike & Ride Gesamterhebung durchgeführt. Ergebnisse lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.
- Der Auftrag für weitere 242 Fahrradboxen im Stadtgebiet wurde vergeben. Die Aufstellung der Boxen im Bereich von Haltestellen des ÖPNV erfolgt im kommenden Jahr.
- In Kooperation mit der Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft (ZEG) wurde ein großer Pedelec-Test für alle Interessierten vor dem Stadthaus in Deutz durchgeführt.

Auf der Internetseite www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr finden Sie stets aktuelle Meldungen zum Thema „Rad fahren in Köln“.

Wenn Sie Fragen, Hinweise oder Anregungen haben, nutzen Sie das dortige Kontaktformular oder schreiben Sie eine E-Mail an fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de.

Benjamin Klein, Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln ☐

Niehler Gürtel

Autogerechter Ausbau oder Grüngürtel?

Es ist an der Zeit, das Straßenprojekt Niehler Gürtel endgültig zu beerdigen und die vier Hektar Fläche mit den angrenzenden Parks sinnvoll zu verbinden.

Noch aus den Zeiten der „Autogerechten Stadt“ stammt der Plan, die Gürtelstraße zwischen Mauenheim und Mülheimer Brücke zu schließen. Dank Bürgerprotesten und leerer Stadtkasse wurde die Straße jedoch nie zuende gebaut. Nach der letzten Kommunalwahl wurde die alte Planung einer vierspurigen Schnellstraße von der rot-grünen Mehrheit im Stadtrat aufgehoben und die Verwaltung statt dessen beauftragt, eine abgespeckte Version zu entwickeln.

Aber auch eine reduzierte Variante zerschneidet oder berührt Erholungsgebiete und entwertet sie durch Lärm und Abgase. Außerdem wird neuer Durchgangsverkehr nach Nippes gelenkt, der die Verbindung zwischen der Mülheimer Brücke und der A 57 als Alternative zur Zoobrücke nutzen wird.

Nippeser Grüngürtel

Schon in den 80er Jahren wurde gefordert, die Trassenfläche zu Vernetzung der Nippeser Grünanlagen zu nutzen. Bereits im Grünplan für Köln von Fritz Schumacher aus dem Jahr 1923 wurde dieses Areal als radiale Verbindung des Inneren mit dem Äußeren Grüngürtel ausgewiesen, ein Punkt, der in den Diskussionen um die Entwicklung des Kölner Grünsystems in den letzten Jahren viel zu wenig beachtet wurde. Eine Verbindung der Trasse mit den Parks ist an vielen Stellen mit wenig Aufwand möglich, da sich in den letzten 40 Jah-

ren bereits eine üppige Vegetation entwickelt hat. Nur im Bereich der Neusser Straße werden große Flächen als Parkplätze genutzt. Diese gilt es schrittweise zurückzubauen und zu entsiegeln. Hier wird schon heute ein Rad- und Fußweg geführt, der sich allerdings im weiteren Verlauf Richtung Nordpark in enge Schotterwege verzweigt. Ab der Amsterdamer Straße geht es für Radfahrer Richtung Mülheimer Brücke dann nur noch über die Barbarastraße weiter. Mit dem Ende der Planung einer Gürtelstraße gäbe es die Möglichkeit für eine schnelle und sichere Radverbindung von Mauenheim bis zur Mülheimer Brücke.

Niehler Fahrradgürtel

Schon heute durchzieht das Areal ein Netz von Rad- und Fußwegen. Immer wieder wurde gefordert, diese stärker zu entwickeln und einen durchgehenden Hauptweg entlang der Hochbahn zu realisieren. Zuletzt im Jahr 2010 im Rahmen einer Bürgerwerkstatt des Vereins „Für Nippes e.V.“ wurden detaillierte Vorschläge gemacht, wie mit einfachen Mitteln ein solcher Weg bis zur Amsterdamer Straße geführt werden kann. Die Beseitigung von Hindernissen, die Verbesserung der Wegeoberflächen und die sichere Querung der kreuzenden Straßen standen dabei im Vordergrund. In neueren Überlegungen wird auch eine Weiterführung auf dem Damm nördlich neben der Linie 13 zwischen Amsterdamer Straße und Boltenssterstraße angedacht. Auch hier gibt es bereits einen rege genutzten Weg, der mit überschaubarem Aufwand auf einer bereits bestehenden Rampe an den Nordpark angeschlossen werden kann. Ab Boltenssterstraße soll



Vorhandene Radwege und Trampelpfade am Niehler Gürtel können mit wenig Aufwand zu einem Fahrradgürtel verknüpft werden.

der Radverkehr dann wieder über den bereits bestehenden Rad-/Fußweg Richtung Kuhweg geführt werden. Dabei gäbe es auch die Möglichkeit, den Weg neben der Stadtbahn weiter Richtung Mülheimer Brücke zu führen. Den bahnseitigen Standstreifen auf dem Niehler Gürtel zwischen Boltenssterstraße und Haltestelle Slabystraße könnte man zu einem Radweg umbauen und in Höhe Slabystraße in einem Geländeeinschnitt an den Verbindungsweg Kuhweg/An der Schanz anschließen. Man wäre kreuzungsfrei und sicher bis an den Fuß der Mülheimer Brücke gekommen.

Die Auffahrtsituation auf die Brücke würde dadurch leider nicht verbessert. Hier wird es wohl erst Möglichkeiten zur Veränderung bei der anstehenden Sanierung der Brückenköpfe geben.

Die Idee des Rad- und Grüngürtels scheint für Köln zunächst utopisch. Allein in den letzten zwölf Jahren wurden über 300.000 Euro für die Entwicklung des Niehler Gürtels ausgegeben. Mit diesem Geld hätte man einen großen Teil der Utopie bereits verwirklichen können. Es ist höchste Zeit, das vorhandene Geld endlich sinnvoll einzusetzen.

Rainer Kiel



Niehler Gürtel und angrenzende Grünegebiete

Der Autor dieses Artikels lädt für den **10. März 2013** zu einer kostenlosen **Exkursion durch den Niehler Gürtel** ein. Los geht es um 13:00 Uhr vor dem Altenburger Hof, Mauenheimer Straße 92, Köln Nippes. Dauer ca. 3 Stunden.

Interessenten sollten sich vorher per E-Mail (kontakt@rainer-kiel.de) melden.



Wir fahren Rad, weil...
das Jahr 365 schönste Tage hat.

Denkanstoß „Fataler Irrtum“

Gedanken zu dem Ratschlag eines Zeitungsredakteurs an die Radfahrer, den Autos aus dem Weg zu gehen

Am 7. August erschien unter der Überschrift „Fataler Irrtum“ in der Rhein-Erft-Ausgabe einer Kölner Tageszeitung der Kommentar eines Redakteurs zur Sicherheit beim Fahrradfahren. Unter anderem war zu lesen, dass sich die Fahrradfahrer häufig in Gefahr bringen, wenn sie auf ihrem Vorfahrts- oder Abbiegerecht beharren. Auch empfiehlt der Kommentator allen Radfahrern, den Autofahrern nicht ihr Radfahrerleben in die Hand zu geben, sondern den Autos, wo es geht, aus dem Weg zu gehen.

Der Kommentar löste eine Fülle kontroverser Leserreaktionen aus.

Der Kommentator hat sicherlich insofern recht, als dass ein Beharren des Fahrradfahrers auf seinen Rechten höchst gefährlich ist. Nur – gibt es wirklich Fahrradfahrer, die auch in brenzlichen Situationen auf ihrem Recht beharren? Ist es nicht vielmehr so, dass Fahrradfahrer, wenn sie in gefährlichen Situationen auf ihrem Recht beharren würden, eine Lebenserwartung von nur noch wenigen Tagen hätten?

Keiner der Kölner Verkehrstoten der letzten Jahre hat auf seinem Recht beharrt, weder die 64jährige Radfahrerin, welche am 29. November 2011 auf der Heidestraße in Köln-Porz fuhr und bei Grünlicht die Guntherstraße überquerte und von einem rechtsabbiegenden LKW mehrfach überrollt wurde, noch die siebzehnjährige Radfahrerin, der das gleiche am 22. März 2011 an der Gleueler Straße passierte. Auch die anderen schweren Unfälle lassen nicht erkennen, dass hier jemand auf seinem Recht beharrte.

Wahrscheinlich meint es der Kommentator ja gut mit den Radfahrern, wenn er ihnen nahelegt, den Autos aus dem Weg zu gehen.

Dieser Ratschlag dürfte vor allem den Autofahrern gefallen: Dann brauchen sie nicht so aufzupassen, zum Beispiel beim Rechtsabbiegen; dann brauchen sie ihre Fahrweise nicht anzupassen, zum Beispiel langsamer fahren.



10. August 2012, 11:32 Uhr, Verkehrsunfall mit tödlich verletzter Radfahrerin an der Kreuzung Richard-Wagner-Straße/Moltkestraße

Wie gefährlich solche Botschaften sein können, bekam unlängst ein guter Bekannter des Autors zu spüren, und zwar an der Kreuzung Richard-Wagner-Straße/Moltkestraße, wo erst am 10. August eine 73jährige Radfahrerin von einem rechts abbiegenden 40-Tonnen-Lastzug überrollt worden war.

Auch der Bekannte war von einem rechts abbiegenden LKW geschnitten worden. Als er daraufhin dessen Fahrer zur Rede stellte, sagte dieser doch glatt: „Sie müssen doch aufpassen. Das sagt doch auch die Kölner Polizei.“

Hans-Georg Kleinmann



Radfahren in Köln-Zollstock

Autoverkehr wird weiter gehätschelt

Für den Radverkehr auf dem Hönninger Weg sind weiterhin keine Verbesserungen in Sicht.

Im Frühjahr hatte die Bezirksvertretung Rodenkirchen zu einem Meinungsaustausch über Möglichkeiten der Verbesserung des Radverkehrs im Geschäftszentrum von Zollstock auf dem Hönninger Weg zwischen Herthastraße und Gottesweg gebeten. Auch der VCD war eingeladen.

Wie zu erwarten war, konzentrierte sich die Diskussion von Anfang an da-

rauf, dass die Erreichbarkeit des Geschäftszentrums für die Autofahrer gesichert werden müsse. Obwohl in Kölner Vorortzentren drei Viertel bis vier Fünftel ohne Auto zum Einkaufen kommen, war für die Bezirksvertreter undenkbar, Parkplätze teilweise oder ganz entfallen und autofahrende Kunden vielleicht ein paar Meter zu den Geschäften laufen zu lassen. Der Vorschlag des VCD, es doch einmal wie in Karlsruhe zu versuchen, wo die Straßenbahn mit mäßigem Tempo durch die als Fußgängerzone ausgebauten Hauptgeschäftsstraße fährt,

wurde ohne Diskussion sofort verworfen. So verwundert es nicht, dass für den Radverkehr keine Verbesserungsmöglichkeiten gesehen wurden. Auch dass Rad fahrende Kunden genauso viel kaufen wie Auto fahrende machte keinerlei Eindruck.

Es bleibt also dabei: Für die Radfahrer wird es in diesem Bereich des Hönninger Wegs nicht besser, für die Fußgänger übrigens auch nicht. Die insgesamt in deutlicher Minderheit befindlichen Autofahrer werden weiter gehätschelt.

Reinhard Wolf



Rheinufer an der Hohenzollernbrücke

Promenieren durch Märkte

Künstliche Engpässe erschweren das Fortkommen am Rheinufer im Bereich der Hohenzollernbrücke.

Das Kölner Rheinufer erfreut sich besonders bei schönem Wetter und an Wochenenden bei Spaziergängern großer Beliebtheit. Leider hat die Kurzsichtigkeit der Verkehrsplaner in den 80er Jahren dieser Promenade eine zusätzliche Funktion mitgegeben: Sie ist die einzige Nord-Süd-Verbindung für den Fahrradverkehr – jedenfalls die einzige, die diese Bezeichnung auch verdient.



Nadelöhr einer offiziellen Veloroute. Auch bei nur einseitigem Standbesatz gibt es unter der Hohenzollernbrücke kein Durchkommen: weder per Rad noch zu Fuß.

Die Mischung von Fußgängern und rollendem Verkehr birgt aber grundsätzliche Schwierigkeiten aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der beiden Verkehrsarten. Zumal Fahrradverkehr nicht mehr nur der Freizeitverkehr ist, den die Verkehrsplaner der 80er Jahre vor sich sahen: Das Fahrrad entwickelt sich wieder zu einem ernst zu nehmenden Verkehrsmittel.

Marktstände und ein nicht genutztes Kassenhäuschen

Was beim Rheinufer für zusätzliche Probleme sorgt, sind die regelmäßig stattfindenden Märkte. Sie engen den knappen Raum weiter ein und machen ein Durchkommen sowohl für Radfah-

rer als auch für Fußgänger beinahe unmöglich. Wer dies einmal versucht hat und es auch noch eilig hatte, weiß wovon gesprochen wird: Rien ne va plus, nichts geht mehr. Gerade der enge Bereich unter der Hohenzollernbrücke ist das Nadelöhr des Rheinufers.

Das dort stehende Kartenhäuschen, das seinem Äußeren folgend schon bessere Zeiten gesehen hat und zur Hälfte offensichtlich keine Funktion mehr erfüllt – lediglich in der südlichen Hälfte sitzt ein einsamer Kartenverkäufer für die Touristenboote – engt den Platz auf ein Minimum ein. Zurzeit wird geprüft, wem das Häuschen gehört und wie man es durch eine platzsparendere Lösung ersetzen kann. Einen entsprechenden Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt gibt es schon. Dieser muss nur noch durch die Stadtverwaltung umgesetzt werden.

Ein anderer Ansatz besteht bei den Märkten: Müssen sie unbedingt unter der Hohenzollernbrücke beginnen? Wieso baut man die Marktstände nicht erst weiter nördlich

auf, wo man parallel hinter der Hochwasserschutzmauer einen separaten Radweg hat?

Die Befürchtungen des Marktveranstalters gehen dahin, dass sein Markt dann nicht mehr von der Altstadt aus sichtbar wäre und somit seine Kunden (die Laufkundschaft) ausblieben. Dies wird also als existentiell angesehen.

Fraglicher Kompromiss

Als Kompromissvorschlag sollen nun im Bereich Hohenzollernbrücke nur noch auf der dem Rhein zugewandten Seite Marktstände aufgebaut werden. Die Landseite bleibt frei von Ständen, gleiches gilt für den Bereich des Verkaufshäuschens. Erst nördlich der Abfahrt zum separaten Radweg fängt der

Teil des Marktes an, an dem auf beiden Seiten Stände stehen sollen.

Ob dies jedoch funktionieren wird, ist mehr als fraglich. Die ersten Märkte im Jahr 2013 bleiben abzuwarten.

Das Ordnungsamt der Stadt Köln macht jedoch deutlich, dass die Beschwerden der Bürger über eventuelle Einschränkungen in diesem Bereich zukünftig genau analysiert und gesammelt werden sollen. Sollten sich Bürger also gestört fühlen, können sie sich an das Amt für öffentliche Ordnung wenden. Dies gäbe dem Amt die nötige Handhabe, nötigenfalls auch ordnungsrechtlich vorzugehen. Die getroffenen Absprachen sind lediglich freiwillige Zusagen des Marktveranstalters.

Übergreifend zu diesen Teillösungen steht der „große Wurf“ noch aus: Im Juni wurde die Verwaltung erneut damit beauftragt, endlich eine alternative Fahrradroute zur Rheinuferspromenade zu erarbeiten. Vorschläge hierfür gibt es genug.

Markus Graf



Kommentar

Es wäre ein Leichtes, die an der Hohenzollernbrücke blockierenden fünf bis sechs Verkaufs- und Gastronomiestände etwas nach Norden zu verlagern. Wenn der Marktbetreiber hier von einer Bedrohung seiner Existenz spricht, ist dies eine maßlose Übertreibung: Ihm wird für seinen Markt mit der nördlichen Uferpromenade zwischen Hohenzollernbrücke und Bastei einer der schönsten Plätze Kölns zur Verfügung gestellt. Der Markt ist etabliert und bekannt. Um Gäste der Altstadt auf den nahen Flohmarkt aufmerksam zu machen, dürfte ein bloßes Hinweisschild am dortigen Rheinufer ausreichen. Und fördert es den Umsatz, wenn zwar viele potenzielle Kunden am Stand unter der Hohenzollernbrücke vorbeigeschoben werden, aber keiner stehen bleiben kann, ohne Missfallen bei den ihn umgebenden Mitmenschen zu erzeugen?

Volker Kunstmann



Umgestaltung Dom-Umgebung Ebenerdigen Zugang zu Gleis 1 erhalten!

Beim geplanten Teilabriss der Domplatte zielen die Gestalter in Politik und Verwaltung übers Ziel hinaus und planen, ebenfalls den Zugang von der Domplatte zu Gleis 1 des Hauptbahnhofs abzureißen.

Bei der Errichtung der Domplatte wurden große Höhenunterschiede rund um den Dom mit einer Platte eingeebnet. Damals sprach noch keiner von Barrierefreiheit, aber die Wirkung ist ähnlich. Hinter dem Domchor wurde ein Verbindungssteg zum Gleis 1 gebaut, der ursprünglich nur für prominente Staatsbesucher vorgesehen war, die damals noch mit Sonderzügen reisten, und für Normalsterbliche immer verschlossen bleiben sollte.

In einem siebenjährigen, nicht immer konfliktfreien, Prozess konnte die Stadtverwaltung Köln bei der damaligen Bundesbahndirektion erreichen, dass das Tor für alle Reisenden des Bahnhofs geöffnet wurde: zuerst nur bis 20 Uhr, seit vielen Jahren schon bis 23.00 Uhr.

Bedeutung dieses Weges

Für Reisende von Gleis 1 ist der Zugang der schnellste Weg in die Innenstadt und für viele andere eine angenehme Möglichkeit, das Gewimmel der Haupthalle des Bahnhofs zu umgehen. Zügig und barrierefrei führt er auf die Domplatte und erschließt so Dom, Museum Ludwig, Altstadt und viele weitere Ziele.

Nun soll diese Verbindung abgerissen werden. Die Stadtgestalter im großen Wettbewerb 2011 hatten keinen Blick für diesen Bereich, der bei ihren Ent-

würfen nur ein Schattendasein führte und in den ausgestellten Ergebnissen fehlte.

Der VCD begann direkt nach dem Wettbewerb nachzuforschen, wie denn die konkrete Planung in diesem Bereich aussieht. Wir wiesen Politik und Verwaltung auf diesen wichtigen Verbindungsweg hin sowie auf eine gute alternative Lösung, den direkten Weg über die kleine, mit Fahrradständern und Fahnenmasten bestückte Grünfläche am Restaurationsgebäude des Museums Ludwig. Der damalige Beigeordnete Streitberger sicherte in einem Brief zu, diesen Vorschlag zu prüfen. Seitdem herrscht Schweigen, kein Verantwortlicher suchte das Gespräch.

Im Sommer 2012 gab es die Vorlage zur Beschlussfassung im Rat – und der Verbindungsweg zu Gleis 1 fehlte. Eine Treppenanlage verhinderte zusätzlich, unseren Alternativvorschlag direkt am Restaurationsgebäude umzusetzen.

Sofort wurde ein Brandbrief an den neuen Planungsdezernenten Höing geschrieben. Doch seine Antwort war ernüchternd. Trotz Anerkennung der Bedeutung dieser Verbindung zum Hauptbahnhof für die Menschen sprachen gestalterische Aspekte für einen Abriss.

Gestalterische Aspekte dürfen Menschen nicht behindern

Für wen ist denn Stadtgestaltung da? Doch für den Menschen und nicht um ihrer selbst willen.

Am Hauptbahnhof werden jedoch aufgrund „gestalterischer Aspekte“



Beliebt, bequem, barrierefrei – der direkte Zugang von der Domplatte zu Gleis 1

Menschen Umwege und Unbequemlichkeiten zugemutet, zum Beispiel den vielen Pendlern, die aus Bonn an Gleis 1 ankommen, den Bewohnern des Rechtsrheinischen, die ihr zur Anreise benutztes Fahrrad direkt an Gleis 1 abstellen können, oder Fahrgästen der Züge nach Wuppertal.

Am schlimmsten sind aber die Behinderten betroffen. Ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof wird abgerissen und durch neue Treppen ersetzt! Dies wiegt umso schlimmer, als die derzeit vorhandenen Alternativen wenig attraktiv sind. Dies gilt beispielsweise für den häufig ausfallenden und trotz fünf Mal am Tag stattfindender Reinigung oft erbärmlich stinkenden Aufzug.

Die Stadt Köln investiert viel Geld, um an anderer Stelle Barrierefreiheit herzustellen. An dieser Stelle reißt sie unnötig einen barrierefreien Zugang ab. Der VCD kann eine solche Planung nicht nachvollziehen und wird die zuständigen Förderer aus Bund und Land informieren.

Roland Schüler





perpedalo
velomarketing & event

Moselstr. 68 (Südbahnhofnähe)
50674 Köln

Telefon: (0221) 60 47 89
E-Mail: info@perpedalo.de
Internet: www.perpedalo.de

JOBS für die Saison 2012
Fahrer & Stadtführer



Rikschafahrten



Confibike-Fahrten



Stadtführungen

Baustellensünden städtischer Gesellschaften

Keine Rücksicht auf Fuß- und Radverkehr

RheinEnergie, Netcologne und KVB denken bei der Anlage ihrer Baustellen nur an den Autoverkehr.

Da müht sich die Stadt Köln seit Jahren als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte NRW, fahrradfreundlicher zu werden. Doch städtische Gesellschaften behindern weiterhin massiv den Rad- und Fußverkehr an nahezu jeder ihrer Baustellen, während die Einschränkungen für den Autoverkehr gering bleiben.

Beispiel Baustelle der neuen RheinEnergie-Hauptverwaltung am Parkgürtel: Hier wurden Geh- und Radweg in einer Richtung komplett gesperrt. Der Rad- und Fußverkehr wurde mehrmals mit langen Wartezeiten über den vielbefahrenen Gürtel geschickt.

Beispiel Baustelle Oskar-Jäger- Straße: Hier wurde der Radweg – eine wichtige Verbindung von der Universität nach Ehrenfeld – ohne Rücksicht

auf Verluste aufgerissen, damit trotz Baustelle die Autos parken können. Radfahrer wurden hingegen zu weiten Umwegen gezwungen.

KVB behindert einen wichtigen Überweg in der Innenstadt

Im Sommer verengte eine Baustelle der KVB den zu allen Tageszeiten stark frequentierten Überweg am Kaufhof über die Cäcilienstraße auf knappe drei Meter. Baustellenfahrzeuge sorgten für eine zusätzliche Gefährdung. Für den Autoverkehr wurde für viel Geld eine neue Umfahrung gebaut.

Der VCD schrieb den Vorstand der KVB an und machte eine Pressemitteilung. Es folgte keine Veränderung, nur das Versprechen, dass es im Herbst besser werden solle.

Das wurde es allerdings nicht – im Gegenteil! Die provisorischen Holzplanken, die zwischen den KVB Gleisen als Untergrund für den Überweg dienten, wurden durch unebenen Asphalt ersetzt, der Menschen mit Rollator, Kinderwagen oder im Rollstuhl große Mühen beim Überqueren der Straße zumutete.

Anfang Oktober kam der Hammer Schlag. Direkt am Kaufhof und am Eingang zur Fußgängerzone wurde die Hohestraße aufgerissen und der Bürgersteig auf etwa 1,50 Meter verschmälert.

Die neuerliche Baustelle in Kombination mit dem schmalen Überweg hat den VCD erneut zu einem Protest veranlasst.



Durch KVB-Baustelle stark verengter Überweg für Fußgänger und Radfahrer an der Cäcilienstraße

Reaktionen auf Proteste des VCD

Die Stadtverwaltung Köln stellte nach Hinweisen des VCD fest, dass die Umleitungsbeschilderung für den Radverkehr von der Deutzer Brücke diesen genau in die Sackgasse Hohe Straße vor die Baustelle führte. Die Umleitung wurde vier Tage später aufgehoben.

Nach Hinweisen des VCD wurde die Ampel am Überweg anders geschaltet. Obwohl kein Auto aus der Baustelle kommen konnte, gab es dafür eine eigene Grünschaltung und RadfahrerInnen und FußgängerInnen mussten warten.

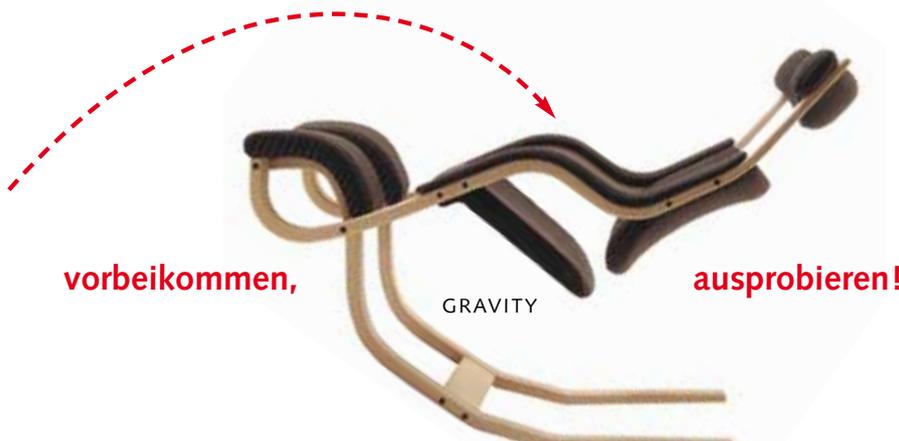
Der VCD fordert weiterhin, den Überweg zu verbreitern, was auch möglich ist, da westlich des Überwegs eine Fläche vorhanden ist, die nur für die Lagerung von Baumaterial genutzt wird.

Die Baumaßnahme Hohe Straße sollte möglichst schnell beendet und mit einem besseren Konzept der Verkehrslenkung für den Rad- und Fußverkehr im Frühjahr geplant werden.

Roland Schüler



Zwischenzeitlich ging die KVB dazu über, den Überweg an der Cäcilienstraße mittels Schienen zu blockieren – so am Montag, den 5. November. Nur Dank des tatkräftigen Einsatzes der Verkehrsüberwachung der Stadt Köln konnte diese Sperre aufgehoben werden.



daVinci

■ **Denkmöbel** ■
ERGONOMIE UND SERVICE

- rückenfreundlich
- wunderschön
- eine Investition für's Leben

Güterverkehrslogistik Neuer LKW-Terminal Nord

Die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) Köln bauen im Kölner Norden das zweite Terminal für den Umschlag zwischen Schiene und Straße.

Auf dem Gelände der ehemaligen Esso-Raffinerie sollen ab 2014 zahlreiche Sattelaufleger, Wechselbrücken und Container umgeladen werden: von Zug auf Zug, zwischen Zug und LKW. So können Container auf Schienen aus den Hafenstädten Rotterdam und Antwerpen in Köln auf Züge nach Italien und der Schweiz umgeladen werden.

In erster Linie soll der Terminal Nord den innerstädtischen LKW-Verkehr reduzieren. Neben Eifeltor im Süden gibt es dann auch für den Norden im Umkreis bis zu 20 Kilometern einen Anlaufpunkt. Innenstadtfahrten – etwa über die Rheinuferstraße – können entfallen.

Es wäre sinnvoll, auch die LKW-Fahrten in der Region auf die Schiene zu verlagern. Leider ist ein umfassender Verzicht auf LKW-Verkehre auch bei den Zu- und Abholdiensten noch nicht machbar. Durch zahlreiche steuerliche Vergünstigungen und Bevorzugungen des LKWs lohnt sich momentan im Nahbereich nicht die Zugsanlieferung.

Die Politik müsste die entscheidenden Weichen für die Schiene stellen, nicht nur in Sonntagsreden davon sprechen. Da im Terminal Nord ein Umladen von Zug auf Zug möglich ist, ist dann in hoffentlich nicht allzu ferner Zukunft auch die gesamte Logistikkette mit dem Zug machbar.

Die deutliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Nahbereich erfordert einen Netzausbau. Obwohl die HGK in der Region ein dichtes Netz an Schienen hat, braucht sie auch DB-Strecken. Den vom VCD seit langem geforderte Ausbau dieser überlasteten Strecken werden wir auch in die Diskussion zum städtischen Logistikkonzept einbringen.

Das Terminal Nord ergänzt den heute schon ausgelasteten Bahn-Terminal Eifeltor. Dieser ist zu einem Erfolgsmodell geworden. Der Terminal Nord wird in mehreren Schritten ausgebaut,

entsprechend der Nachfrage. Der Trend geht hin zur Beförderung der Container mit dem Zug und auch mit dem Schiff.

Der VCD Regionalverband Köln freut sich auf diesen Schritt, den er schon 1992 in seinem Güterverkehrskonzept für Köln gefordert hat. Es braucht halt zwanzig Jahre, bis VCD-Ideen Wirklichkeit werden. Schauen wir, wie viele Ideen des VCDs zur Güterverkehrslogistik sich erfolgreich durchsetzen. Auf dem Markt, denn die Politik hinkt der Entwicklung immer noch hinterher.

Roland Schüler



Kölner Südbrücke Leidenszeit (fast) zuende

Die Sanierung der Geh- und Radwege an der Südbrücke nähert sich allmählich ihrem Ende.

Seit Jahren war der nördliche Rad- und Gehweg der Südbrücke überhaupt nicht zu nutzen und der südliche war in einem katastrophalen Zustand. Zudem war er für die zahlreichen Radfahrer und Fußgänger, die dort den Rhein überqueren, viel zu eng. Der VCD hat schon vor vielen Jahren gegen diese Zustände protestiert, doch lange Zeit tat sich nichts. Für die Bundesbahn war der Radweg ein Randproblem, zumal die Stadt Köln die Sanierung durchführen musste. Dies

ging aber nur in Zusammenarbeit mit der Bahn.

Nun sind die Treppentürme denkmalgerecht erneuert und die Geh- und Radweg zu beiden Seiten der Südbrücke wieder zu nutzen.

Wie immer gibt es noch Wermutstropfen: Weil es Straßenbauarbeiten wegen eines überflüssigen Tunnels an der Rheinuferstraße gibt, sind die Außentreppe linksrheinisch nur beschränkt und die Abgänge in den linksrheinischen Türmen derzeit überhaupt nicht benutzbar.

Helga Jochems



UND WO PARKT IHR FAHRRAD?

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



Fahrradgarage BikeBox 3



Fahrradhalter Spacer



Fahrrad-Wandhalter 3730



Hängeparker 3900



Anlehneparker 2500 XBF

Mehr Informationen erhalten Sie in unseren ausführlichen Produktkatalogen, auf unserer Homepage oder direkt bei Ihrem Fachhändler.

**MIT UNS
FÄHRT DIE
UMWELT
BESSER.**



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.)

Autofreie Siedlung Köln

Erfolgreiche Präsentation bei der plan12

Vom 21. bis zum 28. September 2012 wurde die autofreie Siedlung in Nippes zum Ausstellungsparcours.

Alle zwei Jahre präsentiert die plan12 im Rahmen des Internationalen Forums aktueller Architektur vielgestaltige und brisante Architektur- und Stadtentwicklungsthemen, diesmal mit dem Schwerpunkt „Szenario lebenswerte Stadt – intelligente Konzepte für Mobilität, Klimaschutz und Gestaltung“.

Exakt auf diesen Schwerpunkt bezog sich der Bewohnerverein der autofreien Siedlung in seiner erfolgreichen Bewerbung für eine Beteiligung an dieser Veranstaltung: „Die autofreie Siedlung kann

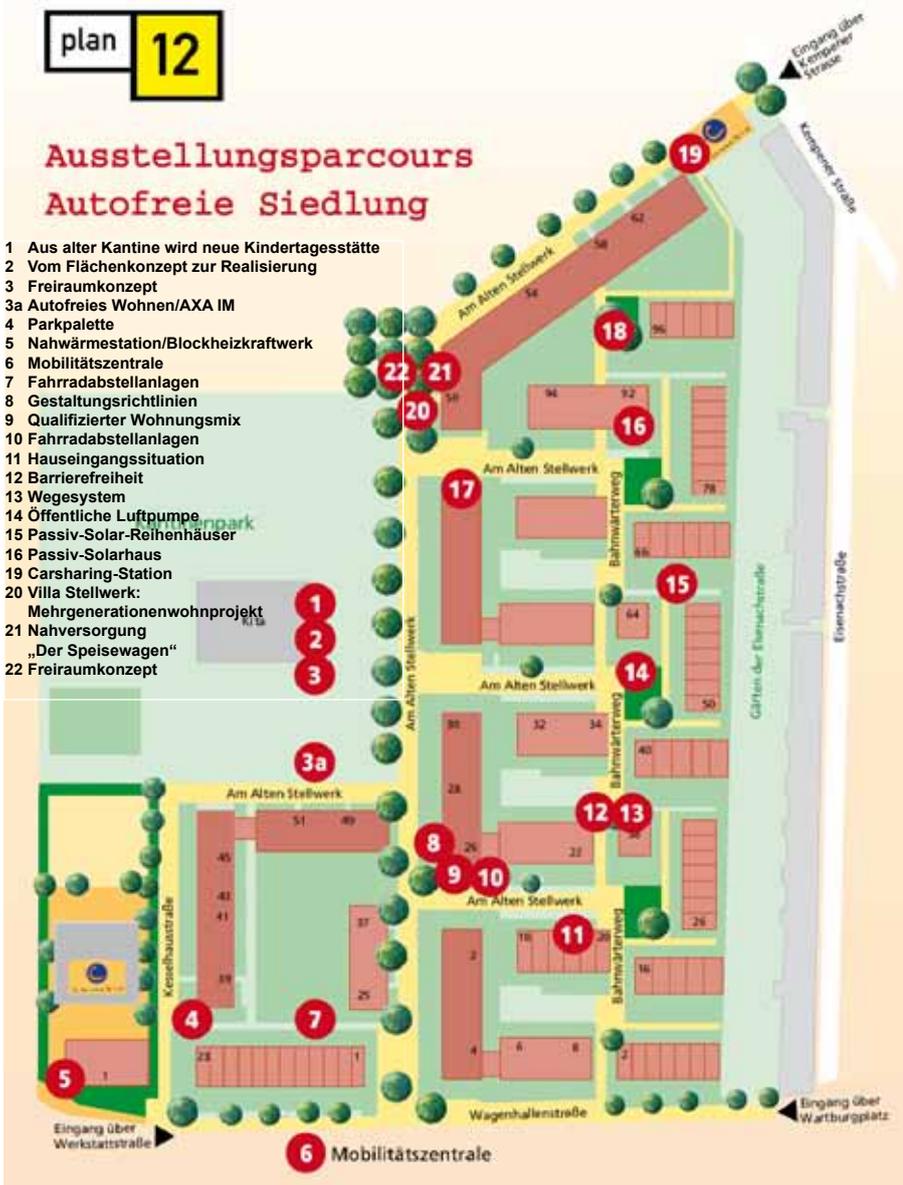
vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Endlichkeit der fossilen Energieträger Antworten auf verkehrliche, klimatische und soziale Fragen geben. Durch ihr besonderes Mobilitätskonzept stellt die Siedlung ein Modell nicht nur für eine CO₂-neutrale, sondern auch für eine besonders lebenswerte Stadt dar.“

Auch die plan12-Redaktion fand in ihrem Programmkatalog lobende Worte für die Qualität der Siedlung: „Die besondere Freiraumqualität ergibt sich aus der gänzlich ungewohnten Situation, weder fahrenden noch parkenden Autos zu begegnen, geradezu idyllische Verhältnisse für Fußgänger, Radfahrer und spielende Kinder. Für nichtmotorisierte

Transportmittel und andere Dinge zur gemeinschaftlichen Nutzung wird durch den Bewohnerverein Nachbarn60 über die Mobilitätszentrale gesorgt.“

Während der plan12 wurde die gesamte Siedlung zum Ausstellungsparcours: An 22 markanten Punkten waren Informationstafeln zu verschiedenen Themen und Aspekten des Projekts angebracht. Interessierte konnten das autofreie „Veedel“ in Nippes selbst erkunden und bei öffentlichen Führungen sowie einer Informationsveranstaltung noch besser kennenlernen.

Hans-Georg Kleinmann



Terminankündigung Führung durch die Autofreie Siedlung

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 werden am Mittwoch, den 20. März 2013, beantwortet. Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln bietet dann nämlich eine **Führung durch die Autofreie Siedlung Köln-Nippes** an.

Treffpunkt ist der **Wartburgplatz**. Die Führung beginnt **um 10:00 Uhr**. Mehr Infos: www.nachbarn60.de.

Hans-Georg Kleinmann





Geld sparen und Klima schützen

**RheinEnergie fördert die Anschaffung
von Elektro-Zweirädern.**

Zuschüsse von 100 bis 300 Euro für E-Bikes gewähren wir allen Personen, die Haushalts-Stromkunden der RheinEnergie AG sind. Den Förderantrag bekommen Sie auf unserer Homepage www.rheinenergie.com unter dem Schlagwort „Förderprogramme“.

Da immer dabei.



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.



Nord-Süd-Fahrt am Jaques-Offenbach-Platz: reichlich Raum für Autos

3. Mai 2012: Eine Kölner Tageszeitung berichtet über eine spezielle Art des Autoteilens, das private Carsharing. Das Start-up-Unternehmen tamyca – Abkürzung für take my car – betreibt eine Internet-Plattform, die so ähnlich funktioniert wie eine Mitfahrzentrale: Autobesitzer stellen ihren PKW ins Netz. Nun kann sich der Nachfragende das Auto aussuchen, welches ihm am besten geeignet erscheint. In Städten wie Köln ist das vorhandene Angebot schon recht umfangreich.

Kommentar: interessant für Nutzungen über einen ganzen Tag oder länger. Damit macht tamyca mehr den klassischen Autovermietern als den Carsharing-Anbietern Konkurrenz. Das hat wohl auch der Autovermieter Sixt erkannt und mahnte Tamyca wegen eines Preisvergleichs ab – und verhalf dadurch tamyca zu mehr Bekanntheit.

7. Mai 2012: Eine Zwischenbilanz des Masterplans, den der renommierte Stadtplaner Albert Speer vor drei Jahren für die Stadt Köln entwickelt hatte, wurde der Öffentlichkeit vorgestellt. Aus verkehrspolitischer Sicht gibt es bislang noch keine handfesten Ergebnisse – einige Überlegungen jedoch sind durchaus interessant, zum Beispiel die mögliche Umgestaltung des Ebertplatzes mit neuen Zugängen zur U-Bahn sowie einer Tiefgarage für das Viertel. Aufhorchen lässt, dass die Stadtverwaltung darüber nachdenkt, die Nord-Süd-Fahrt in Höhe der Oper zu verengen, damit Fußgänger und Radfahrer mehr Platz haben, allerdings unter Beibehaltung der drei Autospuren. Geradezu revolutionär mutet an, dass die Cäcilienstraße auf je zwei Au-

tospuren beschränkt werden soll. Stolz verkündet der aus seinem Amt scheidende Stadtplanungsdezernent Bernd Streitberger, dass der Paradigmenwechsel „weg vom Auto, hin zu Rad und Fußgänger“ eingeleitet sei.

Kommentar: Schön, dass der Paradigmenwechsel eingeleitet wurde. Noch schöner wäre, wenn man dies auf den Straßen erkennen könnte.

1. Juni 2012: Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) planen, ihren Kunden an ausgewählten Stationen Leihfahräder zur Verfügung zu stellen. Nach den Worten des Vorstandsvorsitzenden Jürgen Fenske wird derzeit bei der KVB überlegt, ob die Räder in Eigenregie oder in Kooperation mit einem fremden Vermieter angeboten werden. Bald wird man auch das Fahrradmodell und die Haltestellen festlegen können.

Der ADAC begrüßt ausdrücklich die Kombination verschiedener Verkehrsmittel. „Die optimierte Mischung aller Verkehrsträger ist ein wichtiger Baustein zur Lösung der Autofahrer-spezifischen Probleme in Ballungsräumen“, begründet Bernd Fronhoffs, Vorstandsmitglied für Verkehr und Technik des ADAC Nordrhein, die Unterstützung des Autoverkehrsclubs. Der Verkehr nehme vor allem in den Großstädten seit Jahren zu, die Infrastruktur wachse aber nicht im selben Tempo mit. Auch seien die extrem hohen Spritpreise ein weiteres Argument, das Auto auch mal stehen zu lassen.

Kommentar: Bei der Kombination Fahrrad und ÖPNV gibt es erhebliches Potential, vor allem beim Nachtransport: Das Fahrrad wird heute bereits von vielen für den Weg von zu Hause zur Haltestelle genutzt. Dagegen wird es im Nachtransport, also für den Weg von der Haltestelle zur Arbeit, selten genutzt. Viele Radfahrer scheuen davor zurück, ein zusätzliches Fahrrad anzuschaffen und es über Nacht an einer Haltestelle stehen zu lassen. Genau hier könnte ein Leihsystem ansetzen, vorausgesetzt,

die Tarife stimmen, die Standorte stimmen und die Verfügbarkeit ist gesichert.

6. Juni 2012: Die beiden Carsharing-Anbieter „car2go“, eine Tochter der Daimler AG, und „Drive Now“, eine Gemeinschaftsunternehmung von BMW und Sixt, wollen im Herbst 600 Fahrzeuge in Köln anbieten. Im Unterschied zu den bereits in Köln vertretenen Anbietern cambio und Flinkster stehen die Fahrzeuge nicht an festen Stationen, sondern irgendwo innerhalb des Militärrings sowie rechtsrheinisch in Deutz und Kalk.

Kommentar: Auch die Automobilhersteller haben den Kölner Carsharing-Markt als attraktiv erkannt und wollen mit erheblichen Stückzahlen dort einsteigen. Das kann dem Markt nur gut tun. Mit ihrer groß angelegten Werbung können die neuen Anbieter wesentlich dazu beitragen, Carsharing aus seiner Nische herauszuholen. Ein Verdrängungswettbewerb ist (noch) nicht zu befürchten, da es sich um einen Wachstumsmarkt mit erheblichen Zuwächsen handelt. Auch die Kunden profitieren vom größeren Angebot: Sie können sich bei jeder Fahrt für den Anbieter entscheiden, der ihre konkrete Transportaufgabe am besten löst.

21. Juni 2012: Fahrgastrekord, mehr Stammkunden, mehr Erlöse – die KVB hat auch im Jahr 2011 ein gutes Ergebnis erwirtschaftet. Mit 274 Millionen Fahrgästen nutzten zwei Millionen Menschen mehr als im vorangegangenen Jahr die Busse und Bahnen der KVB.

Die Verkehrsleistung blieb allerdings mit insgesamt 53 Millionen Wagen-Kilometern auf dem Niveau des Vorjahres. Durch die gestiegene Fahrgastzahl und die Zunahme der Fahrgelderlöse erhöhte sich auf Basis dieser Verkehrsleistung die Produktivität je Mitarbeiter um 2,5 Prozent auf 73.140 Euro.

Kommentar: Schön, dass mehr Menschen die KVB nutzen. Weniger schön, dass die erbrachte Verkehrsleistung nicht mitgewachsen ist – es wird immer enger, zu Spitzenzeiten manchmal auch zu eng.

24. Juli 2012: „Je größer die Stadt, umso weniger Autos pro Einwohner“ – dieses Ergebnis zeigt in der Tendenz eine Auswertung der Universität Duisburg-Essen. In Köln kommen auf 1.000 Einwohner 360 Autos. Noch darunter liegen Düsseldorf mit 359, Stuttgart mit 351, München mit 350, Leipzig mit 338, Hamburg mit 331, Frankfurt mit 324, Hannover mit 320 und schließlich Berlin mit 289 Autos pro 1.000 Einwohner.

Kommentar: Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass Köln von kleineren Städten wie Leipzig, Frankfurt und sogar Hannover „überholt“ wird. Das deutet darauf hin, dass es in diesen Städten bessere Alternativen zum Auto gibt als in Köln. Das sollte zu denken geben.

30. Juli 2012: „Am Rhein fehlt ein Radweg“ titelt eine Kölner Tageszeitung und berichtet von dem unzumutbaren Gedränge an der Rheinpromenade, wo sich Radfahrer, Jogger und Touristenströme schnell ins Gehege kommen.



Am Rhein fehlt ein Radweg

In einer Sitzung der Bezirksvertretung Innenstadt hatte eine Fraktion beantragt, „die kürzlich angebrachten Schilder für ein Durchfahrtsverbot am Rheinfahrtunnel zu entfernen“; dann stünde es Fahrradfahrern zumindest frei, die Tunnel zu benutzen. Sofort entbrannte eine sehr emotional geführte Diskussion. Eine Bezirksvertreterin warnte gar davor, Radfahrer in den Selbstmord zu treiben.

Kommentar: Schön, dass man sich so um das Wohl der Radfahrer sorgt, das ist eher selten. Vielleicht entspringt die Sorge um die Radfahrer aber auch der Sorge um die Autofahrer, denen dann die Wegnahme einer Fahrspur droht. Den Radfahrern könnte geholfen werden: Bei Tempo 30 in Kombination mit guten Fahrbahnmarkierungen verliert der Tunnel seinen Schrecken für die Radfahrer, allerdings nicht für die Autofahrer ...

20. August 2012: „Mobilität in Köln in Zeiten knapper Kassen“, so lautete das Thema der öffentlichen Diskussionsveranstaltung, zu der die Ratsfraktionen von SPD und Grünen eingeladen hatten. Laut Flyer sollte über Investitionen im Verkehrsbereich, seine Finanzierung und die Prioritätensetzung für die nächsten Jahre diskutiert werden. Die Veranstaltung selbst wurde dann allerdings von der kontrovers geführten Diskussion über die vorzeitige Inbetriebnahme des Südabschnitts der Nord-Süd-Stadtbahn dominiert.

Kommentar: Wer gedacht hatte, aufgrund des Veranstaltungstitels würde sicherlich über Fahrrad- und Fußgängerverkehr diskutiert, wurde enttäuscht. Von diesen preiswerten Verkehrsarten war keine Rede, sondern nur von Autoverkehr und ÖPNV. Nun ja, da scheinen die Kassen wohl doch noch nicht so knapp zu sein.

17. Oktober 2012: Den Bau von Velorouten, die dem Alltagsradler möglichst kreuzungs- und autofreie Wege bieten, hatte eine Kreistagsfraktion im Rhein-Erft-Kreis gefor-



So könnte ein autofreier Sonntag aussehen.

dert. Angedacht war ein möglichst kreuzungsfreier Ring um Köln mit radialen Routen aus dem Umland. Vor allem Pendlern und Studenten sollte damit eine kostengünstige und stressfreie Alternative zum Auto- und Pendlerverkehr geboten werden.

Das rief allerdings sofort die Kritiker aus einer anderen Fraktion auf den Plan: „Statt über teure Radautobahnen nachzudenken, wäre es wesentlich sinnvoller, die nicht gerade üppig vorhandenen Finanzmittel zur Lösung der tatsächlichen Probleme auszugeben.“

Kommentar: An der Antwort der Kritiker kann man den Stellenwert des Fahrradverkehrs erkennen: Man traut ihm keinen Beitrag zur Lösung der tatsächlichen Verkehrsprobleme zu. Interessant ist auch, dass die Kritiker gleich von Radautobahnen sprechen.

3. November 2012: Eine Kölner Tageszeitung berichtet über Davide Brocchi und seine Idee für einen „Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit – Tag des guten Lebens“. Mit einem autofreien Sonntag will Brocchi ein Zeichen setzen und die Kölner für die bevorstehenden ökologischen und sozialen Herausforderungen sensibilisieren. Der autofreie Sonntag soll zunächst in Ehrenfeld ausprobiert werden, rund um die Venloer Straße. Brocchi hat bereits 50 Initiativen, Verbände und Unternehmen als Unterstützer gewonnen, darunter auch die KVB.

Kommentar: Beeindruckend, dass Brocchi bereits 50 Unterstützer überzeugen konnte. Realistisch, dass er sich mit Ehrenfeld ein erreichbares Zwischenziel gesetzt hat.

Hans-Georg Kleinmann



Rückblick

50 mal RHEIN-SCHIENE

Seit über 23 Jahren berichten wir über die Verkehrspolitik in Köln – nachfolgend einige Schlaglichter.

Pleiten, Pech und Pannen gab es auch bisweilen, zum Beispiel eine unbedruckte zweite Seite in Nummer 17. Aber im großen und ganzen ist doch immer ein lesbares und informatives Produkt herausgekommen, in dem die Verkehrsprobleme in Köln und der Region dargestellt und mögliche Lösungen aufgezeigt wurden.

Die anfängliche „Flugblatt-Optik“ verbesserte sich kontinuierlich. Ab der zwölften Nummer hatten wir bunte Titelblätter, ab Nummer 28 erschien die RHEIN-SCHIENE im Großformat und dies ab Nummer 43 auch noch bunt, was die Wiedergabe von Skizzen und Karten enorm verbesserte.

Manche kleine und große „Frust-Themen“ haben uns die gesamten zwei Jahrzehnte begleitet, ohne einer Lösung näher gekommen zu sein: Noch immer gibt es keine gute Nord-Süd-Radverbindung und auch der für viele Studierende und Pendler vorteilhafte Zugang von der Dasselstraße zum Bahnhof Süd fehlt noch immer. Manches Problem hat sich jedoch im Lauf der Zeit tatsächlich gelöst oder befindet sich zumindest auf dem Weg dorthin: Die Uni-Buslinie

fährt, es gibt mehr Fahrrad-Abstellanlagen und zahlreiche Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.

Über Aktionen des Kölner VCD haben wir natürlich besonders gern berichtet, und da gab es eine ganze Menge: Kantenspecht-Aktion, Ampel-Warte-Bank, Busspur, Parkplatzbesetzung, Staukonzert, Fahrrad-Demonstrationen ...

Ab der vierten Ausgabe waren Berichte über eine geplante autofreie Siedlung fester Teil der RHEIN-SCHIENE. Der zähe Anfang mit Standortsuche und Klärung von Bedingungen mündete nach vielen Jahren in die heute existierende Siedlung in Nippes, die auch weiterhin ein regelmäßiges Thema ist.

Regelmäßig nahmen wir auch die Kommunal- und Landtagswahlen zum Anlass, die Parteien in sogenannten „Wahlprüfsteinen“ zu ihren verkehrspolitischen Vorstellungen zu befragen und die Antworten als Entscheidungshilfe für verkehrspolitisch interessierte Wähler abzudrucken.

Im Zeitalter der Fahrplan-Apps fast vergessen: Als Service für unsere Leser waren Nachtfahrpläne für einige Jahre Begleiter unserer Winterausgaben.

Im Lauf der Jahre hat sich ein festes Redaktionsteam gebildet. Wir überlassen es den Leserinnen und Lesern unsere



Noch in Schwarz-Weiß und ein dünnes Heft im DIN-A5-Format: die erste RHEIN-SCHIENE vom August 1989

Arbeit zu loben oder zu tadeln. Wir haben jedenfalls meistens viel Spaß beim Zusammenstellen einer neuen Ausgabe. Für die Zukunft hoffen wir, dass dieser Spaß uns erhalten bleibt und es weiter gelingt, das Interesse unserer Leser zu wecken und alle möglichen Aspekte eines Verkehrsproblems und seinen Lösungsmöglichkeiten darzustellen!

Redaktion der RHEIN-SCHIENE □

cambio CarSharing

Führerschein bestanden – und dann?

Da staunt die Generation Golf nicht schlecht: Den jungen Erwachsenen ist das eigene Auto zunehmend nicht mehr so wichtig. Eine Studie des Centers of Automotive Management (CoA) an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach erforschte unlängst das Interesse der 17 bis 25jährigen am eigenen fahrbaren Untersatz. Das Ergebnis sorgte für große Resonanz in der Presse: Hat doch das Auto als Statussymbol so gut wie ausgedient.

Wie wird der Führerscheinneuling also heute mobil? In einem gut vernetzten Zusammenspiel aus ÖPNV,

Fahrrad und geteiltem Auto, gesteuert per Smartphone. Eine Entwicklung, der auch cambio CarSharing ab sofort Rechnung trägt: Nicht nur in Köln sondern in allen 15 deutschen Städten wurde deshalb das Angebot auch für Fahranfänger zugänglich gemacht. Musste man bisher zwei Jahre Führerscheinbesitz nachweisen, ist der Einstieg jetzt sofort nach der Prüfung möglich.

Damit das Kostenrisiko für die ganze cambio-Gemeinschaft überschaubar bleibt, ist ein Sicherheitspaket für 50 Euro jährlich obligatorisch. Durch die SiPack-Zusatzversicherung sind im Fall

des Falles die Kosten eines Unfallschadens bei 200 Euro gedeckelt. Ein Angebot, das sich sicher nicht nur für Fahranfänger rechnet. Außerdem müssen die Jung-CarSharer 500 Euro als Kautions hinterlegen. Diese werden aber attraktiv mit 4,8 % p.a. verzinst.

Rund wird die Geschichte durch den mobilen Zugriff auf die Dienstleistung des CarSharings. Mit der App von cambio lassen sich die 360 Kölner Autos genauso buchen wie die komplette bundesweite Flotte.

Tanya Bullmann □



cambio CarSharing

So viel Auto hat das Klima gern.

Kein eigenes Auto –
und Sie fahren doch. Wann Sie wollen, wohin Sie wollen.

CarSharing heißt mehr Unabhängigkeit,
weniger Kosten und weniger CO₂.

Sie wollen mitfahren?

0221-9499700 | koeln@cambio-CarSharing.de | cambio-CarSharing.de/koeln

cambio
CARSHARING

Mitgliederversammlung 2012

Größeres Einzugsgebiet, neuer Name

In gewohnter Umgebung, im Großen Saal der Alten Feuerwache, fand am 4. Juli 2012 die jährliche Mitgliederversammlung unseres VCD-Kreisverbands statt. Insbesondere zwei Beschlüsse der Versammlung sind erwähnenswert: Zunächst wurde der Oberbergische Kreis in das bislang aus Köln, dem Rhein-Erft-Kreis, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, Leverkusen und dem Kreis Euskirchen bestehende Vereinsgebiet aufgenommen. Sodann wurde unser größer gewordener Verein in VCD Regionalverband Köln e. V. umbenannt.

Der VCD-Vorstand unterstützt Initiativen vor Ort. Schön wäre es daher, in allen Teilen des (in der Karte markierten) Verbandsgebiets Ansprechpartner für den Informationsaustausch über lokale und übergreifende Fragen wie auch die Durchführung gemeinsamer Aktionen zu haben. Wer in diesem Sinn „VCD-Brückenkopf“ in der Region sein möchte, möge sich per E-Mail oder telefonisch im VCD-Büro melden.

Reiner Kraft



FRIEDENSBILDUNGSWERK KÖLN

Bildungsurlaub Mediation Sprachen

Info: www.friedensbildungswerk.de

Mediation – Sie möchten Mediation kennen lernen oder professionell als MediatorIn arbeiten? Im Einführungskurs oder unserer sechsstufigen Fortbildung werden Theorie & Praxis der Mediation vermittelt. (150 Std.)

Sprachen – Land, Leute und Kulturen kennen lernen
 Hocharabisch – Neugriechisch –
 Niederländisch – Polnisch – Russisch

Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von
 Krieg & Frieden und Politik & Gesellschaft
 – immer aktuell auf unserer
 Internetseite

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



Ausflugstipp: Ausstellung Zeittunnel Blicke auf die weggegrabene Geschichte

Das Römisch-Germanische Museum zeigt Fundstücke des U-Bahn-Baus.

Bekannt geworden sind Tosca und Rosa, die beiden Tunnelbohrmaschinen, die die Stadtbahnrohre durch den Kölner Untergrund trieben. Weniger bekannt sind all die Schaufelchen und Feingeräte, die vielerorts zum Einsatz kamen, um vorab unzählige historische Relikte vorsichtig aus dem betroffenen Kölner Boden zu bergen. Einen zweistelligen Millionenbetrag soll es gekostet haben, die Spuren von 2.000 Jahren Geschichte vor dem U-Bahn-Bau zu retten.

Nun nach vollständigem Abschluss der archäologischen Arbeiten werden die wichtigsten Funde unter dem Titel „ZeitTunnel“ im Römisch-Germanischen Museum präsentiert.

Wer sich bewusst machen will, welchen mit Historie geschwängerten Boden er täglich „mit Füßen tritt“ (und eines Tages hoffentlich per U-Bahn durchquert), sollte bis zum 5. Mai 2013 seine Chance nutzen und die Ausstellung am Roncalliplatz besuchen.

Volker Kunstmann □

Neujahrstreffen 2013 Wir laden ein!

Auch in diesem Jahr laden wir ein zum Gedankenaustausch, zu Rückblicken und Zukunftsgedanken bei unserem

**Neujahrstreffen
am Freitag, dem 18. Januar,
ab 19:00 Uhr
im Restaurant Diogenis,
Sudermanplatz 7
(Nähe Ebertplatz).**

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten sind herzlich willkommen.

VCD Regionalverband Köln □

Kontakte – Infos – Hilfe

Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)
Fahrradbeauftragter

0221 221-32000

0221 221-21155

fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de

www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr

Informationen zum Radverkehr

NRW-Hotline

Fahrplanauskunft für alle Busse und Bahnen in NRW (auch KVB)

01803 504030 (9 Cent/Minute)

www.bahn.de

Deutsche Bahn AG

Zentrale Rufnummer u. a. für Reiseservice (Auskunft, Fahrkarten), Radfahrer-Hotline, Kundendialog Fernverkehr und Regio DB, Fahrgastrechte
Elektronische Auskunft DB

01805 99 66 33 (14 Cent/Minute aus dem Festnetz der Deutschen Telekom)

0800 1507090 (gratis aus dem Festnetz)

01805 221100 (Mobilfunk, kostenpfl.)

0800 6 888 000 (jetzt gratis)

www.kvb-koeln.de

0221 547-0

0221 547-1234

0221 547-3360

Vandalismus (Bundespolizei)

KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale

Vandalismus bei KVB

Beschwerden

RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden, Fundsachen)

www.rvk.de

01804 131313 (20 Cent bei Anruf aus dem Festnetz der Deutschen Telekom)

Verkehrsverbände

AVV – Aachener Verkehrsverbund

VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg

www.avv.de

www.vrr.de

www.vrs-info.de (Tel.: 0221 20808-0)

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de

0211 3809380, Mo – Do, 10 – 12 Uhr

Verkehrsiniciativen, Sonstiges

VCD (Bundesverband, Service)

VCD-Kreisverband Köln und Umgebung

ADFC Köln

www.vcd.org

www.vcd-koeln.de

www.adfc-koeln.de (Tel.: 0221 323919)

adfc-koeln@netcologne.de

www.nachbarn60.de

www.pro-bahn.de

www.nahverkehr-online.de

www.verkehrsinfo.nrw.de

Autofreie Siedlung Köln

Pro Bahn

Verkehr allgemein

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: 7.500 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

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 Reisis

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 wie die RHEIN-SCHIENE erhalten bleiben.

Ab 10,00 Euro pro Jahr auf unser

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

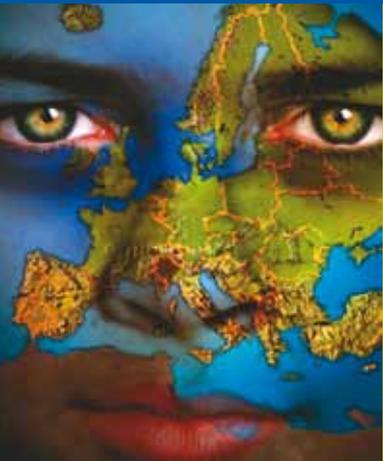
erhalten Sie eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung.

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

Der Verkehrsclub mit Klimaschutzfaktor



Das Gesicht der Erde bestimmen Sie.

Es kommt nicht nur darauf an, womit Sie fahren. Sondern auch, welchen Verkehrsclub Sie unterstützen.

VCD e.V.
030/28 03 51-0
www.vcd.org



Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

(2011 →)

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** (Vereine usw.) (mind. 150 Euro)

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

- 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

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

RVK
Regionalverkehr Köln GmbH



Ihr Beitrag zum Klima?

Mehr Bus & Bahn fahren!

Aktiv werden und direkt zum Jahres-Abo durchstarten! Von den stärksten Rabatten in preiswerten Monatsraten profitieren!

Minimum für jede umweltbewusste Familie: Ein Formel9Ticket – reihum für alle. Vor 9 Uhr: MonatsTicket im Abo oder Aktiv60Ticket.

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



Menschen bewegen