



RHEIN-SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung



- **Barrieren:** Radfahren in der Kölner Innenstadt
- **Noch zu unbekannt:** Mobilitätsgarantie NRW
- **Neue Reihe:** VCD-Mobilitätssalon

Ich schwimme gern mit Strom.

Elektrofahrrad.
Bringt Energie aus der
Steckdose sinnvoll auf die Straße.
Mit Strom aus erneuerbaren Quellen.
Macht mobil und rückt auch ent-
ferntere Ziele in erreichbare Nähe.
Relaxed genießen, frisch ankommen.
Das sollte man mal ausprobieren, bei
uns gerne auch übers Wochenende.

Übrigens: Wir beziehen unseren Strom von Naturstrom.
Den Stromanbieter wechseln ist einfach und preisgünstig.
Fragen Sie uns.



© www.pd-f.de

auf draht 

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

Sülz

Radlager
Räder für alle!

Sechzigstr. 6 · 50733 Köln
Tel. 0221 - 73 46 40
info@radlager.de
www.radlager.de

Nippes

Stadtrad
Service, Fahrrad...

Bonner Str. 53 - 63 · 50677 Köln
Tel. 0221 - 32 80 75
Fax 0221 - 932 22 58
www.stadtrad-koeln.de

Südstadt

Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

unser Titelbild widmet sich der seit langem unbefriedigenden **Nord-Süd-Radverbindung**, hier konkret der Situation am Verkehrsamt/Unter Fettenhennen. Die Einfahrt nach Süden zum Wallrafplatz, zum Neumarkt und auf die Deutzer Brücke ist momentan verboten, wird jedoch von einer großen Zahl der Radfahrer genutzt. Hier eine legale Durchfahrt zu erreichen, ist unser Anliegen. Zwei Beiträge zu diesem Thema finden sich in diesem Heft, vertieft in Artikeln zur Verkehrssicherheit beim Radfahren. Dass Radfahren in Köln und Umgebung für eine große Zahl von Bürgern ein wichtiges Anliegen ist, wird sich am **17. Juni bei der Sternfahrt** zeigen.

Beim Thema Nahverkehr begegnen uns wieder mal Erfolgsgeschichten, die sich leicht ins Gegenteil verkehren können, wie der Beitrag zum **P&R-Platz Weiden West** zeigt. Weitere Investitionen in den motorisierten Individualverkehr sind in der heutigen Zeit Verschwendung, denn das Geld fehlt auf der Seite der umweltfreundlichen Verkehrsträger. Erst recht ist dies auf regionaler und Landesebene so, wie der Artikel zur **Entwicklung der regionalen Bahnstrecken** und ihrer Reaktivierung zeigt. Zu hoffen ist, dass die neue rot-grüne Landesregierung diese Erkenntnisse verarbeitet (was uns neueste Meldungen zum Weiterbau der A1 in der Eifel bezweifeln lassen).

Hinweisen möchten wir noch auf die **Führung durch die autofreie Siedlung am 24. Juni** (Seite 32) und die **Veranstaltung „VCD-Mobilitätssalon“ am 26. Juni** mit Michael Adler, Chefredakteur der VCD-Zeitschrift fairkehr (Seite 26).

Bei diesen Treffen und natürlich bei der **Mitgliederversammlung des VCD Köln am 4. Juli** in der Alten Feuerwache freuen wir uns auf zahlreiche Teilnehmer!

Bis dann – und viel Spaß beim Lesen!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Es gibt etwas zu gewinnen!

Auf Seite 34 finden Sie als Ausflugstipp eine Radroute aus dem Radwanderbuch „Mit dem Fahrrad am Wasser entlang – Die schönsten Touren an Bächen und Flüssen im Rheinland“ von Norbert Schmidt, dessen zweite Auflage vor Kurzem im J.P. Bachem-Verlag erschien. Erfreulicherweise hat uns der Verlag fünf Exemplare dieses Führers zur Verlosung zur Verfügung gestellt.

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

Zum wievielten Mal findet in diesem Jahr die Kölner Fahrrad-Sternfahrt statt?

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

VCD-Kreisverband Köln und Umgebung
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln
info@vcd-koeln.de

Einsendeschluss ist der 31. Juli 2012. Die Gewinner werden unter allen Einsendungen mit der richtigen Lösung ausgelost und erhalten ihr Buch zugesandt.

Inhalt

Radverkehr

Nord-Süd-Verbindung: ein jahrzehntealtes Problem	4
Kommentar: Lücken schließen	5
Verkehrsunfallstatistik: ein erschreckender Trend	7
Denkanstoß: Geschwindigkeit anpassen	7
CYCOLONIA 2012: auch am neuen Standort erfolgreich ...	7
Fahrrad-Sternfahrt: für den Klimaschutz aufs Fahrrad	8
Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln: Aktuelles zum Radverkehr in Köln	10
Radverkehr und ÖPNV	12

Nahverkehr

Mobilitätsgarantie NRW: kaum bekannt, aber manchmal hilfreich	14
Ausbau des Nahverkehrs in der Region: der lange Weg zu mehr Kapazität	16
Linie 7: auch nachts nach Frechen	17
Schienennetz in der Region: Nadelöhre zügig beseitigen ...	18
ÖPNV auf der Ost-West-Achse: entschieden zu langsam ..	19
Buslinie 142: Feinschliff an Fahrtweg und Haltestellen	20
Glosse: Das Besondere findet sich unter der Erde	20
Deutsche Bahn: Reisezentren sichern	22
Bahnstrecken in der Region: erfreuliche Entwicklungen ...	23
P&R-Anlage Weiden-West: Erfolgsgeschichte oder Sargnagel	24

Verkehr allgemein

Generation Mietwagen: Autor Michael Adler zu Gast im „VCD-Mobilitätssalon“	26
cambio Carsharing informiert	26
Bewegte Zeiten: der verkehrspolitische Blog	28
Europäische Mobilitätswoche: auch dieses Jahr ohne Stadt Köln	30
Mobilitätszentrale in der autofreien Siedlung	32
Führung durch die autofreie Siedlung	32

Service

Ausflugstipp: Hämmer, Kotten und ein fleißiger Fluss	33
Kontakte – Infos – Hilfe	37

VCD

Preisrätsel	3
VCD bei der Burscheider Umweltwoche	36
Richtigstellung	36
Einladung zur Mitgliederversammlung 2012	36
„Mobilitätsfibel“ wieder aufgelegt	37
Impressum	37
Kontakte	38
Spendenaufruf	38



Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr

Ein jahrzehntealtes Problem

Wer in der Kölner Innenstadt zwischen Norden und Süden radelt, stößt immer wieder vor Verbotsschilder.

Man stelle sich vor, die Nord-Süd-Fahrt gäbe es nicht (mehr) und die Rheinuferstraße wäre zur „Shared Space“-Zone umgewandelt, wo sich Autofahrer gleichberechtigt mit niedriger Geschwindigkeit den Platz mit den Fußgängern teilen müssen. Städtebaulich hätte beides positive Wirkungen: Die Stadtviertel entlang der Nord-Süd-Fahrt würden wieder zusammenwachsen, eine bereits von Heinrich Böll angemahnte Stadtwunde wäre geschlossen. Vor der Oper wäre statt einer Restfläche an einem achtspurigen Asphaltband ein repräsentativer Platz mit hoher Aufenthaltsqualität und Köln wüchse wieder an den Rhein heran – und das ganz ohne teure Tunnel.

Gäbe es für den motorisierten Verkehr nur derartige Möglichkeiten zur Durchquerung der Innenstadt, würden sich unverzüglich unterschiedlichste Akteure unter intensiver medialer Begleitung für eine deutliche Verbesserung einsetzen, wie die Diskussionen zur Einführung von Tempo 50 auf der Rheinuferstraße sowie deren Kreuzung mit der Stadtbahn zeigen.

Komfortable Nord-Süd-Routen fehlen!

Für den Fahrradverkehr stellt dies dagegen die bittere und normale Realität dar. Die einzige bestehende direkte Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr in der Innenstadt führt am Rhein entlang. Allerdings ist der Rheingarten vor der Altstadt eine Fußgängerzone, die lediglich für Radfahrer freigegeben ist. Hier teilt sich der Radfahrer den Platz mit flanierenden Kölntouristen und vielen anderen Menschen. Ein normales Fahrradfahren ist hier selten möglich und bei Veranstaltungen selbst schiebend kaum ein Durchkommen. Zudem wurde ein Pflaster gewählt, das bei Nässe ausgesprochen rutschig ist.

Die Führung durch den Rheinufer-tunnel ist einerseits verboten und wäre andererseits für viele Fahrradfahrer (im

derzeitigen Zustand) auch keine Alternative. Ausgerechnet im Rahmen der Einführung von Tempo 50 statt Tempo 70 wurden die Verbotsschilder, die wohl seit mehreren Jahren „nur“ fehlten, installiert.

Eine ähnliche Situation besteht an der Nord-Süd-Fahrt, wo auch gerne mehr als die erlaubten 50 km/h gefahren werden. Es gibt nur einen Unterschied: Auch wenn es für Normal-Radler kaum eine Alternative war, durfte über 30 Jahre lang die Unterführung der Schildergasse genutzt werden. Erst in den Neunziger Jahren wurde dies verboten.

Legale Alternativen sind nicht einfach zu finden und verlaufen auf deutlichen Umwegen im Zickzackkurs. Zudem warten hier weitere Einschränkungen, die das Radfahren wenig attraktiv machen. Dazu gehören sehr unangenehme Fahrbahnoberflächen (wie das Pflaster auf dem Heumarkt oder am Wallraf-Richartz-Museum), die Unterwelten an Hauptbahnhof und Philharmonie oder auch unzureichende Quermöglichkeiten (beispielsweise an Heu- und Neumarkt).

Keine Durchfahrt am Dom

Die offensichtlichste Nord-Süd-Verbindung folgt dem alten Handelsweg der Römer, dem „Cardo Maximo“, der von Norden kommend den Eigelstein, die Marzellenstraße, Unter Fettehennen, Hohe Straße und Hohe Pforte sowie die Severinstraße umfasst. Allerdings ist diese Verbindung ironischerweise genau auf Höhe der alten römischen Stadtmauer an der Kreuzung von Komödien- und



Unter Fettehennen: Das Titelbild täuscht, noch ist die Einfahrt auch für Radfahrer verboten!



Zu viele Barrieren wie die Hohe Straße: zwischen Nord und Süd per Rad nur über Umwege

Marzellenstraße für Radfahrer gesperrt. Die Einfahrt in Unter Fettehennen ist verboten, konsequenterweise ist auch der Roncalliplatz für den Radverkehr gesperrt. Eine alte Hauptroute wird ausgerechnet für das flexibelste und schnellste innerstädtische Verkehrsmittel gesperrt. Legale Alternativen werden nicht angeboten.

Nachdem nach Jahren endlich Severinstraße und Eigelstein in beide Richtungen mit dem Rad befahren werden können, ist es dringend an der Zeit, auch die verbliebene Lücke in der Innenstadt zu schließen. Die Führung muss mehr oder weniger parallel zur Hohe Straße liegen. Dazu bedarf es keiner hohen Investitionen, sondern des Willens, mit intelligenter Planung eine Lösung zu finden, die die Bedürfnisse von Radfahrern ernst nimmt, ohne die der Fußgänger zu vernachlässigen.

Vorschläge für Sofortmaßnahmen

Eine entsprechende Planung und Beschlussfassung wird nicht vor 2013 realistisch sein. Daher ist als Sofortmaßnahme die Öffnung der Fußgängerzone nach Ladenschluss bis zum Ende der Ladezeiten nötig. Hiermit hätten Pendler zumindest morgens die Chance, auf direkten und legalen Wegen zur Arbeit zu kommen. Des Weiteren würde schon die Öffnung der Einbahnstraßen Große Sandkaul/Marspfortengasse und Ludwig-/Richartzstraße Entlastung für Fahrradfahrer bringen.

Michael Vehoff, Ralph Herbertz für den Arbeitskreis Radverkehr □

Kommentar zur Kölner Radverkehrsplanung

Lücken schließen!

Einzelmaßnahmen oder konzeptionelles Handeln?

Die Kölner fahren immer mehr Fahrrad. Die Frage, ob dies wegen oder trotz der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur geschieht, mag jeder selbst beantworten. Jedoch ist unbestreitbar, dass noch erhebliche Defizite bestehen und das Tempo unzureichend ist, mit der diese behoben werden.

Am Beispiel der Kölner Innenstadt wird dies besonders deutlich. Anfang 1993 veröffentlichte das Stadtplanungsamt das „Radverkehrskonzept Köln Innenstadt – Fahrradfreundliche Stadt Köln“ für das Gebiet innerhalb der Ringe. Das Urteil war eindeutig: „Das Straßennetz der Kölner Innenstadt ist im derzeitigen Zustand für eine attraktive Führung des Radverkehrs durchweg ungeeignet.“ Um dies zu ändern, wurde mit klaren Prioritäten ein Maßnahmenkonzept aufgestellt.



Radverkehrsförderung à la Köln: Die Gestaltung mit der „Baumscheibe“ am Westgate (Rudolfplatz) reduziert den bereits engen Raum weiter. Fußgänger weichen nun gerne auf den Radweg aus – so schafft erst schlechte Planung unnötige Konflikte!

Seitdem sind fast zwanzig Jahren vergangen. Es sind eindeutig Fortschritte festzustellen: Viele Einbahnstraßen wurden geöffnet und verbessern die Feinerschließung in den Vierteln. Ebenso wurde die Alternativroute zu den Ringen auf den Wällen umgesetzt – einem Vorschlag der Kölner Fahrradinitiative aus dem Jahr 1979 folgend. Diese Fahrradrouten bedarf allerdings immer noch der Beseitigung einiger Mängel, damit sie durchgehend ein attraktives Angebot darstellt. Auch die Möglichkeiten zum Fahrradparken haben sich deutlich verbessert, der Bedarf ist aber noch lange nicht gedeckt.

Das Konzept setzte die oberste Priorität eindeutig auf die Umsetzung hochwertiger Hauptachsen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung. Die Resultate nach fast zwanzig Jahren sind mehr als bescheiden: Die Ringe bleiben eine Zumutung, auch zwischen Hauptbahnhof und Friesenplatz sowie zwischen Rudolfplatz und Deutzer Brücke hat sich die Situation kaum verbessert. Zumindest bis zur Hohe Straße wird es mit Abschluss der Bauarbeiten im Bereich Heumarkt ein angemessenes Angebot für den Radverkehr geben. Eine Nord-Süd-Verbindung für Fahrradfahrer, die entlang der alten römischen Handelsstraße (Cardo Maximo) den Eigelstein mit der Severinstraße verbindet, fehlt weiterhin und eine Realisierung ist nicht abzusehen.

Dies muss sich kurzfristig ändern. Auch der Radverkehr braucht als Rückgrat ein attraktives, zügig und sicher befahrbares Haupttroutennetz. Die vielen Eingaben im Bürgerhaushalt 2008 haben gezeigt, dass dies den Kölner Bürgern



Konzept aus dem Jahr 1993 für den Radverkehr in der Innenstadt

wichtig ist. Als Reaktion wurde die Vergabe eines neuen Radverkehrskonzepts für die Innenstadt beschlossen – bis heute wurde es nicht beauftragt. Scheinbar besitzt der Radverkehr immer noch keinen hinreichenden Stellenwert. Dagegen waren im Rahmen der Diskussion um die Querung der Rheinuferstraße durch die Nord-Süd-Bahn kurzfristig 15 Millionen verfügbar, um prophylaktisch eine Unterführung zumindest vorzuhalten.

Das neue Radverkehrskonzept muss zügig in Auftrag gegeben werden. Unabhängig davon sind Planungen zur Vollendung der Nord-Süd-Verbindung für Radfahrer aufzunehmen, damit die Lücken zwischen Eigelstein und Severinstraße zügig geschlossen werden.

Michael Vehoff, Ralph Herbertz für den Arbeitskreis Radverkehr □



perpedalo
velomarketing & event

Moselstr. 68 (Südbahnhofnähe)
50674 Köln

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



Rikschafahrten



Confibike-Fahrten



Stadtführungen

JOBS für die Saison 2012
Fahrer & Stadtführer

Verkehrsunfallstatistik

Für Radfahrende ein erschreckender Trend

Seit 2005 bemüht sich Velo 2010 – ein Zusammenschluss von Polizei, Stadt Köln, VCD, ADFC, Verkehrswacht und ADAC –, die Unfallzahlen der FahrradfahrerInnen zu senken. Leider ist dies trotz aller Anstrengungen bislang nicht gelungen – im Gegenteil.

Doch zunächst ein Blick auf die aktuellen Unfallzahlen für das Jahr 2011: Im vergangenen Jahr gab es in Köln 39.154 Verkehrsunfälle, an 1.493 waren FahrradfahrerInnen beteiligt. Von diesen wurden 233 FahrradfahrerInnen schwer verletzt und drei getötet.

Das bedeutet eine Steigerung der Unfälle mit Fahrradbeteiligung um rund 20 Prozent bei gleichzeitiger Zunahme des Radverkehrs in ähnlicher Größenordnung. Bei der Mehrzahl der Unfälle trugen die AutofahrerInnen, nur bei gut einem Drittel die FahrradfahrerInnen die Hauptschuld.

Negative Unfallbilanz für den Radverkehr

Erfreulicherweise hat die Zahl der im Straßenverkehr insgesamt Verunglückten seit dem Jahr 2000 um fast 7 Prozent abgenommen. Während die PKW-Insassen jedoch mit einem Rückgang von fast 17 Prozent sicherer unterwegs sind, ist im gleichen Zeitraum die Zahl verunglückter FahrradfahrerInnen um beinahe 18 Prozent gestiegen – dies ist nicht hinzunehmen!

Wieso kommt es trotz des ausgesprochenen Willens aller Beteiligten und

eines Aktionsbündnisses Velo 2010 zu dieser drastischen Zunahme von verunglückten FahrradfahrerInnen? Warum wird immer noch der Blick einseitig auf das Fehlverhalten von FahrradfahrerInnen gerichtet und nicht auf das der AutofahrerInnen oder auf die Verkehrsinfrastruktur insgesamt?

„Kampfradler“?

Sowohl die Statistiken als auch die Erfahrungen der VielradfahrerInnen zeigen, dass AutofahrerInnen häufig mit zu geringem Abstand und zu hoher Geschwindigkeit überholen oder beim Abbiegen den Blinker nicht setzen und nicht nach hinten schauen.

Wenn die Zahlen seit Jahren zeigen, dass schwerverletzte oder getötete Radler nicht über Rot fahrende „Kampfradler“ (ein Begriff von Bundesverkehrsminister Dr. P. Ramsauer) sind, und noch nicht ein Autofahrer durch einen „Kampfradler“ getötet wurde, ist es dann nicht sinnvoll, sich den wahren Ursachen zu widmen?

Wie lassen sich die Unfallzahlen aus unserer Sicht verringern?

Die Unfallzahlen lassen sich eher durch eine wirkliche Förderung und Begünstigung des Radverkehrs senken, zum Beispiel durch Anlegen von Fahrradstraßen, breiteren Fahrradstreifen und einer Verbesserung der Ampelschaltungen.

Die mangelhafte Infrastruktur, beispielsweise Radwege in überwiegend schlechtem Zustand, dazu noch oft versteckt zwischen Bürgersteig und parkenden Autos liegend, lässt FahrradfahrerInnen aus dem Blickwinkel der motorisierten Verkehrsteilnehmer verschwinden. Viele Alltagsradler fahren daher lieber auf der Straße als auf benutzungspflichtigen Radwegen, bevorzugt auf nicht zugeparkten Rad-



Unvorsichtig geöffnete Autotüren – immer noch eine häufige Unfallursache

fahrestreifen, um als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen zu werden.

Des Weiteren könnte ein generelles Tempolimit von 30 km/h die Zahl der Schwerletzten und Getöteten erheblich verringern.

Außerdem würde eine wirkliche Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Einrichtung von Ampelschaltungen die Rotlichtverstöße verringern und sollten die Fahrrad-Polizisten bei den Kontrollen Vergehen ahnden, die häufig zu Unfällen mit Fahrradbeteiligung führen; etwa das Abbiegen ohne zu blinken.

Beispiel Kopenhagen

Dass es auch anders geht, kann man in Kopenhagen sehen. Dort sinkt die Zahl der schwerverletzten und getöteten Radfahrer seit Jahren (1996: 252; 2000: 146; 2008: 121) – und das bei einem stetig wachsenden Radverkehrsanteil.

Eine Steigerung des Radverkehrs führt also nicht zwangsläufig auch zu mehr Unfällen mit Fahrradbeteiligung, wenn das Umfeld – wie in Kopenhagen – fahrradfreundlich ist.

Anhand der Unfallrate kann man erkennen, ob eine Stadt fahrradfreundlich ist oder nicht. Köln ist es nicht.

Bernd Herting, Helga Jochems, Melani Lauven



Fahrradfahrer werden oft beim Abbiegen übersehen.

Denkanstoß

Geschwindigkeit anpassen

Fahrradfahrer dürfen im Verkehr nicht mehr verletzt oder getötet werden!

„Alles, was dem Menschen oder was dem Leben Gewalt antut, es verarmen lässt, beschränkt und denaturiert, ist dem Gewissen der Welt unerträglich geworden und wird mit aller Macht abgelehnt. Überall empören sich die Leute und widersetzen sich dem, was dem Menschen und seinem Planeten schadet.“ Mit diesen Worten wandte sich Boualem Sansal, der Träger des Friedenspreises des Deutschen Buchhandels, in seiner Dankesrede am 16. Oktober 2011 gegen die Gewalt an Menschen.

Jeder von uns wird Boualem Sansal zustimmen und denkt dabei vor allem an die Gewalt, unter der die Menschen in Kriegs- und Krisengebieten in aller Welt leiden.

Aber auch hier bei uns im hochentwickelten Deutschland begegnet uns die Gewalt im ganz normalen Alltag und vor unserer Haustür, nämlich im Straßenverkehr.

Hier ist es uns nicht unerträglich geworden, dass jeden Tag Menschen verletzt werden oder sterben, hier em-

pört und widersetzt sich niemand. Der Schutz der Radfahrer und Fußgänger wird der Forderung „der Autofahrer darf möglichst keine Zeit verlieren“ untergeordnet, auf dem Altar der Geschwindigkeit werden täglich Menschenopfer gebracht.

Und nach jedem Opfer zelebrieren die Hohenpriester aus Politik, Verwaltung und Polizei immer dieselbe Trauerfeier mit ihren immer gleichbleibenden Elementen „Appell an die Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme“ und „Appell an die Radfahrer zum Tragen eines Helmes“. Der Kölner Polizeidirektor Simon beschwört zusätzlich noch den Wettergott, er möge uns schlechtes Wetter schicken, weil dann nicht mehr so viele Radfahrer unterwegs sind und sich deshalb weniger Radfahrunfälle ereignen.

Nach der Feier geht jeder seines Weges – in der Gewissheit, dass man sich bald schon wieder zur nächsten Feier trifft.

Und dabei wäre es relativ einfach und auch gar nicht teuer, Verkehrsunfälle zu vermeiden: Der Autoverkehr müsste innerhalb der Stadt entschleunigt werden. Das Tempo muss überall dort he-



Die 69jährige Radfahrerinnen setzte sich in Bewegung, als sich aus ihrer Sicht kein Fahrzeug näherte (aus dem Unfallbericht der Polizei).

runter, wo sich Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger begegnen. Bei geringen Geschwindigkeiten gibt es deutlich weniger Unfälle und vor allem kaum noch solche mit schwerwiegenden Folgen.

Was hier jedoch einfach klingt, ist in der Umsetzung ungleich schwieriger. Alle haben Angst vor dem vermeintlichen Zorn der Autofahrer, die sich in ihrer Entfaltung behindert glauben. Diese Angst scheint sehr groß zu sein, viel größer als die Angst vor tödlichen Unfällen. Und so bleibt alles beim Alten. Bis zur nächsten Trauerfeier.

Hans-Georg Kleinmann



Fahrradmesse CYCOLONIA

Auch am neuen Standort erfolgreich

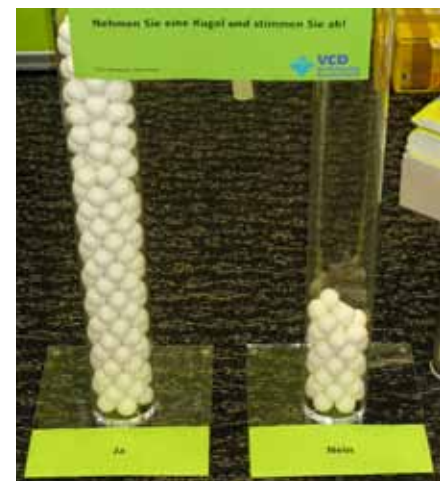
Am ersten Wochenende im März fand in den Hallen der Expo XXI in der Kölner Nordstadt zum dritten Mal die Fahrradmesse CYCOLONIA statt. Auch in diesem Jahr war der VCD mit einem Informationsstand vertreten.

Mit rund 10.000 Besuchern war die Veranstaltung auch in der neuen Umgebung gut besucht. Die Ausstellung zeigte Neuheiten aus der Fahrradszene und machte mit Kurzvorträgen von Long Distance Bikern, einem internationalen Bike-Polo-Turnier und Kunstradvorführungen Lust aufs Fahrradfahren. Wer einmal Liegerad, Pedelec oder ein anderes, mehr oder weniger ungewöhn-

liches Zweirad ausprobieren wollte, hatte dazu auf einem großen Testparcours Gelegenheit.

Aber auch die (Rad-)Verkehrspolitik kam nicht zu kurz, zum Beispiel mit Podiumsdiskussionen zur autofreien Mobilität in der Stadt oder zur Verkehrssicherheit, in die auch der VCD seine Positionen einbrachte. An unserem Infostand wurden lebhaftes Gespräche geführt, die aktuelle Ausgabe der RHEIN-SCHIENE fand zahlreiche Interessenten, ebenso die von uns vorbereitete Abstimmung zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften, die ein eindeutiges Ergebnis lieferte (siehe Foto).

Reiner Kraft



Für Tempo 30 – so stimmte die Mehrzahl der Besucher am VCD-Stand ab.

17. Juni 2012

Für den Klimaschutz aufs Fahrrad

„Per Fahrrad – für ein prima Klima“ – unter diesem Motto startet am 17. Juni 2012 die fünfte Kölner Fahrrad-Sternfahrt.

Das veranstaltende „Aktionsbündnis Kölner Fahrrad-Sternfahrt“ besteht aus verschiedenen Umwelt- und Verkehrsinitiativen, Parteien und Einzelpersonen. Mit ihrer Teilnahme an der Sternfahrt setzen fahrradbegeisterte Bürgerinnen und Bürger ein starkes Zeichen für ihren Wunsch nach Förderung einer umweltgerechten und nachhaltigen Mobilität in ihrer Stadt – zum Beispiel durch eine fahrradfreundliche Verkehrsplanung, mehr Abstellplätze für Fahrräder und die Beseitigung von Gefahrenstellen.

Diesen Willen dokumentierten sie besonders eindrucksvoll im letzten Jahr, als trotz Wind und Wetter 700 SternfahrerInnen mit von der Partie waren und damit einen neuen Rekord für Köln aufstellten. Mit viel Elan und Begeisterung eroberten große und kleine Radler sternförmig aus zehn Richtungen kommend die Straße für sich zurück. Insbesondere bei der anschließenden gemeinsamen Rundtour durch die Innenstadt gehörte die Straße endlich mal denen, die sonst so oft vom Autoverkehr an den Rand gedrängt werden.

Zwar unternimmt die Stadt Köln, seit 1992 Mitglied im Klimabündnis, Schritte hin zu einem verbesserten Fahrradverkehr, etwa durch die Öffnung von Einbahnstraßen und die Schaffung von Fahrradabstellanlagen. Mit zwei Milli-

onen Euro steht für den Fahrradverkehr im Vergleich zum Autoverkehr mit rund 30 Millionen Euro ein relativ kleines Budget zur Verfügung, aber auch damit lassen sich schon Verbesserungen erzielen. Ein Bedarf hierfür besteht allemal: Verkehrszählungen an vier Kölner Zählstellen im Jahr 2011 ergaben eine Zunahme des Radverkehrs gegenüber den



Vorjahren um 20 Prozent!

Doch entschlossener Schritte zur Förderung der Fahrradnutzung sind vonnöten, will die Stadt die durch ihre Mitgliedschaft im Klimabündnis selbst gesetzten CO₂-Minderungsziele erreichen (gegenüber 1990: 40 Prozent weniger CO₂ bis 2020, 50 Prozent bis 2030 und 80 Prozent bis 2050).

Die Förderung und Ausweitung des Fahrradverkehrs ist daher auch eine der zentralen Maßnahmen, welche die von der Stadt Köln zur Erstellung eines Klimaschutzkonzepts beauftragten Gutachter empfehlen. Besonders im Bereich

der Kurzstrecke von bis zu fünf Kilometern besteht noch ein erhebliches Potential für CO₂-Minderung. Hier empfiehlt sich das Fahrrad als klimaneutrales Verkehrsmittel Nummer 1!

Daher laden die Veranstalter ein, sich am 17. Juni 2012 fürs Fahrradfahren stark zu machen. Auf zehn Routen mit den Startpunkten Ehrenfeld, Chorweiler, Leverkusen, Brück, Porz, Südstadt, Sürth, Brühl, Sülz und Weiden wird das Kölner Stadtzentrum angefahren. Am Treffpunkt beginnt um 14 Uhr eine gemeinsame Rundtour durch die Innenstadt – eine gute Gelegenheit für Neugierige, einmal die klassische Kurzstrecke auszuprobieren. Am Zielort Neumarkt gibt es ab 15 Uhr schließlich viele Infos, Musik und eine Abschlusskundgebung unter Mitwirkung von Pfarrer Franz Meurer.

Mitfahren können alle, die Fahrrad, Tandem, Liegerad oder Rikscha fahren. Und auch alle, die sich im Kindersitz oder Kinderanhänger fahren lassen. Die Teilnahme ist kostenlos und auf eigene Verantwortung. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Machen wir Köln zur Fahrradstadt!

Alle aktuellen Infos sind auf der Website des Aktionsbündnisses zu finden:
www.sternfahrt-koeln.de

Aktionsbündnis
Kölner Fahrrad-Sternfahrt



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.



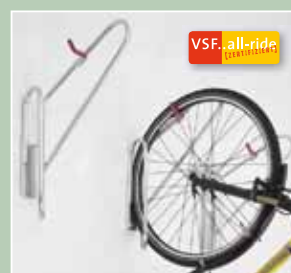
Fahrradgarage BikeBox 3



Fahrradhalter Spacer



Fahrrad-Wandhalter 3730



Hängeparker 3900



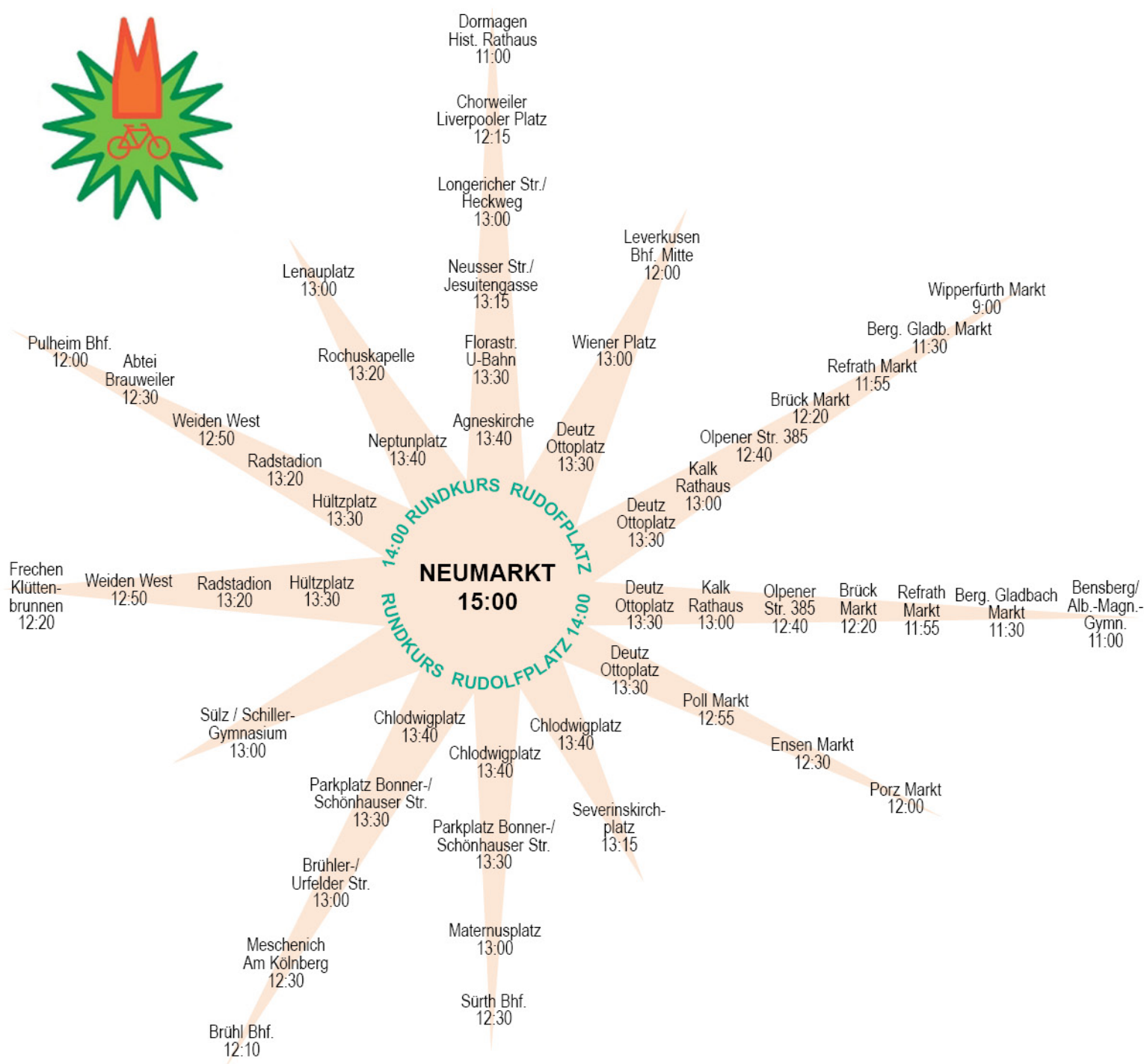
Anlehneparker 2500 XBF

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

Per Fahrrad – für ein prima Klima

5. Kölner Fahrrad-Sternfahrt

17. Juni 2012



www.sternfahrt-koeln.de

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Potential des Radverkehrs eindrucksvoll aufgezeigt!

Am zweiten Tag der Warnstreiks im öffentlichen Dienst wurden in Köln so viele Radlerinnen und Radler erfasst, wie nie zuvor.

Stellen Sie sich vor, es gäbe keine Stadtbahnen in Köln. Dies ist im Sinne des Umweltverbundes natürlich alles andere als wünschenswert. Dennoch blieben im Rahmen der jeweils eintägigen Warnstreiks im öffentlichen Dienst am 7. und 21. März die Stadtbahnen in ihren Depots. Mit erstaunlichem Ergebnis: Gefühlt war halb Köln mit dem Fahrrad unterwegs!

Ein Blick auf die Zahlen der Dauerzählstellen bestätigt diesen Eindruck: Am ersten Streiktag wurden 55 Prozent mehr Radfahrer erfasst als am witterungstechnisch vergleichbaren Vortag. Dass das Fahrrad eine sinnvolle Alternative ist, wenn die Bahnen stillstehen, muss sich dann schnell herumgesprochen haben, denn am zweiten Streiktag fuhren nicht nur 86 Prozent mehr Leute

Fahrrad als am wiederum vergleichbaren Vortag, sondern so viele wie noch nie zuvor in der fast vierjährigen Geschichte der Kölner Dauerzählstellen: Das Ergebnis des bisherigen Rekordtages (knapp 27.000 erfasste Fahrten in 24 Stunden) wurde um mehr als 6.000 (!!!) registrierte Fahrten übertroffen! Diese 33.000 Fahrten belegen das Potential des Radverkehrs in Köln und sind sicherlich kein Rekord für die Ewigkeit.

Rekordjahr 2011

Apropos Rekorde – überhaupt sind noch nie so viele Radfahrer in einem Jahr erfasst worden wie 2011: Es gab rund 800.000 Radfahrer mehr als im Jahr davor, was einem witterungsbereinigtem Zuwachs von 10 Prozent entspricht.

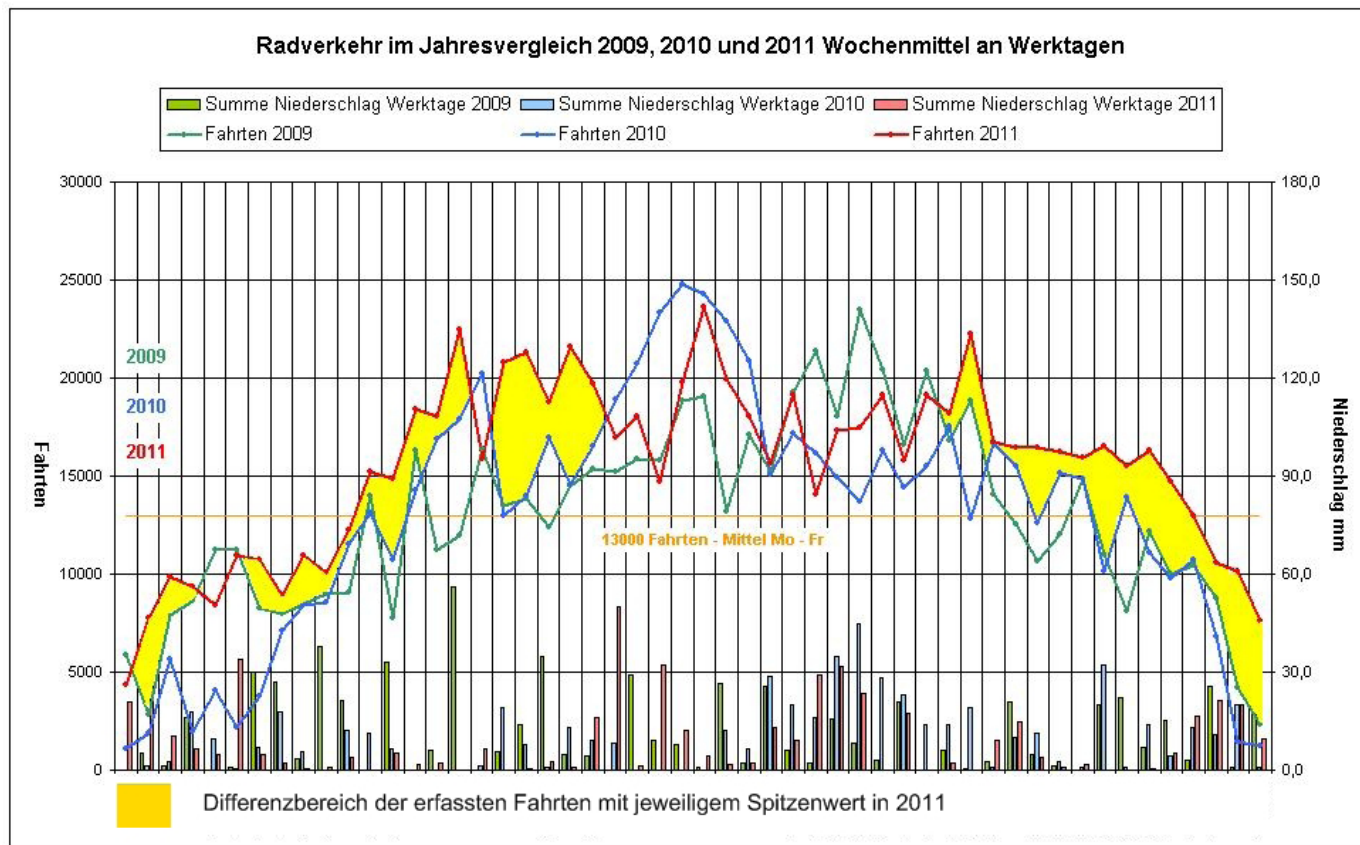
Auch im Hinblick auf umgesetzte Maßnahmen für den Radverkehr kann das Jahr 2011 als Rekordjahr verbucht werden. Noch nie wurden in einem einzigen Jahr so viele Kilometer Radver-

kehrsinfrastruktur saniert und geschaffen, so viele Fahrbahndeckensanierungen auf Optimierungsmöglichkeiten für den Radverkehr geprüft und entsprechende Markierungspläne erstellt, sind so viele Bürgerkontakte beim Team des Fahrradbeauftragten eingegangen. Gleichzeitig ist angesichts der derzeitigen Ressourcen damit aber auch die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht.

Der Tätigkeitsbericht „Radverkehr in Köln – Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Jahr 2011“ (zum Redaktionsschluss noch nicht veröffentlicht) ist wie schon in den vergangenen Jahren im Netz auf den Seiten der Stadt Köln abrufbar (www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr).

Neue Zählstelle

Bislang wurde der Radverkehr in Köln ausschließlich an vier Zählstellen auf separaten Radwegen und zugleich an sogenannten Zwangspunkten erfasst,





Neue Zählschleife für Auto- und Radverkehr auf der Bonner Straße

das heißt an Stellen wo der Radverkehr (fast) gar nicht anders kann, als den Radweg zu benutzen. Im März wurde nun auf der Bonner Straße eine – in Europa bislang einmalige – neue Zählstelle installiert und am 30. April offiziell eingeweiht. Die Anlage misst mittels Induktionsschleifen sowohl den Auto- als auch den Radverkehr. Damit wird es möglich, beide Verkehrsströme simultan auf der Fahrbahn zu erfassen. Die Anlage soll zunächst über einen Zeitraum von einem Jahr ausgiebig getestet werden. Erste Plausibilitätsuntersuchungen sind sehr positiv verlaufen. Die Anlage übermittelt die Ergebnisse täglich auf einen Server, so dass diese tagesaktuell abgerufen werden können.

Radtouren

Pünktlich zum Auftakt der Fahrradsaison hat die Stadt sieben neue Faltblätter mit Radtouren in Köln veröffentlicht. Gleichzeitig wurden die bereits bestehenden sechs Faltblätter mit Tourenvorschlägen neu aufgelegt, so dass insgesamt 13 Radtourenfaltblätter in einer Auflage von je 10.000 Exemplaren zur Verteilung und Auslage bereitgestellt werden konnten. Erstmals offiziell ausgegeben wurden die Faltblätter auf der CYCOLONIA.

Allein dort konnten etwa 1.000 Exemplare je Tour verteilt werden. In den Bezirksbürgerämtern sind die äußerst beliebten Touren bereits weitgehend vergriffen. Alle Exemplare sind jedoch bis auf weiteres in der großen Empfangshalle des Stadthauses in Deutz erhältlich. Greifen Sie also zu, wenn Sie Anregungen für interessante und entspannte Entdeckungstouren mit dem Rad durch Köln gebrauchen können. Bei Redaktionsschluss stehen die ersten sechs Touren im Übrigen auch als GPS-Tracks im Internet zum Download bereit (Adresse am Ende des Artikels).

CYCOLONIA 2012

Der Erfolg der ersten beiden Auflagen hatte zur Folge, dass die CYCOLONIA 2012 nicht wie bisher im Deutschen Sport- und Olympiamuseum im Rheinauhafen stattfand. Der alte Veranstaltungsort war schlicht zu klein geworden. Allerdings haben die Veranstalter mit dem EXPO XXI in der nördlichen Kölner Innenstadt eine adäquate Alternative gefunden. Nach 5.000 Besucherinnen und Besuchern im Jahr 2010 und 8.000 Folgejahr haben am 10. und 11. März 2012 etwa 10.000 zahlende Gäste die CYCOLONIA besucht.

Ebenfalls positiv fällt das Fazit des Kölner Fahrradbeauftragten und seines Teams aus, die auch 2012 wieder mit einem eigenen Infostand vertreten waren, für das Radfahren in der Domstadt warben und Interessierten für Fragen, Anregungen und Hinweisen zur Verfügung standen.



Reger Andrang – Stand der Stadt Köln bei der CYCOLONIA 2012

Umgesetzte Maßnahmen

- Sanierung und Zusammenlegung des vormals getrennten Geh- und Radwegs entlang des Pfälzischen Rings (Ostseite) zu einem asphaltierten, vier Meter breiten, gemeinsamen Geh- und Radweg. Die Sanierung beschränkt sich zunächst auf einen etwa 800 Meter langen Bereich südlich der Bahnbrücke bis hinter die Rampe zur Stadtbahnhaltestelle Stegerwaldsiedlung. Der südlich anschließende Bereich bis zur Zoobrücke wird zu einem späteren Zeitpunkt erneuert.
- Im Einmündungsbereich der Eintrachtstraße auf die Viktoriastraße wurde im Rahmen einer Fahrbahnsanierung im Bereich der Ampelanlage eine aufgeweitete Aufstellfläche für den Radverkehr abmarkiert.
- In Holweide wurde im Kreuzungsbereich Burgwiesenstraße/Isenbur-



Schutzstreifen und Aufstellflächen am Riehler Gürtel

ger Kirchweg im Anschluss an eine Deckensanierung ebenfalls eine Aufstellfläche für den Radverkehr an einem Ampelstandort abmarkiert.

- Im Kreuzungsbereich Stammheimer Straße/Riehler Gürtel konnten im Nachgang einer Fahrbahndeckensanierung an allen Ampelstandorten Aufstellflächen für den Radverkehr eingerichtet werden. Darüber hinaus wurde auf einem kurzen Teilstück des Riehler Gürtels ein Schutzstreifen abmarkiert.
- Auf dem Breslauer Platz wurden 200 mobile Fahrradabstellanlagen installiert, die den immensen Bedarf in diesem Bereich bis zur endgültigen Platzgestaltung auffangen sollen.

„Fahrradbeauftragter goes Facebook“

Seit einigen Wochen ist die Stadt Köln über das Profil „Köln“ auch bei Facebook präsent. Sie teilt sich das Profil mit der NetCologne AG, die es als Betreiberin der Seite www.koeln.de zuvor alleine betrieben hat. Immer wieder werden dort auch Meldungen zum Thema Radverkehr gepostet. Mit knapp 400.000 Personen, denen „Köln“ auf Facebook gefällt, ist die Reichweite äußerst beeindruckend.

Wie bereits mehrfach erwähnt, bietet das Team des Fahrradbeauftragten allen Interessierten aber auch den Service eines Newsletters an. Bei Interesse entweder das Kontaktformular auf der Internetseite verwenden oder eine formlose E-Mail an fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de schicken.

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

Benjamin Klein, Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln □

Positionspapier

Radverkehr und ÖPNV

Der Umweltverbund wird durch eine optimale Verknüpfung des Verkehrsmittels Fahrrad mit dem öffentlichen Personennahverkehr gestärkt.

Die VCD-Arbeitskreise Radverkehr und ÖPNV haben zu diesem Thema ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet, dessen Kernpunkte im Folgenden wiedergegeben werden. Sie betreffen sowohl den Alltags- als auch den Freizeitverkehr.

Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen und Haltestellen

An allen Kölner Bahnhöfen, Stadtbahn- und Bushaltestellen sollte eine ausreichende Anzahl an diebstahlsicheren Fahrradabstellplätzen vorhanden sein. Die Stadt Köln setzt hierzu bereits – teilweise gemeinsam mit anderen Akteuren – ein Ausbauprogramm um. Allerdings besteht gerade an sehr stark nachgefragten Haltepunkten auch nach Ausbau der Kapazitäten immer noch ein viel zu geringes Angebot an Stellplätzen. Die ÖPNV-Aufgabenträger sollten in diesem Zusammenhang mit KVB, DB Station und Service und der Stadt Köln zusätzliche Flächen für das Fahrradparken ausweisen und Abstellangebote realisieren.

Barrierefreie Zugänge

Nach wie vor gibt es sowohl bei der Eisenbahn im Rheinland als auch im Kölner Stadtbahnnetz viele Bahnhöfe, deren Bahnsteige nur über Treppen zu erreichen sind. Vorhandene Aufzüge sind zudem oft defekt. Nicht nur für RadfahrerInnen, sondern auch für Fahrgäste mit Rollstuhl, Kinderwagen oder schwerem Gepäck sowie für gehbehinderte Personen sind barrierefreie Zugänge wichtig. Aufzüge sollten ausreichend dimensioniert und bequem zu nutzen sein. Die Funktion bestehender Aufzüge sowie die Sicherstellung der Barrierefreiheit auf weiteren Bahnhöfen sollte ein Schwerpunkt in den zu überarbeitenden Nahverkehrsplänen sein. Hierzu gehört auch die Abstimmung von Bahnsteig- und Fahrzeughöhe, um einen

problemlosen Einstieg in die Fahrzeuge zu gewährleisten.

Fahrradmitnahme in Zügen des Nahverkehrs Rheinland

Die Fahrradmitnahme in Zügen des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland ist zurzeit oft unbefriedigend. Gerade auf den stark nachgefragten Regional-expresslinien ist in den eingesetzten Doppelstockwagen kein ausreichender Platz für Reisende mit sperrigem Gepäck, Kinderwagen, Rollstuhl oder Fahrrad. Das einzige vorhandene Mehrzweckabteil ist oft völlig überfüllt. Dies verlängert die für das Ein- und Aussteigen erforderliche Zeit. RadfahrerInnen weichen deshalb auf andere Einstiege aus und versperren dort den Durchgang für andere Fahrgäste. Bei der Ausschreibung und Vergabe von Leistungen sollte in Zukunft deshalb ein besonderes Augenmerk auf die ausreichende Berücksichtigung von Mehrzweckabteilen in den Zügen gelegt werden. Die derzeitige Fortschreibung des Nahverkehrsplans bietet die Möglichkeit, hierfür einheitliche Standards vorzusehen.

Tarife und Werbung für Fahrradmitnahme

Neben den bereits bestehenden Tarifangeboten zur Fahrradmitnahme könnte im VRS – ähnlich wie beim NRW-Tarif – ein preisgünstiges Fahrradtagesticket

angeboten werden. Bei der Nutzung von Gruppentickets sollte grundsätzlich die Möglichkeit bestehen, anstelle einer Person auch ein Fahrrad mitnehmen zu können.

Die gemeinsame Nutzung von Schiene und Rad sollte breit beworben werden, um zusätzliche NutzerInnengruppen auf diese Form der umweltfreundlichen und stadtverträglichen Mobilität hinzuweisen. Gerade in Stadtregionen wie Köln stellt die Kombination von Schiene und Rad eine unschlagbar schnelle Mobilitätsalternative dar: Längere Strecken können mit der Bahn und kürzere (Innenstadt-)Strecken mit dem Rad sehr flexibel zurückgelegt werden. Moderne Informationsmittel können die Anwendung dieser Kombination unterstützen.

Fahrradverleihsystem

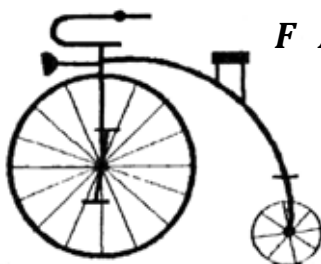
Leihfahrräder anstelle eigener Räder bieten für ÖPNV-KundInnen in verdichteten Stadtteilen eine gute Alternative. Fahrradverleihsysteme sollten deshalb als Teil des Gesamtangebots im Umweltverbund gesehen und im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden. Wenn die Betriebskosten eines Verleihsystems nicht durch Nutzungsentgelte oder Werbeeinnahmen gedeckt werden können, sollten die Stadt und die beteiligten Gebietskörperschaften eine Ergänzungsfiananzierung erwägen.

AK Radverkehr, AK ÖPNV



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

Stephan Reinen



F A H R R Ä D E R

Zubehör

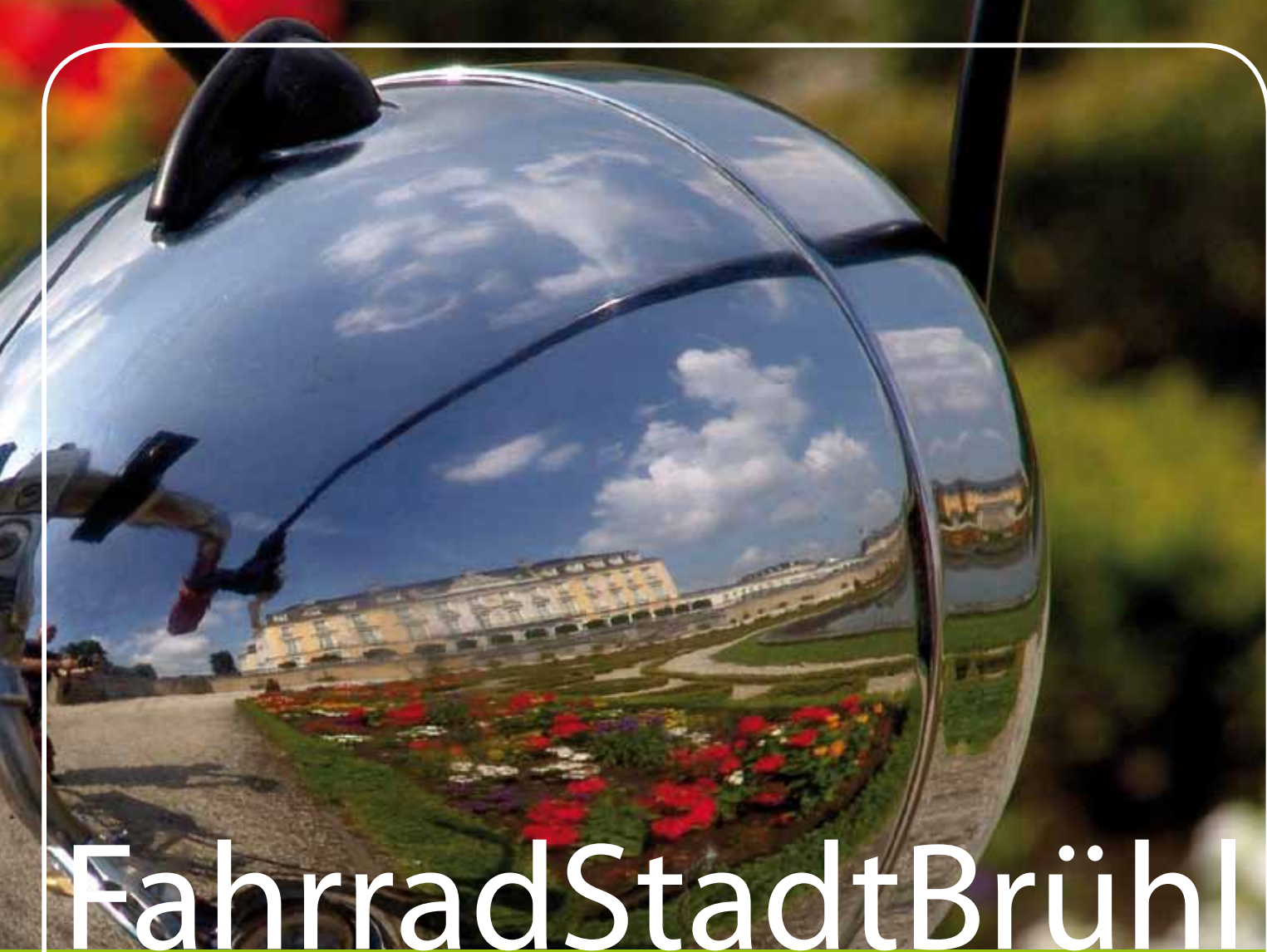
Ersatzteile

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



FahrradStadtBrühl

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

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

FahrradStadtBrühl
Kurze Wege —
starke Stadt!



Tipps und Kartenmaterialien für
tolle Touren in und rund um Brühl
gibt es im

brühl-info der Stadt Brühl
Uhlstraße 1, 50321 Brühl
Fon 0 22 32 - 79 345

Mobilitätsgarantie NRW

Kaum bekannt, aber manchmal hilfreich

Um im Nahverkehr einen landesweiten Mindeststandard zu setzen, wurde im Januar 2010 die „Mobilitätsgarantie NRW“ eingeführt, die in allen nordrhein-westfälischen Verkehrsverbünden und bei allen Fahrten mit dem NRW-Tarif gilt. Da sie noch nicht bei allen Fahrgästen bekannt ist, soll sie hier einmal kurz vorgestellt werden.

Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln reist, wird immer wieder mit Verspätungen oder gar Zugausfällen konfrontiert. Um die daraus entstehenden Unannehmlichkeiten abzumildern und zumindest ein wenig Wiedergutmachung anzubieten, gelten bei vielen Verkehrsunternehmen und in vielen Verkehrsverbünden sogenannte „Service-“, „Pünktlichkeits-“ oder „Mobilitätsgarantien“, so auch seit Januar 2010 in Nordrhein-Westfalen.

Wenn Sie also ein Ticket eines nordrhein-westfälischen Verkehrsverbundes (z. B. VRS, „KVB-Ticket“) oder des NRW-Tarifs (z. B. ein SchönerTagTicket NRW, ein Semesterticket oder einfach einen Nahverkehrsfahrschein von Köln nach Aachen) besitzen und an der Abfahrtschaltstelle feststellen müssen, dass

- das von Ihnen gewünschte (Nah-) Verkehrsmittel mehr als 20 Minuten verspätet abfährt und
- es keine Fahrtalternative zum Ziel hin gibt,

dann werden Ihnen die Kosten

- entweder für einen Fernverkehrszug der DB (IC, EC, ICE)
- oder eines Taxis erstattet, Taxikosten jedoch nur in Höhe von 25 Euro pro Person (in den Abend- und Nachtstunden zwischen 20 Uhr und 5 Uhr bis zu 50 Euro).

Dazu müssen Sie ein kurzes Formular ausfüllen und dieses zusammen mit den Belegen innerhalb von 14 Tagen beim verursachenden Verkehrsunternehmen einreichen, im Zweifelsfall einfach beim VRS oder der Bahn. Das Formular gibt es im Internet unter www.nahverkehr.nrw.de oder auf Flyern,

die zum Beispiel an den Bahnschaltern erhältlich sind. Die Garantie gilt nicht bei Streik, Bombendrohungen, Unwetter, und anderen Naturgefahren. Jedoch gilt sie in allen Nahverkehrszügen und in allen Bussen, Straßen- und U-Bahnen.

Tipps

Welche praktische Bedeutung hat also die Mobilitätsgarantie NRW? Hier ein paar Tipps:

- Wenn Sie vom Kölner Hauptbahnhof in eine der größeren Nachbarstädte wie Aachen, Bonn oder Düsseldorf fahren wollen, dann lohnt sich bei einer Verspätung des Regionalzuges ein Blick auf den Fahrplan, ob nicht eventuell demnächst ein Fernverkehrszug fährt, auf den Sie ausweichen können. Sollten Sie es zeitlich nicht mehr schaffen, ein Ticket für den Fernverkehrszug am Bahnhof zu kaufen, dann wird Ihnen auch der erhöhte sogenannte „Bordpreis“ bei Kauf des Tickets im Zug erstattet.
- Für 25 Euro kommt man mit dem Taxi nicht weit. Allerdings heißt es, dass bis zu 25 Euro pro Person erstattet werden. Wenn Sie also zum Beispiel auf einem S-Bahnhof im Kölner Umland erfahren müssen, dass Ihre S-Bahn ausfällt, dann tun Sie sich mit anderen Wartenden zusammen und teilen sich ein Taxi. Wenn Sie zu viert fahren, haben Sie ein „Budget“ von 100 Euro, damit ist die Fahrt zum Ziel vielleicht möglich. Es ist übrigens egal, ob diejenigen, die sich ein Taxi teilen, verschiedene Fahrscheine haben oder sich eine Fahrkarte teilen (Gruppenticket, Mitnahmeregelung). Jede Person kann Taxikosten bis zu 25 Euro einreichen.



Nicht immer verspäten sich Züge derart stark – aber auch geringe Verspätungen können die Reisezeit erheblich verlängern, wenn hierdurch der Anschluss verpasst wird. Die geltende Regelung zur Mobilitätsgarantie sieht hier keinen finanziellen Ausgleich vor.

- Wenn Sie häufig mit Bussen und Bahnen unterwegs sind, dann besorgen Sie sich einen Flyer mit den Regeln und dem Antragsformular und stecken ihn in Ihren Rucksack oder Ihre Handtasche. Zumindest mir geht es so, dass ich im Zweifelsfall die genauen Regeln doch nicht im Kopf habe. Außerdem ist es leichter, andere Reisende zu einer gemeinsamen Taxifahrt zu überreden, wenn ich ihnen die Bedingungen vorzeigen kann.

Kritikpunkte

Obwohl die Mobilitätsgarantie NRW einen guten ersten Schritt hin zu einer Stärkung der Fahrgastrechte darstellt, gibt es auch einige Kritikpunkte:

- Die Mobilitätsgarantie enthält keine Anschlussgarantie. Wenn man also wegen eines verspäteten Zuges den Anschlussbus verpasst, dann hilft sie nichts, denn man kann die Garantie immer nur vom Abfahrtschaltstelle des verspäteten Verkehrsmittels aus in Anspruch nehmen.
- Die Erstattung der Kosten scheint relativ unkompliziert und reibungslos

zu funktionieren – im Vorjahr wurden nach Angaben des Kompetenzzentrums Marketing NRW, das für die Konzeption der Mobilitätsgarantie zuständig ist, in über 85 Prozent der Fälle eine Erstattung ausgezahlt, die Ablehnungen betrafen hauptsächlich unvollständig eingereichte Anträge. Jedoch ist es unpraktisch, erst in Vorleistung treten zu müssen. Einfacher wäre es zum Beispiel, wenn man direkt mit dem Nahverkehrsticket in den Fernverkehrszug einsteigen könnte.

- Der Thalys ist explizit von der Erstattung ausgenommen, was die Ausweichmöglichkeiten auf der Strecke nach Aachen extrem einschränkt.
- Ein weiteres Problem sind unzureichende Informationen: An vielen Bahnhöfen und Haltestellen sind keine elektronischen Anzeiger installiert, die eventuelle Verspätungen oder Zugausfälle ankündigen. Auch bei den Ansagen ist die Bahn in den S-Bahnhöfen leider immer noch sehr

zurückhaltend. Für den wartenden Fahrgast wäre es wichtig zu erfahren, ob die S-Bahn nur um ein paar Minuten oder länger verspätet ist, und dass der Grund hierfür nicht etwa eine „Naturgewalt“ ist, die die Erstattung hinfällig macht. In der Praxis wartet man unter Umständen zwanzig Minuten lang vergeblich auf den Zug, um dann immer noch nicht sicher sein zu können, ob man sich nach einer Fahrtalternative umschauchen sollte und ob die daraus entstehenden Mehrkosten durch die Garantie abgedeckt sind.

Die Mobilitätsgarantie wird von den Verkehrsunternehmen in den Fällen, in denen sie nötig ist, nicht gerade offensiv publik gemacht. Ideal wären Ansagen wie:

„Verehrte Fahrgäste, wegen Verzögerungen im Betriebsablauf hat die RB 48 nach Wuppertal heute leider eine Verspätung von 40 Minuten. Fahrgäste mit dem Ziel Solingen Hauptbahnhof nutzen

bitte den ICE von Gleis 4 und bekommen die Mehrkosten für das Ticket aufgrund der Mobilitätsgarantie NRW später erstattet. Fahrgäste mit den Fahrtzielen Leverkusen-Schleibusch, Opladen und Leichlingen können Fahrgemeinschaften bilden und pro Person Taxikosten bis zu 20 Euro geltend machen.“

Fazit

Auch wenn es durchaus Kritikpunkte an Ausgestaltung und Anwendbarkeit der Mobilitätsgarantie gibt, kann sie in manchen Fällen hilfreich sein. Außerdem gilt: Je mehr Fahrgäste die Garantie in Anspruch nehmen, desto größer wird der Druck auf die Verkehrsunternehmen, die Züge pünktlich fahren zu lassen.

Weitere Informationen gibt es unter www.nahverkehr.nrw.de. Sollte eine Garantieforderung abgelehnt werden, kann man sich an die Schlichtungsstelle Nahverkehr wenden unter www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de.

Matthias Erven



ESSEN SIE SCHON, ODER SCHLEPPEN SIE NOCH?

NATURATA LIEFERT BIO-LEBENSMITTEL

NACH HAUSE!

LADEN SIE LIEBER IHRE FREUNDE
ZU EINEM KÖSTLICHEN ESSEN!

www.naturata-koeln.de

0221 94 40 230

nur BIO!
nur köstlich!



Ausbau des Nahverkehrs in der Region

Der lange Weg zu mehr Kapazität

Hohe Zuwächse bei den Fahrgastzahlen, ein geringes Tempo beim Ausbau – gerade bei knappen öffentlichen Kassen benötigt der ÖPNV eine hohe Priorität in der Politik.

Jedes Jahr feiern KVB und VRS die erneute Steigerung der Fahrgastzahlen. Die Bahn-Nutzer in Köln und der Region spüren die Schattenseite: Zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Strecken ist es längst sehr eng geworden auf den Bahnsteigen und in den Fahrzeugen. Verspätungen sind oft die unmittelbare Folge.

Dennoch ist Geduld aufzubringen, wenn es um die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten im ÖPNV geht – selbst dann, wenn hierfür ein Ausbau des Schienennetzes nicht erforderlich ist. Denn zusätzliche Fahrleistung wird in der Regel nicht durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen gedeckt. Überfüllte Bahnen als Folge leerer öffentlicher Kassen? Welche Bedeutung haben jedoch Klimaschutz und die viel beschworene Energiewende, wenn der Umstieg vom Auto auf die Bahn nicht entsprechend vom Staat und von den Kommunen unterstützt wird? Überfüllte Bahnen bedeuten also letztlich nur, dass das Be-

wusstsein der Politiker noch nicht so weit ist wie das der Bevölkerung.

Neuer RE nach Düsseldorf weiter in der Warteschleife

Im NRW-Fahrplanbuch 2012 steht er bereits, fahren wird er diesen Sommer dennoch nicht: der Regionalexpress von Köln über Neuss nach Düsseldorf (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 48). Das neue Angebot soll helfen, die beiden völlig unzureichenden rechtsrheinischen Regionalexpresse 1 und 5 zu entlasten. Mit Abfahrtszeiten innerhalb der viel kritisierten 40-minütigen Fahrplanlücke und einer nur sieben Minuten längeren Fahrzeit wäre der RE 6a eine attraktive Ergänzung des Angebots – wenn er nun endlich fahren dürfte. Die Fahrgäste können nur hoffen, dass der NVR möglichst schnell die bestehenden Finanzierungsprobleme lösen kann. Ab Dezember sollte nun endlich die dringend benötigte neue Verbindung zwi-

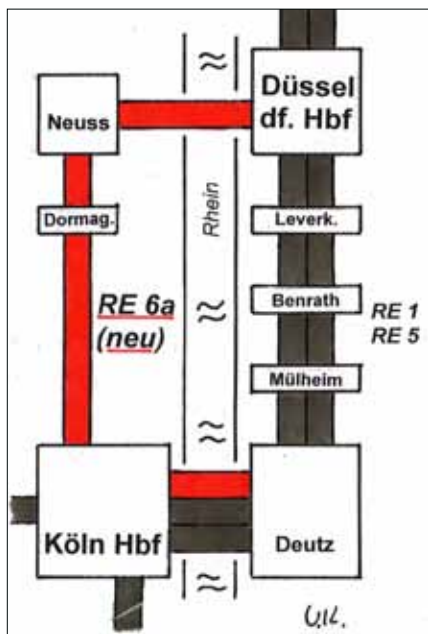


Zunehmende Fahrgastzahlen erfordern mehr Bahnen.

schen den Rhein-Metropolen in Betrieb gehen. Das NRW-Fahrplanbuch 2013 sollte dann auch einen durchgehenden Stundentakt ausweisen.

Lücken im Kölner Spätverkehr endlich schließen

Im Rahmen der Haushaltsberatungen wird der Kölner Rat auch über die geplanten Verbesserungen im innerstädtischen Spätverkehr beschließen. Es geht hier vor allem um eine Angebotsverdichtung nach 23 Uhr auf der Ost-West-Achse (Linien 1 und 9) und auf



Der neue RE 6a – eine attraktive Alternative zu den überlasteten rechtsrheinischen Bahnen



Ob ein südlicher Vorlaufbetrieb der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Rodenkirchen und Severinstraße der Nachfrage entspricht, ist offen.

der Luxemburger Straße (Linie 18). Die innenstadtnahen Stadtteile Kalk und Klettenberg werden heute am späteren Abend nur alle 30 Minuten angefahren (Linien 1 und 9 im Konvoi) – für die Bewohner dieser Stadtteile und die Besucher der dortigen Veranstaltungsorte ein Ärgernis.

Kosten und Nutzen eines Süd-Vorlaufs

Über die Pläne, nicht nur den nördlichen Streckenabschnitt der Nord-Süd-U-Bahn, sondern auch den südlichen Teil zwischen Rheinufer und Severinstraße unmittelbar nach Fertigstellung in Betrieb zu nehmen, haben wir bereits berichtet (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 47). Hier lässt der Kölner Rat zurzeit eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellen, die ihm als Entscheidungsgrundlage dienen soll. Für die Rodenkirchener

bietet ein Süd-Vorlauf die Chance einer – besonders zur Hauptverkehrszeit dringend erforderlichen – Angebotsverbesserung. Die Frage ist nur, ob eine an der Severinstraße endende Stadtbahn mit Umtiegsmöglichkeiten in Richtung Deutz/Mülheim und Neumarkt/Ehrenfeld auch der Nachfrage entspricht. Für die Raderthaler und die Bewohner der anderen südlichen Stadtteile hätte die neue Verbindung keinen Nutzwert. Für sie sind die heute zum Chlodwigplatz, Heumarkt und Hauptbahnhof durchfahrenden Busse das attraktivere Angebot.

Stadtluft macht frei

Viele Bewohner der Umlandgemeinden erleben es täglich: Innerhalb der Stadtgrenzen Kölns fahren die Bahnen weit aus häufiger als hinaus zu ihnen. Besonders schmerzlich ist dies, wenn eine Bahn kurz vor der eigenen Stadtgrenze

endet. Dies liegt nicht an der Engstirnigkeit des betreffenden Verkehrsunternehmens. Denn dieses erbringt nur die Verkehrsleistung, die von der jeweiligen Gebietskörperschaft bestellt wurde. Endet also eine Bahn an der Stadtgrenze, dann möchte die Nachbargemeinde oder der Nachbarkreis die entstehenden finanziellen Belastungen für die Weiterfahrt nicht tragen.

Es gibt nun Initiativen, den grenzüberschreitenden Verkehr zumindest auf den Linien 18 und 7 zu verbessern.

Die Grünen der Städte Brühl, Hürth und des Bezirks Lindenthal gehen mit einem gemeinsamen Konzept zur Taktverdichtung auf der Linie 18 in ihre politischen Gremien. Im Vordergrund steht die Forderung eines 15-Minuten-Taktes über den Klettenbergpark hinaus auch am Freitagabend, am Samstagabend und am Sonntag (ab Mittag).

Volker Kunstmann (AK ÖPNV)



Linie 7 ab Dezember 2012 Auch nachts nach Frechen

Im Gespräch sind zwei bis drei zusätzliche Verbindungen am Wochenende und in den Nächten vor den Feiertagen

Seit dem 11. Dezember 2011 fährt die Stadtbahn nachts doppelt so oft. In den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor jedem Feiertag im 30-Minuten-Takt – allerdings nur innerhalb der Kölner Stadtgrenzen.

Durch diese Verbesserung fühlten sich viele Frechener Nachtschwärmer außen vor gelassen und der Ruf nach entspre-

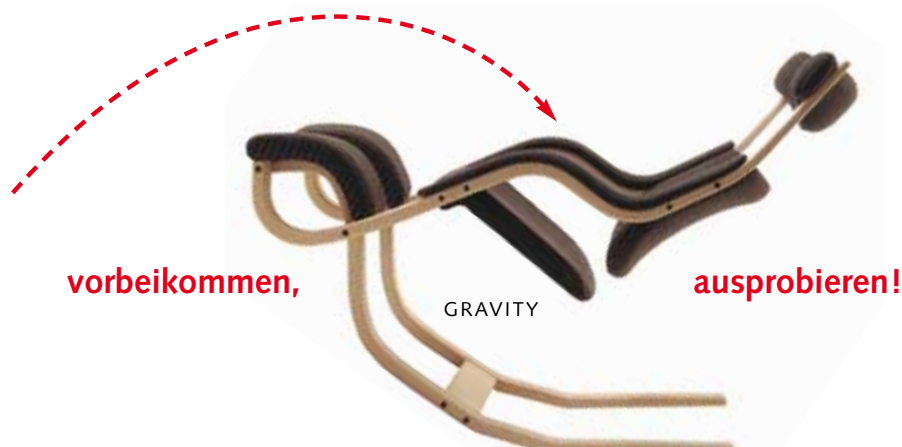
chenden Nachtverbindungen der Stadtbahn Linie 7 wurde laut – und erreichte die Frechener Politik.

Glücklicherweise waren sich alle Fraktionen im Frechener Stadtrat einig: Nach der Umstellung auf den Winterfahrplan im Dezember 2012 soll es zwei zusätzliche Nachtverbindungen nach Frechen geben. Somit könnten weitere Züge um 2.16 Uhr und um 3.16 Uhr ab Neumarkt eingesetzt werden. Die Frechener Stadtverwaltung schätzt die Kosten für die beiden Verbindungen auf jährlich 23.000 Euro. Ob die Stadt Frechen alles bezahlt, ist noch unklar.

Aber nicht nur beim Nachtverkehr haben die Frechener Nachholbedarf: Tagsüber enden etliche Fahrten bereits an der Stadtgrenze, nämlich in Haus Vorst. So mancher, der nach Frechen fahren möchte, muss hier eine unfreiwillige Pause einlegen und auf die nächste 7 warten.

Auch bei der S-Bahn wünschen sich die Frechener eine Angebotsverbesserung: die Verlängerung des 10-Minuten-Taktes zu den Hauptverkehrszeiten sowie den ständigen Betrieb mit zwei Wagen bei der S13.

Hans-Georg Kleinmann



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Schienennetz in der Region

Nadelöhre zügig beseitigen

Weitere Fahrgastzuwächse im Nahverkehr erfordern Investitionen.

In der letzten RHEINSCHIENE wurde über die Vorschläge der VCD-Kreisverbände für ein besseres Angebot im Regionalverkehr berichtet. Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) hat nun ein Gutachten zum Schienennetzknoten Köln vorgestellt. Die Diagnose: Das vorhandene Potential im Nahverkehr kann derzeit nicht voll ausgeschöpft werden, da die Infrastruktur keine weiteren Züge mehr aufnehmen kann. Im Mai hat auch der Rat der Stadt Köln die Landesregierung dazu aufgefordert, den Ausbau des Eisenbahnknotens Köln als Maßnahme mit vordringlichem Bedarf für den 2015 neu aufzulegenden Bundesverkehrswegeplan zu beantragen.

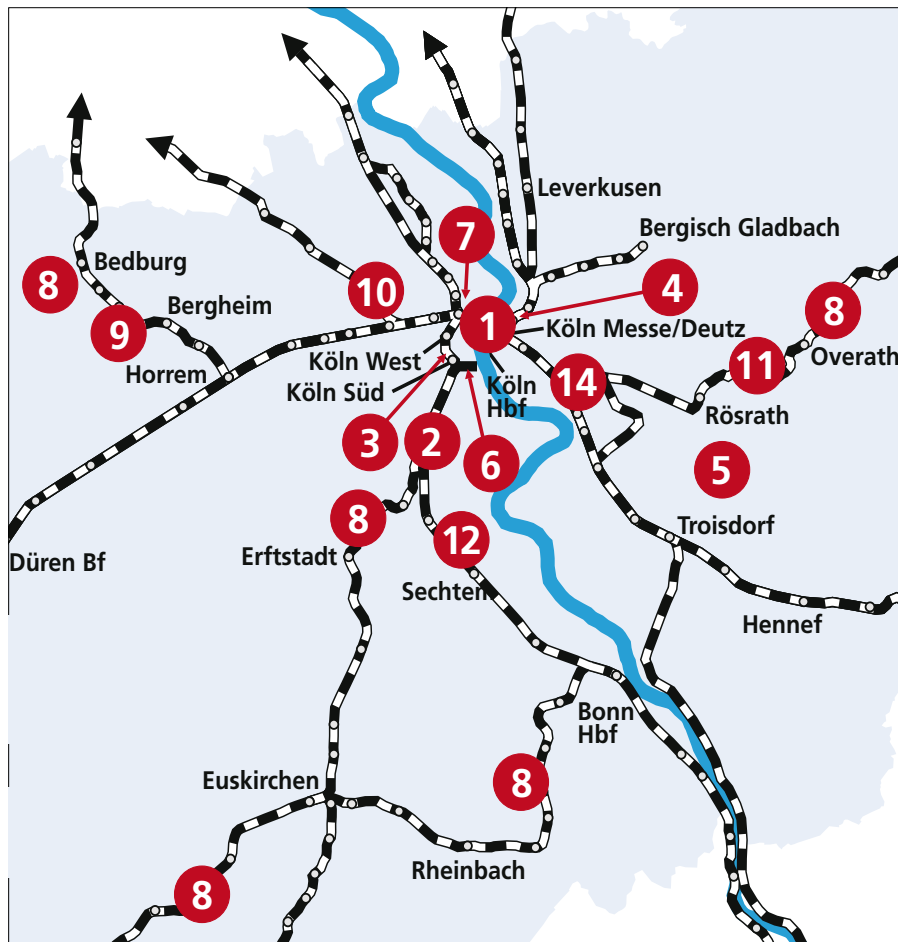
Ausbau der Infrastruktur zwingend erforderlich

Die dringend notwendigen Verbesserungen im Zugangebot von und nach Köln setzen zwingend zusätzliche Gleise, Brücken, Weichen und Bahnsteige voraus. Kernprojekt der Ausbauplanung für den Regionalverkehr ist die Ertüchtigung der S-Bahnstammstrecke Deutz/Messe – Hansaring auf einen 2,5-Minutentakt. Ziel ist es, möglichst alle Regionalbahnen auf die S-Bahnstrecken zu leiten und in den S-Bahntakt einbinden zu können. In Köln Hauptbahnhof und Köln-Messe/Deutz ist je ein zusätzlicher Bahnsteig vorgesehen. In der Folge wird durch die Entlastung der anderen Gleise die Pünktlichkeit von Regionalexpresslinien und Fernverkehr verbessert.

Die für eine nachfragegerechte Verdichtung der Zugfolge erforderliche durchgängige Viergleisigkeit auf der Strecke des zukünftigen „Rhein-Ruhr Expresses“ zwischen Köln-Mülheim und Langenfeld sowie der zweigleisige Ausbau der S 11 zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach stehen ebenfalls ganz oben auf der Agenda.

Weitere geplante Maßnahmen sind auf der nebenstehenden Grafik skizziert.

Markus Meurer



Erläuterung zu den Maßnahmen:

- 1: Ausbau S-Bahn-Stammstrecke für einen 2,5-Minuten-Takt
- 2: Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren (Eifelstrecke kann dann kreuzungsfrei auf die linke Rheinstrecke einfädeln)
- 3: Neubau des Weststrings Köln Hansaring bis Hürth-Kalscheuren einschließlich neuer Haltepunkte
- 4: Neue Weichen in Köln Messe/Deutz
- 5: Ausbau der Ferntrasse (ICE Frankfurt) von Köln/Bonn Flughafen bzw. Porz Steinstraße bis Köln Messe/Deutz
- 6: Neuer Bahnhof Köln-Bonntror (zwischen Köln Süd und Südbrücke)
- 7: Neue Weichen in Köln Hauptbahnhof
- 8: Streckenelektrifizierungen
- 9: Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn
- 10: Kreuzungsfreie Einfädelung aus Richtung Mönchengladbach
- 11: Ausbau der Oberbergischen Bahn
- 12: Verlängerung Überholgleis Sechtem
- 13: Aachen-Rothe Erde: Neubau Überholgleis (außerhalb des Ausschnitts)
- 14: Überwerfungsbauwerk Güterverkehr Köln-Gremberg

Quelle: www.nahverkehr-rheinland.de | Projekte | Bahnknoten Köln



ÖPNV auf der Ost-West-Achse

Entschieden zu langsam

Die Ost-West-Achse durch die Kölner Innenstadt ist eines unserer Dauerthemen. Dieses Mal geht es um den öffentlichen Nahverkehr.

Selbst wenn es gut läuft, sind die Busse und Bahnen der KVB auf diesem zentralen Streckenabschnitt viel zu langsam unterwegs: Für drei Stationen von der Moltkestraße bis zum Heumarkt benötigt die Bahn planmäßig bereits acht Minuten Zeit. Oft dauert es erheblich länger – Störungen sind keine Seltenheit.

Vorschläge im Masterplan

Die Ost-West-Achse ist einer der Interventionsräume des Masterplans, der im Mai 2009 vom Rat der Stadt Köln als Leitlinie für die städtebauliche Entwicklung in der Innenstadt verabschiedet wurde. Für die Strecke zwischen dem Aachener Weiher und der Deutzer Brücke wird eine grundsätzliche Neubetrachtung angeregt. Wie schon in den Achtziger Jahren angedacht, sollte der motorisierte Durchgangsverkehr in beide Richtungen auf die Südseite der heutigen Verbindung gelegt werden, westlich des Rudolfsplatzes also in die Richard-Wagner-Straße. Analog dazu soll der ÖPNV auf der nördlichen Seite geführt werden, also über die Aachener Straße. Für diese und den Rudolfsplatz böten sich so gute Chancen für eine moderne Stadtgestaltung, der nicht mehr nur das Auto als Maß aller Dinge gilt.

Der Verkehrsausschuss hat daher ein Gutachten der Verwaltung dazu beauftragt, wie dieses Fernziel zu erreichen ist. Die Ergebnisse stehen noch aus.

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen

Umfangreiche Stadtprojekte dauern erfahrungsgemäß lange. Da Verbesserungen für den ÖPNV jedoch drängen, wurde im Februar 2011 die Verwaltung zu umsetzbaren kurz- und mittelfristigen Maßnahmen befragt. Die Antwort enthielt unter anderem folgende Punkte:

- Eine dichtere Verkehrsüberwachung zur Vermeidung von Falschparkern

vor allem an der Richard-Wagner-Straße, wo Bahnen häufige Zwangspausen wegen falsch abgestellter Fahrzeuge nehmen müssen. Wieso dort nicht ohnehin schon stärker kontrolliert wird, da sich die Strecke als störanfällig erweist, ist schleierhaft.

- Eine weitere Maßnahme ist die Vermeidung von Störungen zwischen Bus und Bahn. Am Rudolfsplatz behindern beispielsweise oft Busse, deren Fahrgastwechsel noch nicht abgeschlossen ist, die Einfahrt von Bahnen in Richtung Neumarkt in die Haltestelle. Die Bahn verliert eine Grünphase. Die Umlegung der Buslinien wäre jedoch mangels attraktiver Alternativrouten und dann lediglich verlagertes Einfädelkonflikte ein Nullsummenspiel.

Es bleibt die Überprüfung, ob die Lichtsignalanlagen technisch (Zusammenlegung und Erneuerung von Steuergeräten) oder in ihren Abläufen optimiert werden können. Im Klartext geht es um eine politische Entscheidung über die Frage einer eindeutigen Priorisierung des ÖPNV vor dem Individualverkehr. Aus der Beantwortung der oben erwähnten Anfrage an die Verwaltung:

„Unter Berücksichtigung der gesamtverkehrlichen Bedeutung (...), der vielfältigen Fahrbeziehungen und der Vielzahl der ÖPNV-Eingriffe war zum

Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ÖPNV-Vorrangschaltung hier kein uneingeschränkter Vorrang denkbar.“

Stellt sich die Frage, ob er in den heutigen Zeiten denkbar ist und ob sich dafür zum einen politische Mehrheiten und zum anderen genügend Durchführungswillen innerhalb der Verwaltung mobilisieren lassen.

Verwaltung soll Vorschläge erarbeiten

In seiner März-Sitzung beschloss der Verkehrsausschuss den Auftrag an die Verwaltung, konkrete Maßnahmen zu entwickeln, wie die Wartezeiten für den ÖPNV verkürzt werden oder ganz entfallen können. Hierzu soll die Verwaltung bis Ende 2012 ihre Ergebnisse mit Vor- und Nachteilen sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für Radfahrer und Fußgänger vorlegen. Es bleibt zu hoffen, dass sich die politische Mehrheit sowohl auf die Rückgratfunktion des ÖPNV besinnt als auch dringend nötige Entwicklungspotentiale in Köln erkennt.

Eine klare politische Linie für einen guten, attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist an dieser so bedeutenden Stelle im Kölner Netz vonnöten.

Markus Graf



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

Verbesserungsbedarf an Buslinie 142

Feinschliff an Fahrtweg und Haltestellen

Die erfolgreiche Buslinie 142 kann weiter verbessert werden.

Seit Ende 2011 fährt die Unibuslinie 142 über den Bahnhof Köln Süd weiter über Weißhaus- und Pohligstraße sowie Bonner Wall bis zum Chlodwigplatz. Die neue Verbindung wird inzwischen gut angenommen. Allerdings zeigten sich auch einige nicht erwartete Probleme, die auf eine Lösung drängen.

Zu enge Endhaltestelle am Chlodwigplatz

Am Chlodwigplatz ging es schon immer eng zu. Nun haben dort auch noch die Busse der Linie 142 ihren Endhaltepunkt, stehen damit bis zu einer Viertelstunde lang herum und verknappen den vorhandenen Raum noch zusätzlich – der Handlungsbedarf ist offensichtlich.

Die dort bestehenden Probleme ließen sich abmildern, indem man beispielsweise die Linie noch ein Stück über den Ubierring weiterfahren lässt und für Pausen die Haltebucht an der Rheinfuhrstraße vorsieht.



Problembereiche der erfolgreichen Buslinie 142: umständliche Führung am Bahnhof Köln Süd (links) und enge Endhaltestelle in der Bonner Straße an der Ecke zum Chlodwigplatz (rechts)



Ungünstige Führung am Bahnhof Köln-Süd

Ein weiteres Problem ist die im Uhrzeigersinn befahrene Schleife zum Bahnhof Köln Süd. Das Abbiegen von der Luxemburger Straße in den Eifelwall dauert oft mehrere Ampel-Umläufe, weil die Stadtbahnlinie 18 an dieser Stelle Vorrang hat. Der weitere Weg zum Haltepunkt am Bahnhof zieht sich dann oft über Minuten aufgrund der Enge der Straße. Außerdem ist die Umsteigebeziehung nicht optimal.

Eine Alternative wäre das Befahren der Schleife gegen den Uhrzeigersinn. Der Bus würde dann von der Luxemburger Straße in die Otto-Fischer-Straße abbiegen und den Weg zum Eifelwall in Gegenrichtung befahren. Allerdings müsste hierfür der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet werden. Genau das plant nun die Verwaltung in Verbindung mit der seit Jahrzehnten geforderten Radstation. Laut Bericht im Stadtanzeiger soll sie nun endlich errichtet werden. Richtig glauben können wir das aber erst, wenn es tatsächlich umgesetzt ist ...

Sabine Müller



Haltestelle Appellhofplatz

Das Besondere findet sich unter der Erde ...

Aus der Serie „Haltestelle als Kunstgenuss“ – eine Glosse

Das Stadtmuseum im Alten Zeughaus hat eine neue Abteilung erhalten. Unter der Ausstellung zur Kölner Stadtgeschichte präsentieren Stadt und KVB im Zwischengeschoss der Haltestelle Appellhofplatz/Zeughaus einen interessanten Überblick über die kölsche Geschichte der unterirdischen Wandgestaltung. Ob verschiedenformatige Kacheln, ob Natursteine oder überstrichener Putz, ob aus den Frühjahren des Kölner U-Bahn-Baus oder aus den aktuellen Katalogen der



Material-Potpouri im U-Bahn-Zwischengeschoss

Fliesenbranche – alles ist auf engstem Raum zu bewundern.

Einen besonderen künstlerischen Höhepunkt bietet der Nordausgang zum

Kattenbug. Hier werden – nach Reparaturarbeiten – regelmäßig die vorhandenen Fliesen nicht durch gleiche, sondern durch Fliesen eines jeweils neuen Farbtons ersetzt. Zum ursprünglichen Lindgrün, gesellte sich zunächst ein gebrochenes Weiß, das nun – nach den jüngsten Arbeiten – durch ein nostalgisches 50er-Jahre-Badezimmergrün ergänzt wurde. Der aufmerksame Betrachter kann so einen über Jahre andauernden schöpferischen Vorgang verfolgen:

„Art in Process“.

Und da sage noch jemand, unsere U-Bahn-Stationen wären langweilig ...

Volker Kunstmann





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

Deutschen Bahn Reisezentren sichern!

Fahrkartenverkauf und persönliche Beratung am Schalter sind für viele Reisende nach wie vor wichtig.

Die Deutsche Bahn trat im vergangenen Jahr mit der Nachricht an die Öffentlichkeit, dass sie die Zahl der Mitarbeiter in den Reisezentren halbieren wolle. Begründet wurde dies mit dem Rückgang der dort verkauften Fahrkarten durch den zunehmenden Kauf über Internet und Mobiltelefone.

Die Pressemitteilung verkündete zwar auch, dass keine Reisezentren geschlossen werden sollen. Es ist jedoch heute schon keine flächendeckende Versorgung mehr gegeben. In den letzten Jahren sind zahlreiche Fahrkartenschalter auch in größeren Städten geschlossen worden. Auch der Bau elektronischer Stellwerke führte zu Schalterschlüssen in denjenigen kleineren Orten, wo bislang der Stellwerksmitarbeiter nebenbei Fahrkarten verkaufte. Letztgenannte Bahnhöfe hatten oft bessere Öffnungszeiten als mancher Großstadtbahnhof.

Flächendeckende Versorgung bleibt wichtig

In der Tat hat die Kundenfrequenz auch im Kölner Hauptbahnhof und in Deutz merklich nachgelassen. Von der Bahn ist trotzdem eine flächendeckende Grundversorgung mit Reisezentren zu fordern. Zum einen sind bestimmte Fahrkarten, wie Gruppenreisen oder Fahrten durch mehrere Europäische Länder im Internet nicht oder für den Laien nicht einfach buchbar. Zum anderen wird ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung dauerhaft

weder Internet noch Mobilfunktechnik nutzen können. Die Schaltermitarbeiter sind zudem oft der einzige persönliche Ansprechpartner bei Problemen jeder Art.

Die Bahn verweist auf viele private Agenturen, die den Fahrkartenverkauf übernommen haben. Hier ist die Qualität der Beratung jedoch sehr von den örtlichen Mitarbeitern abhängig und manche Agentur nimmt auch Gebühren für Auskünfte, da sie von den geringen Verkaufsprovisionen der Bahn nicht leben kann.

Es ist besser, wenn die Bahn selbst ihre Reisezentren weiter betreibt und für zusätzliche Einnahmen sorgt. Warum kein Konzertkartenverkauf in der Großstadt und ein Fahrradverleih in der Kleinstadt mit viel Ausflugsverkehr? Oder gleich eine Mobilitätszentrale, in der auch Auskünfte zum kommunalen Busverkehr und ein Carsharing-Vertrag erhältlich sind.

Beispiele Horrem und Sülz

Im VRS-Gebiet gibt es zur Zeit noch einige Fahrkartenschalter, an denen man persönliche Beratung genießen kann. Zwei davon verdienen eine besondere Betrachtung.

Horrem verfügt, nach Schließung des Schalters in der Kreisstadt Bergheim, über das einzige Reisezentrum im nörd-



Bahnhof Horrem: Was kommt nach dem Abriss?

lichen Rhein-Erft-Kreis. Das markante Bahnhofsgelände wird in Kürze abgerissen. Ob der Nachfolgebau, ein EU-gefördertes „Green Building“, wieder über einen Fahrkartenschalter verfügen wird, ist noch nicht sicher.

In Köln-Sülz gibt es auf der Zülpicher Straße in Höhe der KVB-Haltestelle Lindenburg ein Reisezentrum ohne Bahnhof. Die Bahn nennt dies „Mobility-Center“, es gibt davon allerdings nur eine Hand voll in ganz Deutschland in gut frequentierten Einkaufsstraßen.

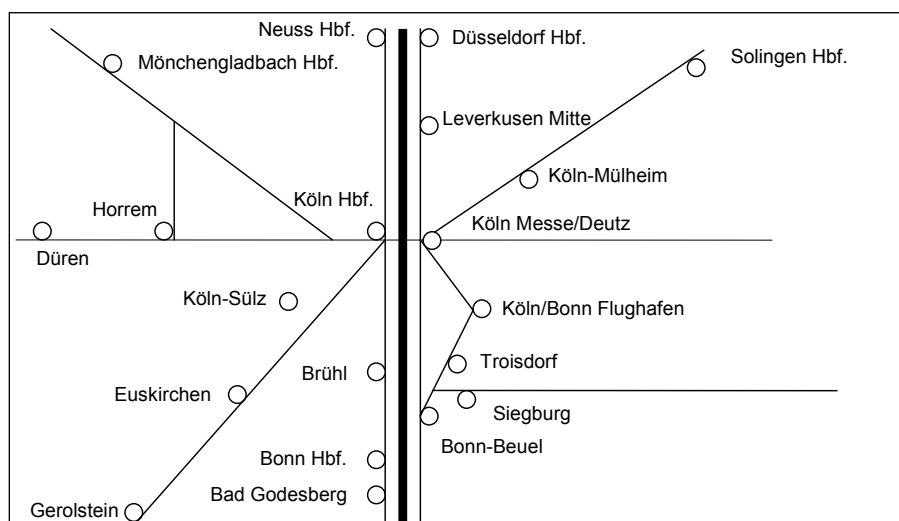
Öfter am Schalter kaufen

Wir Fahrgäste können auch etwas tun, indem wir nicht nur mit Online-Tickets fahren, sondern durch den Kauf einer Fahrkarte am Schalter den Umsatz dort steigern.

Kay Queetz



Nicht immer ersetzt das Internet den persönlichen Service im Reisecenter.



Die Skizze zeigt die noch bestehenden Reisezentren im VRS-Gebiet. Die Öffnungszeiten der örtlichen Reisezentren und Bahnagenturen sind abzurufen unter www.bahn.de – Services – Vor der Reise – Verkaufsstellenfinder.

Bahnstrecken im Umland

Erfreuliche Entwicklungen

Aktuelles zu den drei regionalen Bahnstrecken, die derzeit noch ohne regulären Zugverkehr sind

Von allen drei Strecken gibt es Positives zu berichten. Auch in diesem Jahr fahren wieder Züge, die Trassen bleiben auch längerfristig gesichert.

Wiehltalbahn

Nachdem das Kriegsbeil zwischen den Bahnbefürwortern und den Bürgermeistern der Anliegergemeinden – es gab unter anderem 14 Gerichtsprozesse – begraben worden ist, hat der Stadtrat von Waldbröl am 29. Februar 2012 beschlossen, die Höherstufung der Wiehltalbahn im Nahverkehrsplan zu beantragen, was eine Voraussetzung für die Reaktivierung der Strecke ist.

Seit Ostern wird wieder abwechselnd mit Dampflok oder historischem Triebwagen gefahren. Die Fahrtage und einen

Fahrplan mit Ausflugstipps unter www.wiehltalbahn.de.

Dort ist auch eine Fotostrecke zu den Arbeiten an der Denklinger Brücke zu finden. Der Betonteil der maroden Brücke ist bereits von ehrenamtlichen Helfern in Stand gesetzt worden. Für den Stahlabschnitt der Brücke finanziert die Bezirksregierung den hälftigen Geldbetrag, die andere Hälfte muss der Verein aus Eigenmitteln aufbringen, das Spendenkonto ist angegeben.

Erst, wenn die Denklinger Brücke wieder hergestellt ist, kann der erste Personenzug bis zum Endpunkt der Strecke in Waldbröl fahren.

Bördebahn

Nachdem VRS-Tickets in den Zügen der Bördebahn anerkannt werden und es Planungen zur Nutzung der Bahn anlässlich der Landesgartenschau 2014 gibt, ist die Strecke in den neuen Lini-

ennetzplänen des VRS erstmals eingezeichnet. Gefahren wird vom 27. Mai bis zum 14. Oktober 2012 jeden Sonntag. Fahrplan und Freizeittipps unter www.boerdeexpress.de.

Oleltalbahn

Wie bereits die Wiehltalbahn wurde inzwischen auch die Oleltalbahn unter Denkmalschutz gestellt, die Trasse wäre also auch ohne Zugverkehr gesichert.

Aber es gibt ihn auch dieses Jahr seit dem 20. Mai wieder, den Ausflugsverkehr zwischen Kall und Hellenthal. Neu auf der Strecke sind nicht nur Güterzüge, die Holz aus den örtlichen Wäldern abfahren, sondern auch Touren in Verbindung mit organisierten Wanderungen im Nationalpark Eifel. Fahrpläne und alle weiteren Informationen zur Strecke und den angebotenen Ausflügen unter www.oleltalbahn.de.

Kay Queetz



VolksGartenPlus

Apartments zum Leben.

Apartments für Singles.

Angeboten werden insgesamt 93 Eigentumswohnungen mit verschiedenen Wohnungstypen.

- Apartmenthaus
- KfW-70-Standard
- Von ca. 23 m² bis ca. 60 m² Wohnfläche
- Moderne Architektur
- Schlüsselfertiger Erstbezug
- Parkett/Fußbodenheizung

▪ **Baustart ist erfolgt**

Park&Ride-Anlage Weiden West

Erfolgsgeschichte oder Sargnagel?

650 PKW-Stellplätze, alle belegt. Alles deutet auf eine Erfolgsgeschichte hin. Ein Ausbau der Anlage könnte aber zum Sargnagel für den Busverkehr nach Weiden West werden.

In Weiden West sind viele Autofahrer gerne bereit, auf die Schiene umzusteigen. Das Angebot, bestehend aus S-Bahn und Stadtbahn am selben Ort und in einer guten Taktfrequenz, ist sehr attraktiv. So attraktiv, dass es zu den Spitzenzeiten hier weder einen PKW-Stellplatz noch einen Sitzplatz in der S-Bahn gibt. Die sind schon Mangelware ab Frechen-Königsdorf, der Haltestelle vor Weiden West. Auch die Stadtbahn der Linie 1 stößt im Verlauf ihrer Fahrt zur Kölner Innenstadt schnell an ihre Kapazitätsgrenze.

Tagsüber bietet der Parkplatz beinahe das Bild eines riesigen Autofriedhofs, auf dem sich nur wenig bewegt. Rund zehn Millionen Euro an gebundenem Kapital stehen dort herum, wenn man den durchschnittlichen Wert eines Autos mit 15.000 Euro ansetzt. So mancher Besitzer nutzt sein Auto fast ausschließ-

lich zum Pendeln, manche besitzen noch zusätzlich einen Zweitwagen, weil der in Weiden-West parkende PKW für ein zweites Haushaltsmitglied nicht zur Verfügung steht.

Es gibt allerdings eine Buslinie, nämlich die Linie 965, welche die Stadt Frechen über das Gewerbegebiet Europark mit Weiden-West verbindet. Diese Linie verkehrt selbst in der Hauptverkehrszeit nur im Halbstundentakt und stellt deshalb keine Alternative zum Auto dar.

Brauweiler fordern Bus nach Weiden West

Doch das soll sich womöglich ändern – in Pulheim-Brauweiler will man dem Bus auf dem Weg nach Köln nicht länger den Umweg über Widdersdorf oder Lövenich mit den vielen Zwischenstopps zumuten. Lautstark wird dort eine direkte Busverbindung nach Weiden West gefordert.

Auch in Frechen wird der Ruf nach einer attraktiven und leistungsfähigen Anbindung an die S-Bahn laut. Von der Frechener Innenstadt gibt es gleich drei Buslinien, die in den Nordosten der Klüttenstadt fahren. Die Linie 965 endet in Weiden West, die Linie 145 endet an der S-Bahn-Haltestelle Köln-Lövenich und die Linie 976 im Frechener Gewerbegebiet Europark – ein Sammelsurium an Verbindungen und angefahrenen Haltestellen, allerdings zulasten einer attraktiven Taktfrequenz.

„Nicht kleckern, sondern klotzen“, so müsste hier die Devise lauten. Mit einer geschickten Konzentration und Verknüpfung von Busverbindungen könnten auch



Ausgelastete Park&Ride-Anlage Weiden West

bei gleichbleibender Anzahl an Fahrten weit mehr Fahrgäste befördert werden. Fundierte Fahrgastpotential- und Quelle-Ziel-Analysen wären dabei sicherlich hilfreich.

Doch stattdessen denkt so mancher über zusätzliche PKW-Stellplätze in Weiden West nach. Diese werden richtig teuer: 20.000 Euro pro Stellplatz, weil ebenerdig kein Platz mehr vorhanden ist und deshalb ein Parkhaus gebaut werden müsste. Eine solche Investition in die Infrastruktur würde alle Pläne für Zubringerbusse konterkarieren und zu nichts machen. Und die Abhängigkeit der Pendler vom Auto manifestieren sowie Menschen ohne Auto ausgrenzen.

Fahrräder und Pedelecs können entlasten

Weiden West würde sich auch gut für den Einsatz von Fahrrädern und Pedelecs eignen: Viele Pendler aus Frechen-Nord, dem Gewerbegebiet Frechen sowie Brauweiler könnten Weiden-West mit einem gewöhnlichen Fahrrad in circa einer Viertelstunde erreichen. Wem das zu anstrengend ist, schafft es mit einem Pedelec in weniger als zehn Minuten. Hierzu müssten allerdings die vorhandenen Fahrradabstellanlagen erheblich ausgebaut werden.

Es gibt also einige – optimalerweise zu kombinierenden – Möglichkeiten, den Bau zusätzlicher PKW-Stellplätze zu vermeiden. Höchste Priorität sollte unabhängig davon die dringend notwendige Kapazitätserweiterung bei S- und Stadtbahn genießen.

Hans-Georg Kleinmann



Busnetzplan des VRS (Auszug) mit den Linien:
145: Rathaus – Frechen Nord – Weiden Zentrum (blau),
965: Rathaus – Europark – Weiden West (rot)
976: Rathaus – Frechen Nord – Europaallee (hellgrün)

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.)

VCD-Mobilitätssalon Generation Mietwagen

Wir laden Sie herzlich zur ersten Ausgabe des „VCD-Mobilitätssalon“ ein. Mit der neuen Veranstaltungsreihe möchte der VCD Köln und Umgebung abseits des tagesaktuellen Geschehens Raum für Diskussionen zur Mobilität bieten.

Für die erste Ausgabe konnten wir den Journalisten und Kommunikationsexperten Michael Adler gewinnen. Er ist Geschäftsführer der fairkehr Agentur, die neben der gleichnamigen Mitgliederzeitschrift des VCD auch das Jahresmagazin „Verträglich Reisen“ herausgibt. Michael Adler ist Mitglied im Beirat zum Nationalen Radverkehrsplan im Bundesverkehrsministerium und gefragter Moderator und Redner bei Konferenzen, die sich mit Nahmobilität beschäftigen.



Michael Adler

Seit einigen Jahren beschäftigt ihn die Frage, wie mit kommunikativen Mitteln menschliches Verhalten hin zu mehr Klimaschutz verändert werden kann. So auch in der von ihm mit initi-

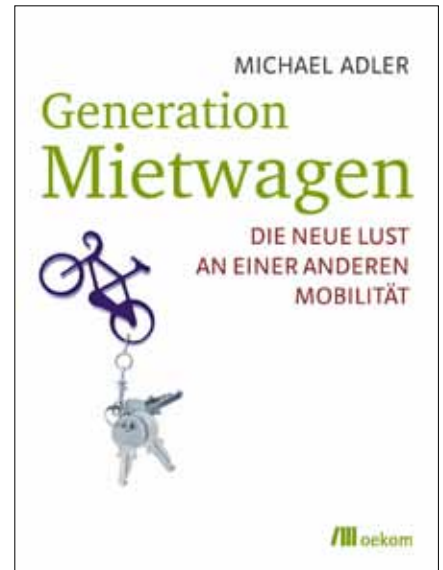
ierten Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für null CO₂ auf Kurzstrecken“. Davon handelt auch sein Buch „Generation Mietwagen“. Seine dort skizzierte Vision einer menschenfreundlichen Stadt mit moderner Stadtplanung jenseits der Dominanz des Automobils, wird er beim „VCD-Mobilitätssalon“ vorstellen:

Des Deutschen liebstes Kind – sein Auto? Aus und vorbei! Mit Sorge sehen die großen Automobilhersteller die Lust am Blech bei jungen Großstädtern schwinden. Ob TÜV, Ölwechsel oder klappernde Geräusche unter der Motorhaube, was belastet, kann weg.

Damit aus einem Trend eine Bewegung wird, zeigt Michael Adler, wie sich moderne Stadtplanung und zukünftige Mobilität gegenseitig beeinflussen. Ohne die Dominanz des Autos ergeben sich völlig neue Chancen für ein besseres urbanes Leben jenseits von Stau, dicker Luft und überfüllten Parkplätzen.

Viele Deutsche schwenken um. Das Auto als Allerheiligstes ist passé. Gerade die junge urbane Bevölkerung nutzt in fröhlichem Wechsel Carsharing, Bike on Demand und Mitfahrbörsen, um voranzukommen.

VCD Köln & Umgebung



Der Autor stellt sein Buch vor.

Termin: Dienstag, 26. Juni 2012

Beginn: 19:30 Uhr

Ort: Projektraum, Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln

Haltestellen: Ebertplatz oder Hansaring (Der Zugang führt über eine Treppe, ist also leider nicht barrierefrei.)

Wir freuen uns auf angeregte Gespräche, Ihre Argumente und Ideen.

cambio CarSharing informiert Jetzt auch mit Elektroauto

Eine Million Elektrofahrzeuge will die Bundesregierung bis 2020 rollen sehen. Sinn macht das nur, wenn man den Strom dafür ökologisch produziert und der Energieverbrauch von Elektroautos nicht an anderer Stelle fehlt, sondern durch den zusätzlichen Ausbau erneuerbarer Energien kompensiert wird.

Also ein Ja zum Elektroauto, aber nur mit regenerativem Strom. Was die gerade viel zitierte Studie des Freiburger Öko-Instituts als sinnvoll belegt, bringen cambio und Greenpeace Energy auf die Straße. Die Ökostromer und das CarSharing-Unternehmen haben schon 2011 ein Pilotprojekt gestartet, das in

Hamburg den Praxistest mit Bravour bestanden hat.

Seit März sind nun auch in Köln Elektroautos vom Typ Mitsubishi i-MiEV am Start. An Europas größter CarSharing-Station auf der Maastrichter Straße im Belgischen Viertel saugen die knuffigen Viersitzer den ehrlichen Ökostrom von Greenpeace Energy aus den Ladesäulen. Die cambio eMobile sind komfortable Viersitzer, in die ein ganz normaler Wochenendeinkauf passt.

Dabei sind die Elektrischen nicht teurer als die Kleinwagen mit konventionellem Antrieb, zum Beispiel ein Ford Fiesta. Mit einer Reichweite von 60 Ki-



60 km Reichweite, leise, alltagstauglich: das neue Elektroauto bei cambio

lometern ist die nächste CO₂-neutrale Shoppingtour also kein Problem. „Absolut alltagstauglich“ bestätigen alle cambio-Kunden, die ihre Jungfernfahrt schon hinter sich haben.

cambio Car Sharing



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 simmer 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.

13. Januar 2012: Ein Kölner Fernsehsender berichtet, dass die Feinstaubwerte im Jahr 2011 trotz bestehender Umweltzonen angestiegen sind. Ein wichtiger Bestandteil von Feinstaub ist der Ruß. In einer aktuellen Studie im Fachmagazin Science machen Forscher erneut darauf aufmerksam, wie problematisch diese feinen Rußpartikel sind. Nach deren Berechnungen ließen sich weltweit ab 2030 jährlich mehr als eine Million vorzeitige Todesfälle vermeiden – durch die Verbesserung der Luftqualität.

10. Februar 2012: Mit einem 24-stündigem Blitz-Marathon geht die Polizei in Nordrhein-Westfalen verstärkt gegen Raser vor. „Gerade an den Wochenenden sterben auf unseren Straßen viele Verkehrsteilnehmer. Oft sind es sechs Menschen. Wir müssen deshalb in die Köpfe aller Verkehrsteilnehmer kriegen, dass zu hohe Geschwindigkeit der Killer Nr. 1 ist“, erklärte Innenminister

Ralf Jäger in Düsseldorf. Überhöhtes Tempo sei das Kardinalproblem. 37 Prozent aller Todesfälle im Straßenverkehr gingen auf das Konto von Rasern. Und die große Mehrheit aller Unfälle verursache bei niedrigerem Tempo weniger Leid – würden Autos nur zwei Stundenkilometer langsamer fahren, kämen 15 Prozent weniger Menschen ums Leben, rechnete der Minister vor. Denn wer mit Tempo 30 angefahren wird, erlebt den Aufprall wie einen Fall aus 3,50 Meter Höhe. Wer aber mit Tempo 50 erwischt wird, dessen Aufprall entspricht einem Fall aus 10 Meter Höhe – und der ist fast immer tödlich.

Während Autofahrer aber durch ausgefeilte Technik von Jahr zu Jahr effektiver geschützt würden, blieben Fußgänger und Radfahrer schutzlos ausgeliefert. Und da laut ADAC im Jahr 2011 aufgrund des trockenen und milden Wetters mehr Menschen als sonst zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs waren, verunglückten von diesen beiden Gruppen auch weit mehr Menschen als im Vorjahr. Getötet wurden 133 Fußgänger und 69 Radfahrer, insgesamt verunglückten 8.285 Fußgänger und 16.133 Radfahrer. Im Ministerium schimpfte ein Mitarbeiter gar, auf den Straßen seien Fußgänger und Radfahrer regelrecht „plattgemacht“ worden.

22. Februar 2012: „Wir lassen das Auto stehen“ titelt eine Kölner Tageszeitung und beschreibt in ihrem Artikel, wie einige Kölner mit der „Sprit-Preis-Explosion“ umgehen: Manche tanken nur noch für fünf Euro, andere schaffen sich ein Fahrrad an oder verkaufen gar ihr Auto. Ein älteres Ehepaar hat sich entschlossen, den Zweitwagen zu verkaufen. Der werde in Zeiten wie diesen zum totalen Luxusobjekt, auf das man verzichten könne. Eine Frau benutzt ihr Auto nur noch an den Samstagen, für alle anderen Fahrten habe sie sich ein Ticket für die öffentlichen Verkehrsmittel gekauft.

Kommentar: Geht doch.

27. Februar 2012: Die Kölner Polizei stellt die Verkehrsunfallstatistik für 2011 vor. Auf den Kölner Straßen kracht es immer häufiger. Die Polizei verzeichnete 2011 insgesamt 39.154 Verkehrsun-



Umstieg wegen steigendem Benzinpreis

fälle, ein Plus von 3,6 Prozent. Besonders auffällig ist dieses Mal die Zahl der verunglückten Radfahrer: Hier ist ein deutlicher Anstieg um fast 20 Prozent auf gut 1.500 Unfälle zu verzeichnen.

Sorgen macht der Polizei, dass trotz zahlreicher Aufklärungs- und Präventionskampagnen die Hauptursachen für tödliche Unfälle immer noch dieselben sind: zu hohe Geschwindigkeit, missachtete rote Ampeln oder Alkohol am Steuer.

Auch der ADAC betonte, dass schon geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen der Autofahrer bei Fußgängern und Radfahrern zu schweren Unfallfolgen führten. Dies müsse den Autofahrern stärker bewusst gemacht werden. Dem Autofahrer komme hier eine besondere Verantwortung zu – denn Radfahrer und Fußgänger haben keine Knautschzone.

3. März 2012: Der Evangelische Kirchenverband Köln und Region (EKV) ruft zum „Autofasten“ auf. Im Rahmen der evangelischen Fastenaktion „7 Wochen ohne“ sind Gläubige dazu aufgerufen, das Auto möglichst oft stehen zu lassen und aufs Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. „Für mich ist es wichtig, an dieser Stelle ein Zeichen zu setzen aus Achtung vor der Schöpfung und für den Klimaschutz“, sagte der EKV-Stadtsuperintendent Rolf Domning bei der Präsentation der Aktion in Köln. Für Domning ist das Fahrrad auch außerhalb der Fastenzeit



Tempolimits retten Leben

immer „das Fortbewegungsmittel erster Wahl in der Stadt“.

Für Domning wird das Fahrrad mehr und mehr zu einem positiv besetzten Statussymbol: „Auch wenn ich zu hohen Anlässen mit dem Rad unterwegs bin, schließe ich es nicht verschämt um die Ecke ab, sondern da, wo es jeder sieht.“

19. März 2012: Michael Otto, Aufsichtsratschef eines großen Handelskonglomerates und laut „Forbes“-Magazin der drittreichste Deutsche, lobt in einem deutschen Wochenmagazin die segensreichen Wirkungen des stetigen Wachstums: „Vietnam zum Beispiel war vor 15 Jahren noch von Fahrrädern bevölkert. Heute sind es Mopeds. In zehn Jahren sind es wahrscheinlich Autos. Es geht voran.“

Kommentar: Schöne neue Welt.

13. April 2012: „Schluss mit dem Benzinpreiswahn – Zeit für den Umstieg“, so lautete das Motto der Leipziger Verkehrsbetriebe. Vier Tage lang galt das Angebot, mit der Kfz-Zulassung des eigenen PKWs kostenlos den öffentlichen Nahverkehr im Stadtgebiet Leipzig zu nutzen.

Die Resonanz des Angebots übertraf die Erwartungen der Leipziger Verkehrsbetriebe bei weitem. Rund 40.000 Fahrgäste wurden in diesen Tagen in den Straßenbahnen und Bussen nach ihrem Fahrausweis gefragt. Insgesamt 16 Prozent der Fahrgäste waren mit dem Kfz-Schein unterwegs.

Ulf Middelberg, Sprecher der Leipziger Verkehrsbetriebe: „Das ist ein toller Erfolg. Ganz viele Menschen in Leipzig und Umgebung konnten wir mit dem Angebot neugierig machen und dazu bewegen, die öffentlichen Verkehrsmittel auszuprobieren.“

Auch Lars Wagner, Pressesprecher vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geizte nicht mit Lob: „Durch diese charmante Idee rücken die Vorteile des Nahverkehrs in einer Großstadt wie Leipzig deutschlandweit in den Fokus. Das begrüßen wir sehr und beglückwünschen die Leipziger Kollegen zu dieser erfolgreichen Aktion“.



Poster der Aktion Autofasten

Bei der KVB allerdings will man dem Leipziger Beispiel nicht folgen und meint, es sei den Stammkunden nur schwer zu vermitteln, dass sie Monat für Monat ihr Abo bezahlen, Autofahrer dagegen umsonst Bus und Bahn fahren könnten.

Kommentar: Hat die KVB Angst vor Erfolg? Hat die KVB Angst vor neuen Kunden? Hat die KVB Angst vor zu viel ÖPNV?

Hans-Georg Kleinmann



Für ein sauberes Köln. Für Sie.

Sauberkeit in Köln: erleben, erlernen, umsetzen



Nutzen Sie unsere kostenlosen Angebote für

Kindertagesstätten

mit Vorschulkindern in Kleingruppen, Erzieherinnen und Erziehern

Tel. 0221/9 22 22 86/-87

Schulen

mit Schülerinnen und Schülern, Lehrerinnen und Lehrern

Tel. 0221/9 22 22 45

Vereine, Institutionen, etc.

mit Planung und Durchführung von Aktionen in Kölner Stadtvierteln, auch mit mobilem Informationsstand

Tel. 0221/9 22 22 85

Wir bieten auch kostenlose AWB-Betriebshofführungen an.

Nehmen Sie mit uns Kontakt auf, wenn wir Ihr Interesse geweckt haben und auch Sie nachhaltig in eine saubere Stadt investieren wollen:

nissi@awbkoeln.de

Fax: 0221/9 22 22 93



Weitere Informationen finden Sie auch unter

www.awbkoeln.de



Europäische Mobilitätswoche

Auch dieses Jahr ohne Stadt Köln?

Der Stadtverwaltung ist auch dieses Jahr eine Beteiligung am autofreien Sonntag zu teuer – ein Kommentar.

Mit der Verwaltungsvorlage Nummer 1312 teilte Stadtplanungsdezernent Bernd Streitberger die Gründe mit, warum Köln im vergangenen Jahr nicht an der Europäische Mobilitätswoche und der damit verbundenen Gestaltung eines autofreien Sonntags teilgenommen hat. Insbesondere die restriktiven Haushaltsbestimmungen und personelle Engpässe hinderten die Stadt Köln an einer Beteiligung.

Aus denselben Gründen sieht die Verwaltung auch in diesem Jahr keine Möglichkeit einer Teilnahme: Auf circa 50.000 Euro schätzt die Verwaltung die Kosten für eine öffentlichkeitswirk-



„Small is beautiful“ – es muss nicht immer 50.000 Euro kosten.

same, attraktive Maßnahme der Stadt Köln an diesem Tag.

Verwunderlich ist in diesem Zusammenhang, dass derselbe Stadtplanungsdezernent am 7. Mai auf einer Informationsveranstaltung zum Masterplan verkündete: „Der Paradigmenwechsel

‘Weg vom Auto, hin zu Rad und Fußgänger’ ist eingeleitet.“ Selten wurde die Diskrepanz zwischen Reden und Handeln deutlicher als hier.

Nicht verwunderlich ist hingegen, dass die Stadtverwaltung 50.000 Euro benötigt, um diesem Thema gerecht zu werden – „Think Big“ scheint hier die Devise zu sein, nicht „Small is beautiful“, so wie auch die Alternativen zum Autoverkehr eher klein sind.

Bei diesem Thema wäre eine öffentlichkeitswirksame Geste der Unterstützung, beispielsweise in Form von Pressearbeit, hilfreich und gar nicht teuer. Wenig hilfreich und kontraproduktiv hingegen ist die beabsichtigte Nichtteilnahme.

Hans-Georg Kleinmann



FRIEDENSBILDUNGSWERK KÖLN

Bildungsurlaub

Sprachen

Konfliktlösung

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 – Ausstellung und Vorträge zu
KRIEGSERFAHRUNGEN IN KÖLN
Mai 1942 / 2012, Lutherkirche Südstadt
Veranstaltungen zur arabischen Welt
– mehr auf unserer Internetseite

Friedensbildungswerk Köln
Obenmarspforte 7-11, 50667 Köln
Kontakt: fbkkoeln@t-online.de



So „rud un wieß“ kann Herzblut sein. Und wo ist dein Herz zu Hause?

Heimat ist ein Ort

Wir bauen Häuser und vermieten Wohnungen, wir schaffen Oasen für das gute Leben mitten in der Stadt: von A wie Altstadt bis Z wie Zollstock. Einfach überall da, wo die Kölner sich wohlfühlen.



Besuchen Sie uns:
GAG Neuvermietung
Gürzenichstraße 19, 50667 Köln
Vermietungshotline: 0221 2011-111
www.besser-hier-zu-hause.de



Mobilitätszentrale in der autofreien Siedlung Köln

Alternativen zum eigenen PKW

Bewohnerverein, GAG und Bouwfonds gehen neue Wege beim Klimaschutz

Beim Thema Klimaschutz und Wohnungsbau denken die meisten Menschen an Wärmedämmung oder Solarkollektoren – und weniger an die tägliche Mobilität. Doch genau um diese geht es bei dem Projekt der Mobilitätszentrale in der autofreien Siedlung in Köln-Nippes. Zur Unterstützung der Autofreiheit und des Klimaschutzes hält die Mobilitätszentrale Bollerwagen, Sackkarren, Paketkarren, Fahrradanhänger sowie einen faltbaren Rollstuhl für die Bewohner der Siedlung bereit.

Die 2006 eröffnete Mobilitätszentrale ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzepts der autofreien Siedlung. In Kombination mit einer ausgezeichneten Fahrradinfrastruktur, einer guten ÖPNV-Anbindung sowie mehreren CarSharing-Stationen in unmittelbarer Nähe schafft die Mobilitätszentrale ideale Voraussetzungen, die persönliche Mobilität auf Alternativen zum eigenen Pkw umzustellen und damit Umwelt und Klima zu schonen. Die Mobilitätszentrale wird nun gemeinsam von dem Bewohnerverein Nachbarn60, dem Immobilienunternehmen GAG, das in der Siedlung 70 Wohnungen vermietet, sowie dem Bauträger Bouwfonds weiterentwickelt. Der Umzug in neue Räume direkt am Eingang des Wohngebietes ist für 2013 geplant.

Vorteile auch für Vermieter

Neben dem Nutzen für Umwelt und Bewohner hat die Mobilitätszentrale auch Vorteile für Investoren und Vermieter:



Blick in die Mobilitätszentrale

Sie stellt die Attraktivität und damit die problemlose Vermietbarkeit der Immobilien langfristig sicher, da sie sich aufgrund ihres Zusatznutzens von anderen abheben. Darüber hinaus übernimmt die Mobilitätszentrale eine soziale Funktion: Sie stärkt die Gemeinschaft der Bewohner untereinander und dient der Pflege von Kontakten.

Aus diesem Grund sind nicht nur Transportmittel in der zentralen Einrichtung ausleihbar, sondern auch Bierischgarnituren, Faltpavillons, kleine und große Festzelte, Außenspielzeug und Gokarts für Kinder, ein Tandem, eine Tischtennisplatte, mobile Fußballtore, Geschirr, Thermoskannen, große Heißwasserkocher sowie ein Grill. Die gemeinsame Nutzung all dieser Dinge schont Ressourcen und spart den Platz, den man sonst in der Wohnung dafür bräuchte.

Referenzmaßnahme beim Klimaschutzkonzept der Stadt Köln

Unterstützung erfährt das Projekt durch das renommierte Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie. Es hat die Mobilitätszentrale der autofreien Siedlung Stellwerk 60 als Referenzmaßnahme mit hohem Klimaschutzbeitrag in seinem für die Stadt Köln erarbeiteten Klimaschutzkonzept aufgeführt. Diese Art der Unterstützung der Alltagsmobilität von Bewohnern einer Siedlung ist einzigartig – nicht nur in Deutschland sondern auch in Europa. Ferner schlägt das Institut diese Einrichtung auch als Modell für andere Stadtteile und Siedlungen vor. Nach Meinung des Wuppertal Instituts kann eine Mobilitätszentra-



Einfache Selbstverwaltung

le einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten: Durch die Verlagerung von PKW-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird weniger CO₂ emittiert.

Hans-Georg Kleinmann



24. Juni 2012 Führung durch die autofreie Siedlung

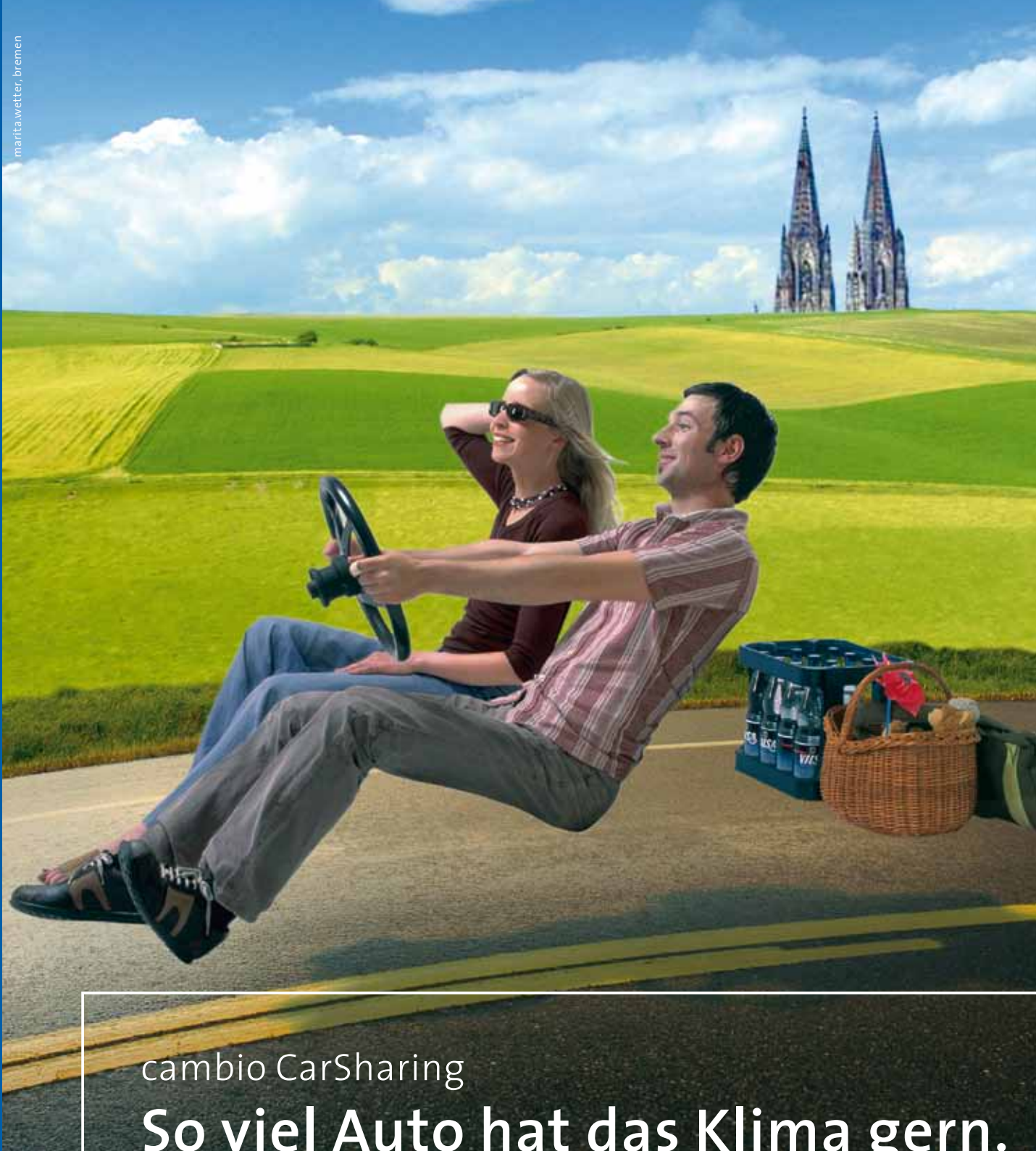


Wie sieht eine Tiefgarage für Fahrräder aus? Wo kann man Fahrradanhänger ausleihen? Was ist eigentlich eine Mobilitätszentrale? Was ist eine öffentliche Luftpumpe? Wie kommt der Kasten Bier in den Keller? Und das Klavier ins Wohnzimmer? Und wenn man doch einmal ein Auto benötigt? Ist die Siedlung wirklich autofrei? Wieso gibt es denn ein Parkhaus am Rande der Siedlung?

Alle diese Fragen werden am **Sonntag, den 24. Juni**, beantwortet. Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln bietet dann nämlich eine **kostenlose Führung durch die autofreie Siedlung Köln-Nippes** an. Treffpunkt: Wartburgplatz, 14 Uhr. Weitere Infos unter www.nachbarn60.de.

ask





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.

cambio CarSharing – darauf fährt die Umwelt ab.



Sie wollen mitfahren?
Telefon 0221-9499700
koeln@cambio-CarSharing.de

cambio
CarSharing

Ausflugstipp: Mit dem Rad an den Unterlauf der Wupper Hämmer, Kotten und ein fleißiger Fluss

Die Strecke verläuft meist abseits verkehrsreicher Straßen durch das in vielen Teilen unter Naturschutz gestellte Tal der Wupper. Zahlreiche Hämmer und Kotten, die meist in Privatwohnungen, Ateliers oder Ausflugslokale umgewandelt sind, prägen die Tour entlang des Flusses. Einige Kotten können besichtigt werden.

Die aus dem Oberbergischen Land kommende Wupper fließt östlich an Solingen vorbei, durch den historischen Stadtteil Burg und dann weiter entlang zahlreicher Kotten und Fachwerksiedlungen. Der Mündungsbereich wurde bei Umbauarbeiten kanalisiert und mehrmals verlegt. Bis zur Jahrhundertwende kam es, bedingt durch hohe Niederschläge und ausgeprägtes Gefälle, häufig zu Hochwasser. Mit dem Bau von Talsperren ab 1890 konnte der Abfluss besser reguliert werden. Wegen der zahlreichen Mühlen, Kotten und Hammerwerke galt die Wupper im 19. Jahrhundert als „der fleißigste Fluss Deutschlands“, allerdings bis weit in die 1970er Jahre auch als einer der schmutzigsten.

Ab **Remscheid-Güldenwerth** geht es von der Rückseite des Bahnhofs bergab durch Vieringhausen in das **Lobachtal**. In Höhe der Mühlenteiche verläuft unsere Flusstour durch den Wald, hierbei müssen wir auf die offenen Abflussrinnen im Weg achten. Veralterte Infotafeln



Diederichskotten im Lobachtal bei Remscheid

weisen auf frühzeitliche Industriephase der Region prägende Hammerwerke, Mühlen und Kotten (= Schleifwerke) hin.

In Höhe des Diederichskotten biegen wir in das **Eschbachtal** ein. Im Ortsteil Tyrol zeugen alte Fabriken von der früheren Bedeutung der Region als Industriestandort. Über eine recht belebte Landesstraße geht es weiter bis zum Solinger Stadtteil Burg, direkt an der Wupper gelegen.

Wer sich das Industriedenkmal an der Wupper, die über 110 Jahre alte und mit 103 Metern Höhe Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke, die **Müngstener Brücke** ansehen möchte, dem sei ein Abstecher rechts in die Müngstener Straße empfohlen. Nach etwa drei Kilometern gelangt man mit der handbetriebenen Schwebefähre in den Müngstener Park, wo eine Parkanlage zu einer Pause einlädt. Allerdings muss an Wochenenden und Feiertagen mit vielen Wanderern und Spaziergängern gerechnet werden.

Vom Tal aus nicht zu sehen, doch mit der Seilbahn bequem zu erreichen ist die 200 Meter über der Wupper thronende Burganlage von **Schloss Burg**, die 1133 erstmals erwähnt wurde und von der aus die Grafen von Berg die Geschichte und die Geschehnisse des Bergischen Land maßgeblich bestimmten. Die Burg wurde im Dreißigjährigen Krieg zerstört und erst im 19. Jahrhundert für den einsetzenden Fremdenverkehr saniert. Dass **Burg an der Wupper** kein Geheimtipp ist, bezeugen die zahlreichen Tagesgäste sowohl auf der Burganlage als auch in den Gasthöfen im Tal der Wupper vor allem an sonnigen Wochenenden und Feiertagen.

Nun geht es über Waldwege weiter entlang der Wupper, die wir nach kurzer Zeit erstmals queren. Vorbei am städtischen Wasserwerk geht es später erneut über die Wupper nach **Glüder** hinein. Hinter dem Campingplatz lohnt der Besuch des **Balkhauser Kottens**. Hier wird in einem wieder aufgebauten



Müngstener Brücke

Schleifwerk die Geschichte der bergischen Industrie veranschaulicht. Ein Stück bergan erreichen wir **Balkhausen** mit typisch bergischem Fachwerkhausbestand. Trotz Sackgasse fahren wir geradeaus weiter, hinter dem Ort beginnt das Naturschutzgebiet „Tal- und Hangbereiche der Wupper mit Seitenbächen“. Nach einer weiteren Steigung erreichen wir auf der anderen Seite den Solinger Ortsteil **Wupperhof**, hier lädt im Sommer ab den frühen Abendstunden ein schöner Biergarten zum Verweilen ein.

In diesem heute unter Naturschutz stehenden Abschnitt der Wupper gab es früher bis zu 60 Prozent Buchenanteil, heute findet sich lediglich ein Restbestand von gerade einmal 5 Prozent. Mit der starken Nutzung des Wassers sowie der jahrhundertelangen Zuleitung von Abwasser ging der natürliche Bestand der Flora und Fauna zurück. Heute haben sich dank Einführung moderner Klärtechniken wieder flusstypische Flora und Fauna angesiedelt.

Die Tour verläuft weiter durch das Tal der Wupper bis **Oberruden**, wo uns die Bergische Küche im Fachwerkambiente erwartet. Entgegen der Wegweisung bleiben wir auf dieser Seite der Wupper und radeln auf der Straße vorbei an Friedrichstal zum **Wipperkotten**. Dieser bereits in 1605 erwähnte Kotten ist bis heute der einzige original erhaltene Solinger Schleifkotten; er wurde nach mehreren Bränden wieder aufgebaut. Die Wasserkraftanlage wird noch immer zum Antrieb der Schleifstellen genutzt und so dient der Kotten heute

Länge der Strecke: ca. 38 km

Schwierigkeitsgrad: eher leicht, einige kurze, kräftige Steigungen

Charakteristik: meist autofrei, kurz vor Solingen-Burg geht es entlang einer stark Kfz-frequentierten Landstraße, ansonsten entlang der Wupper mit wechselnder Wegequalität.

Ausschilderung: Die Tour ist ausgeschildert mit Fahrradwegweisern nach der landesweiten Radwegweisung NRW, abschnittsweise sind weitere Logos (Wupperroute in Leverkusen, Erlebnisweg Rheinschiene in Leverkusen) angebracht. Lediglich zwischen Leichlingen und Opladen weicht die beschriebene Route vom Netz ab.

Anreise: mit der Bahn bis Solingen Hbf (RE 7, RB 48), dort umsteigen in RB 47 bis Remscheid-Güldenwerth.

Abreise: ab Leverkusen-Wiesdorf (Bf Mitte) mit RE 1, RE 5 oder S 6 in Richtung Köln

als Atelier und Ausstellungsraum. Außerdem erfährt man vieles über den Kampf der Umweltschützer seit fast 40 Jahren, die erreichen konnten, dass aus der verseuchten Wupper ein Fluss mit sauberem, klarem Wasser der Güteklasse 2 wurde. Für ihre Initiative gab es 1984 die erste Umweltschutz-Medaille bundesweit.

Über Wupperroute geht es weiter nach Haasenmühle, ab hier über einen Radweg entlang einer Kreisstraße in die Blütenstadt **Leichlingen**. Hier fällt auf, dass sich der Ort vom Fluss weg entwickelt hat. Dies will man künftig ändern und die Uferbereiche zu Promenaden umgestalten. Neben der Emscher im Ruhrgebiet war die Wupper einst der dreckigste Fluss in NRW. So erhielten am Fluss gelegene Schulen bis in die 1970er Jahre des Öfteren „stinkfrei“. Nach Durchqueren der Einkaufstraße geht es später leicht bergan und parallel zur Bahnlinie bis zum Abzweig nach **Haus Vorst**. Ein Abstecher zu dieser auf einem Bergsporn über der Wupper liegenden Anlage lohnt sich: Diese Burganlage stammt in der heutigen Form aus dem 19. Jahrhundert, das sie tragende Mauerwerk ist dagegen über 800 Jahre alt. Die Innenhofanlage kann besichtigt werden. Ansonsten geht die Tour geradeaus weiter, allerdings wird man auf der abschüssigen Fahrt ein wenig durchgeschüttelt. Unter der Bahnunter-

führung geht es an einem Weiler vorbei, später ein weiteres Mal durch einen engen Bahntunnel, dahinter lädt ein schöner Biergarten in der Wupperroute zu einer Rast ein. Seit die Wupper wieder sauber ist, haben immer mehr Freizeitsportler den Fluss für sich entdeckt. An manchen Sommertagen wimmelt es von Kanus und Kajaks, und an den Einstiegsstellen und Rastplätzen, so auch an den Wupperwiesen, ist einiges los.

Nach Querung der Wupper auf der kommenden Brücke geht es kurz danach unter eine Bundesstraße, durch eine Kastanienallee und über eine große Straßenkreuzung. Danach folgen wir der Wegweisung in Richtung Rheindorf am Mühlengraben der Wupper entlang. Bevor wir die Bahnlinie unterqueren, sehen wir links von uns das alte **Rittergut Reuschenberg**. Hiervon erhalten geblieben ist allerdings nur die ehemalige Vorburg, die heute als Reiterhof genutzt wird. Der Mühlengraben, der eine Wupperschleife verkürzt, versorgt bis heute die Reuschenberger Mühle mit Wasserenergie. In diesem klassizistischen Gebäude wurde schon vor Jahrhunderten Getreide zu Mehl, Rinde zu Lohe gemahlen sowie Öl aus Samen und Nüssen gepresst. Die heutige Anlage wurde 1839/40 mit dem Bau des Grabensystems errichtet, das Mühlengebäude einige Jahre später (1847). Hier ließ schon ein bekannter Kölner Verleger zur Zeiten der Nutzung als Papiermühle und -fabrik (1881 – 1932) sein Papier herstellen. Noch heute werden mit Wasserkraft jährlich 1,6 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugt.

Weiter geht es auf dem Dammweg, der später an der L 293 endet. Ab hier geht es rechts über die Brücke, dann im 180-Grad-Winkel nach rechts, ein Stück zurück und unter der L 293 hindurch auf der rechten Seite der Wupper weiter. Kurze Zeit später sieht man die Mündung der ebenfalls aus dem Bergischen Land kommenden **Dhünn**. Die vor uns aufragende Deponie war der Grund für Flussverlegungen sowohl



Reuschenberger Mühle in Leverkusen
Bürrig (Alle Fotos: Norbert Schmidt)

der Dhünn als auch der Wupper, beide mündeten einst getrennt in den Rhein. Mit Erreichen der ehemaligen Wupperschiffsbrücke – ihre Renaissance ist zum Jahresende im Bereich der früheren Wupperroute vorgesehen –, verlassen wir den Uferweg entlang der Wupper, die 500 Meter weiter westlich in den Rhein mündet. Über den **Erlebnisweg Rheinschiene** geht es entlang der Autobahn bis zur „Wacht am Rhein“, ab dort in einem Bogen durch den oberen Teil des **Neuland-Parks**, dem Gelände der früheren Landesgartenschau. Ab hier kann man entlang der Dhünn oder durch die Kolonie der Bayer-Siedlung bis zur Fußgängerzone von Wiesdorf radeln.

Norbert Schmidt



Die Tour ist in abgewandelter Form entnommen aus dem Radwanderbuch „Mit dem Fahrrad am Wasser entlang – Die schönsten Touren an Bächen und Flüssen im Rheinland“ (1. Auflage, 2008) von Norbert Schmidt, dessen zweite Auflage vor Kurzem im J.P. Bachem-Verlag erschienen ist und 14,95 Euro kostet.

Unter www.bachem.de/verlag lässt sich der zur Strecke gehörende GPS-Track herunterladen.

Höhepunkte der Burscheider Umweltwoche Balkantrasse und Tag gegen Lärm

Die diesjährige Burscheider Umweltwoche hatte zwei Höhepunkte. Am 25. April fand dort die zentrale Veranstaltung des Landes NRW zum „Internationalen Tag gegen Lärm“ statt. Unser Kreisverband beteiligte sich mit einem Infostand.

Drei Tage zuvor wurde der Panorama-Radweg Balkantrasse zwischen Burscheid und Remscheid offiziell eröffnet – ein guter Grund, künftig häufiger ins und im Bergischen Land zu radeln. Die Website www.balkantrasse.de bietet umfangreiche Infos zur Route.

Reiner Kraft



25. April 2012: VCD-Stand am internationalen Aktionstag gegen Lärm auf dem Burscheider Marktplatz

In eigener Sache Richtigstellung

In dem Artikel „Rheinuferstraße – Streitobjekt oder Modell für die Zukunft?“ der RHEIN-SCHIENE Winter 2011/12 ist dem Autor Hans-Georg Kleinmann ein Fehler unterlaufen: Nicht die Industrie und Handelskammer Köln, wie fälschlicherweise berichtet, sondern eine der Kölner Ratsparteien hatte seinerzeit eine Kampagne für den Bau eines 60 Millionen Euro teuren Autotunnels beschlossen.

RS



VCD Köln und Umgebung e. V. Einladung zur Mitgliederversammlung

Der Vorstand des Kreisverbandes Köln und Umgebung e. V. lädt herzlich alle Mitglieder aus Köln, Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Euskirchen zur **diesjährigen Mitgliederversammlung** ein.

Termin: **Mittwoch, 4. Juli 2012, 19.30 Uhr**

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

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

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung und der Protokollführung
2. Rechenschaftsbericht und Aussprache
3. Kassenbericht, Bericht der Kassenprüfer und Aussprache
4. Entlastung des Vorstands
5. Wahl des Vorstands, der Kassenprüfer und der Landesdelegierten
6. Beschluss über Satzungsänderung zur Umbenennung des VCD-Kreisverbandes Köln und Umgebung in „VCD-Regionalverband Köln e. V.“
7. Beschluss über Satzungsänderung zur Aufnahme des Kreisverbandes Oberbergisches Land
8. Perspektiven der zukünftigen Arbeit
9. Verschiedenes

Den Abschluss der Versammlung begehen wir mit einem Imbiss, Kölsch und anderen Erfrischungen.

Über zahlreiches Erscheinen würden wir uns sehr freuen.
Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Kinder und Verkehr

„Mobilitätsfibel“ wieder aufgelegt

Die von VCD und VRS gemeinsam herausgegebene Mobilitätsfibel für die Eltern der künftigen Schulneulinge erscheint jetzt bereits zum fünften Mal.

Der 48-seitige Ratgeber, der den Eltern zumeist über die Infoabende in den Schulen an die Hand gegeben wird, bietet gebündelt die wichtigsten Informationen rund um den sicheren Schulweg und kindgerechte Mobilität: Gesundheit, sicherer Umgang mit Bus und Bahn, Fortbewegung mit Roller und Fahrrad und vieles mehr. Grundlage der Fibel ist das Wissen um die Bedeutung von

Bewegung für die körperliche und seelische Entwicklung von Kindern. Dazu gehört, dass Kinder lernen, selbstständig mobil zu sein – auch ohne das „Eltern-taxi“. Ein Extrateil liefert Wissenswertes rund um den Nahverkehr mit Kindern im VRS-Gebiet, enthält Ausflugstipps sowie ein herausnehmbares Würfelspiel mit dem VRS-Verkehrsdrahen Siggli.

Interessenten können den Ratgeber kostenfrei per E-Mail (info@vcd-nrw.de, mobilitaetsfibel@vrsinfo.de) oder schriftlich (VCD-Landesverband NRW e.V., Gruppellostraße 3, 40210 Düsseldorf) bestellen.

VCD-Landesverband NRW, VRS □



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)

Verkehrsverbünde

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.autofreie-siedlung-koeln.de

www.pro-bahn.de

www.nahverkehr-online.de

www.verkehrsinfo.nrw.de

ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln
Pro Bahn
Verkehr allgemein

Impressum

Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Köln und Umgebung 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 Kreisverbandes Köln und Umgebung 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

Die Auflage enthält (in Teilen) Beilagen der VCD Service GmbH, der Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft (VEB) sowie der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE). Wir bitten um freundliche Beachtung.

VCD-Kreisverband Köln und Umgebung

Vorstandsteam

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

Anschrift

VCD-Kreisverband Köln und Umgebung,
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 Kreisverbands Köln und Umgebung 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 Kreisverbands Köln und Umgebung 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 Köln und Umgebung 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.

NW 1800

*Pflichtfeld, bitte ausfüllen.



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



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