



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung



- **Klimaschutz:** Was tut die Stadt?
- **Vorschläge:** Neuer Bus für den Osten

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,

ein Thema im Editorial unserer letzten Winterausgabe war Köln als Stadt im ewigen Stau. Auch in diesem Herbst ist in den Kölner Zeitungen wieder ein mediales Trommelfeuer für den (Auto)-Verkehr im Gange. Kaum ein Tag vergeht ohne die Klage über im Auto verbrachte **Stau-Stunden** ...

Aber was ist mit den für eine große Stadt wie Köln so wichtigen Verkehrsträgern im Umweltverbund, also Gehen, Radfahren und dem ÖPNV? Seit langem dürfen sich Fußgänger und Radfahrer auf den sogenannten „Restflächen“ tummeln (und sich drum streiten). Verbesserungen im ÖPNV sind ständiger Kritik ausgesetzt, weil sie angeblich den Autoverkehr behindern und angeblich zum Stau beitragen. Hierzu möchten wir auch in dieser RHEIN-SCHIENE unsere Standpunkte darlegen und zeigen, dass ein besserer ÖPNV Straßen entlastet. Die Erfolgsgeschichte der **Buslinie 142** zeigt exemplarisch, dass ein erweitertes Angebot auf positive Resonanz stößt. Mit Genugtuung können wir feststellen, dass die Verlängerung des 142er-Busses in diesem Dezember umgesetzt wurde (siehe Artikel auf Seite 4). Auf Seite 6 stellen wir einen Vorschlag für einen **neuen Bus im rechtsrheinischen Köln** vor, der bisher unerschlossene Bereiche von Mülheim und Kalk an die Zentren anbindet. Weitere Vorschläge des VCD für einen **besseren ÖPNV im Rheinland** sind auf der Seite 12 zu finden.

Solche Ideen und auch Initiativen wie der **Walking Bus in Frechen** tragen zum **Klimaschutz** in der Region bei. Ausführliches zu diesem Thema ab Seite 36.

Auch das **Radfahren** ist ein Baustein in diesem Projekt, und unser Ziel muss es sein, die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen. Dazu gehören einfache Möglichkeiten wie ein flächendeckendes Tempo 30, aber auch Maßnahmen auf Kosten des Autoverkehrs. Über diese und andere Themen möchten wir mit allen Interessierten bei unserem traditionellen **Neujahrstreffen am 27. Januar** ab 19:30 Uhr in der Gaststätte Diogenis am Sudermannplatz sprechen.

Viel Spass beim Lesen!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Neujahrstreffen 2012 Beim Griechen ...

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

Neujahrstreffen
am Freitag, dem 27. Januar,
ab 19:30 Uhr
im Restaurant Diogenis,
Sudermannplatz 7
(Nähe Ebertplatz).

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten sind herzlich willkommen.

VCD Köln & Umgebung



Inhalt

Nahverkehr

Neue Angebote: KVB setzt VCD-Vorschläge um	4
VCD-Vorschlag für neue Buslinie: Vom Müllemer Böötsche zu CFK und KHD	6
„König-Kunde“: Auszeichnung ging nach Köln	8
Fundstücke:	9
ÖPNV-Finanzierung: Bund und Länder sind jetzt am Zug. 10	
Nahverkehr im Rheinland: Vorschläge des VCD	12
Haltestelle Breslauer Platz:	
Zweiter U-Bahn-Halt am Hauptbahnhof	13

Fuß- und Radverkehr

Frechener Schule startet den „Walking Bus“	15
Fahrrad-Sternfahrt 2011: Dem Fahrrad Raum geben... ..	16
Redebeitrag: „Die Fahrradfahrer tragen das Restrisiko“	16
Critical Mass: „Wir sind der Verkehr“	18
Kölner Fahrradmesse Cyc Colonia	19
Bericht des Fahrradbeauftragten: Rekordjahr 2011	20
VCD-Arbeitskreis Rad: Velorouten in Köln	22
Fahrradalltag: Mein Weg zur Arbeit	24

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit am Hönninger Weg	25
Frechen: Tempo 30 abgelehnt	27
Fahrradhelm: Ramsauers Ritterrüstung	28

Verkehr allgemein

Rheinuferstraße: Streitobjekt oder Modell für die Zukunft 30	
Bewegte Zeiten: Der Verkehrspolitische Blog	32
cambio Carsharing: Jetzt auch in Bonn	34

Klimaschutz

Wuppertal Institut: Gutachten für Teilbereich Verkehr vorgestellt	36
Klimaschutz in Köln: Ein Kommentar	38

Bahnverkehr

Tipps: Kauf von VRS-Anschluss tickets:	39
Keine neuen Fahrzeuge im Rheinland	39
Fahrplanbuch NRW 2012	39
Eifelstrecken aktuell	40

Service

Kontakte – Infos – Hilfe	41
--------------------------------	----

VCD

Preisrätsel	12
Bericht von der Mitgliederversammlung	40
Impressum	41
Kontakte	42
Spendenaufruf	42

Neue Angebote im Kölner Nahverkehr

KVB setzt VCD-Vorschläge um

Die Kölner Verkehrsbetriebe können sich weiter über einen steigenden Zuspruch freuen: Im Jahr 2010 – für 2011 liegen uns noch keine Zahlen vor – wurden 2,5 Prozent mehr Fahrgäste gezählt als im Jahr zuvor. Dies ist um so bemerkenswerter, als das Angebot nach gefahrenen Wagenkilometern in diesem Zeitraum lediglich um 0,2 Prozent wuchs und damit praktisch gleich blieb.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 sind nun – nach Verlängerung der Linie 5 bis zum Butzweilerhof Ende 2010 – wieder echte Ausweitungen des KVB-Angebots zu erwarten. Für den Kölner VCD ist dies um so erfreulicher, weil hier zu einem großen Teil unsere Vorschläge umgesetzt werden (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 46).

Einerseits tragen die KVB damit der gestiegenen Nachfrage Rechnung, andererseits werden aber auch neue Angebote geschaffen, die einen weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen erhoffen lassen. Dies bedeutet letztlich nicht nur für Köln in jeder Beziehung eine „Klima-Verbesserung“.

Neu I: Wochenendnächte künftig im Halbstundentakt

Einen Quantensprung wird es ab Dezember im innerstädtischen Nachtverkehr geben: Die Stadtbahnen der KVB werden an Wochenenden und vor Feiertagen doppelt so häufig verkehren wie bisher. Neben dem flächendeckenden Halbstundentakt bedeutet dies, dass auf den Ringen und einigen weiteren Hauptstrecken die Bahnen sogar viertelstündlich verkehren werden. Ein Blick in den Fahrplan ist damit zukünftig für alle nicht mehr erforderlich, die nachts zwischen Innenstadt, Nippes, Ehrenfeld und Deutz unterwegs sind. Für Umsteiger zu den S- und Regionalbahnen ins Umland werden sich die nächtlichen Wartezeiten erheblich verringern.

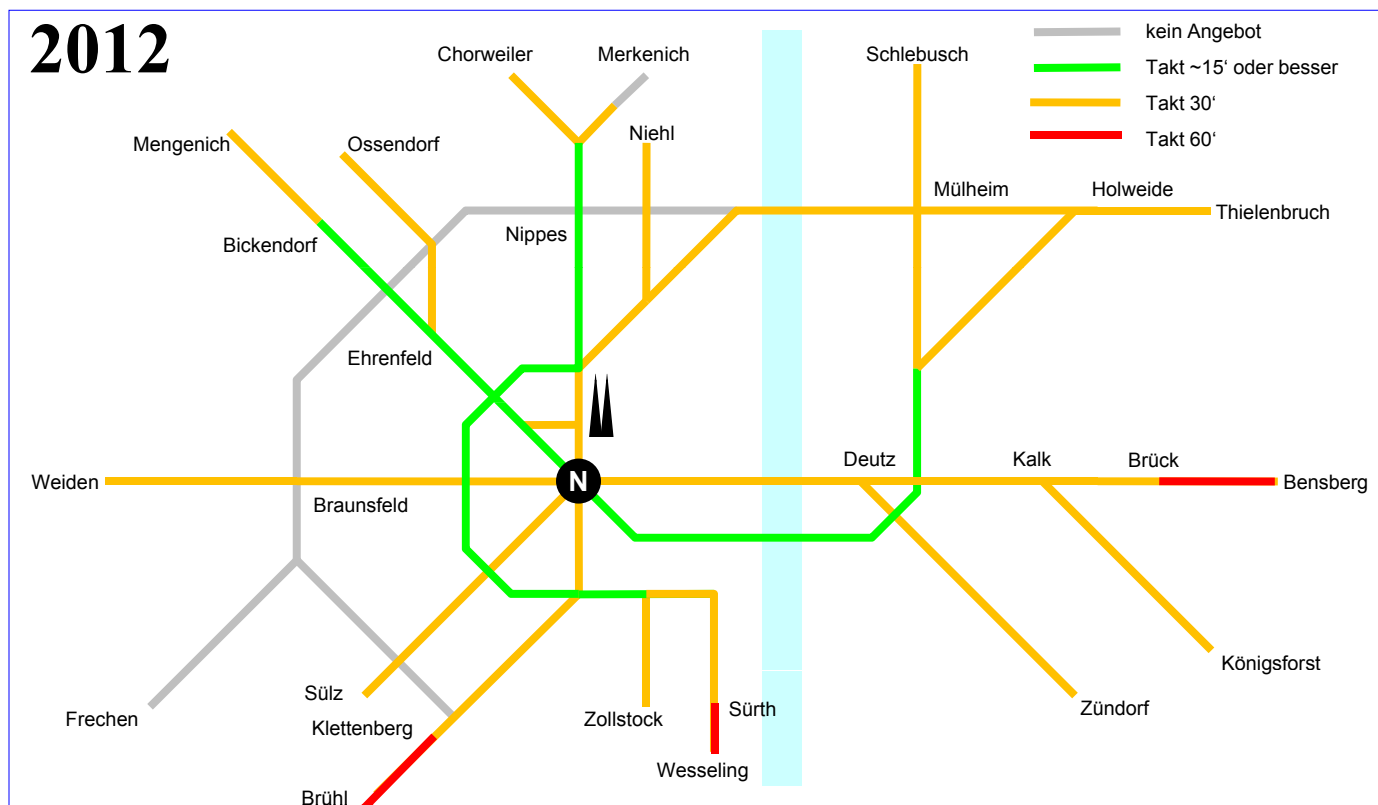
Es zeichnet sich allerdings ab, dass es bei den KVB-Fahrten über die Stadtgrenzen hinaus beim Stundentakt bleiben wird. Die Bereitschaft, für einen verbesserte nächtliche Erreichbarkeit der Metropole Köln einen finanziellen Beitrag zu leisten, scheint bei den Nachbarkommunen gering. Auch wurden

notwendige Angebotsverbesserungen im täglichen Spätverkehr (23 bis 1 Uhr) auf Dezember 2012 verschoben. Der VCD hält hier vor allem einen Viertelstundentakt auf der Linie 18 und auf der Ost-West-Achse zwischen Braunsfeld/Sülz und Deutz/Kalk für dringend.

Neu II: Verlängerung der Buslinien 106 und 142

Bereits seit September verkehrt die Linie 106 von Marienburg bis zum Breslauer Platz/Hauptbahnhof. Damit wird vor allem das neue Viertel Rheinauhafen direkt mit dem Regional- und Fernverkehr verknüpft – und dies in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt.

In Nord-Süd-Richtung ist der Bus mit rund 11 Minuten Fahrzeit zwischen Breslauer Platz und Chlodwigplatz schneller als die Stadtbahnlinie 16. Anders sieht es in Gegenrichtung aus. Hier benötigt die Linie 106 für dieselbe Strecke 17 Minuten. Das Anfahren der Haltestelle Heumarkt kostet – vermutlich aufgrund des zweimaligen Querens der



Ab Mitte Dezember fahren in allen Wochenendnächten und vor Feiertagen die KVB-Bahnen halbstündlich, auf vielen Strecken sogar viertelstündlich (Grafik: Chr. Groneck).

VCD schlägt neue Buslinie vor

Vom Müllemer Böötsche zu CFK und KHD

Mit dem Linienbus über die ehemaligen Werksgelände von CFK und KHD – dies wird möglich, wenn ein VCD-Vorschlag zur Verlängerung der bereits bestehenden Buslinie 155 umgesetzt würde.

Die ehemaligen Industrieflächen und Industriebrachen im rechtsrheinischen Köln entwickeln sich rasant. Breite Straßen, große Parkhäuser, Wohngebäude und besonders viele gewerblich genutzte neue Gebäude schießen wie Pilze aus dem Boden. Die ÖPNV-Erschließung hängt dieser Entwicklung hinterher. Grund genug für den Arbeitskreis ÖPNV im VCD Köln und Umgebung, sich darüber intensiv Gedanken zu machen.

Statt die erfolgreiche Buslinie 159 umzuleiten ...

Am 17. Februar 2011 hatte die Bezirksvertretung Kalk einstimmig beschlossen, das Gewerbegebiet Kalk-Süd, das ehemalige KHD-Werksgelände, ab dem Fahrplanwechsel Ende 2011 zu erschließen. Dazu sollte die Buslinie 159 von der Kalker Hauptstraße auf die Dillenburgstraße verlegt und um drei Haltestellen ergänzt werden. Schattenseite dieses grundsätzlich positiven Ansatzes einer gebotenen Flächenerschließung ist eine ganz erhebliche Fahrweg- und Fahrzeitverlängerung dieser im 10-Minuten-Takt verkehrenden und von den Fahrgästen sehr gut angenommenen Buslinie.

... besser eine zusätzliche Linie einführen

Da das Gewerbegebiet Kalk-Süd entlang der Dillenburgstraße nicht der einzige Bereich im rechtsrheinischen Köln ist, dem eine ÖPNV-Erschließung gänzlich fehlt, nahm der Arbeitskreis ÖPNV das bestehende Buskonzept in Kalk und Mülheim unter die Lupe. Dabei stellte sich heraus, dass der von den Fahrgästen stark frequentierte und damit äußerst erfolgreiche 159er Bus für die überwältigende Mehrheit seiner Nutzer



Streckenführung einer möglichen Verlängerung der Linie 155 über das CFK- und das KHD-Gelände bis Kalk-Kapelle (Kartengrundlage: Kommunale Geodaten, Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster, KT 2011/140)

nicht verschlechtert, sondern mit hoher Priorität auf dem bisherigen Linienweg beibehalten werden muss!

Im Zusammenhang mit einer notwendigen ÖPNV-Erschließung des ehemaligen CFK-Geländes und weiterer dicht besiedelter Wohngebiete der Stadtteile Kalk und Mülheim, welche bislang nur mit sehr langen Fußwegen von der nächsten Haltestelle zu erreichen sind, sollte an die Einrichtung einer neuen Buslinie gedacht werden. Dabei werden Wohngebiete, Geschäfts- und Gewerbegebiete gleichermaßen miteinander verknüpft und Anschlüsse an bestehende Schienenverbindungen hergestellt. Eine fahrgastfreundliche Linienführung mit einem ausreichenden Angebot (montags bis samstags im 20-Minuten-Takt) könnte durch eine Verlängerung der bestehenden KVB-Linie 155 von Stammheim und Höhenhaus kommend über die derzeitige Endhaltestelle „Berliner Straße“ hinaus erreicht werden und ist auf der Karte mit allen dafür vom VCD vorgeschlagenen Haltestellen abgebildet. Nach einer Durchquerung der westlichen Bereiche der Stadtteile Mülheim, Buchforst und Kalk würde die verlängerte Linie 155 bei „Kalk Kapelle“ enden. Aus betrieblichen Gründen wäre zu Wendezwecken eine Verlängerung erforderlich – möglich wäre dies in Form

einer „Häuserblockschleife“ oder einer weiter ostwärts gelegenen Endhaltestelle am Rangierbahnhof Köln-Kalk Nord.

Hohes Fahrgastpotenzial

Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte, der guten Zubringerfunktion an das bestehende KVB- und S-Bahn-Netz (S-Bahnhaltebuchforst und Trimbornstraße/Westausgang) sowie der guten Erschließung zahlreicher Geschäfts- und Gewerbegebiete ist mit einem sehr hohen Fahrgastpotenzial entlang eines zügig befahrbaren Linienweges zu rechnen.

Der rheinufernahe Bereich von Köln-Mülheim ist das größte zusammenhängende Gebiet mit Erschließungsdefiziten. Laut Nahverkehrsplan Köln wohnen hier rund 2.400 Einwohner außerhalb einer zumutbaren Entfernung von der nächsten Haltestelle. Durch die Verlängerung der Linie 155 wird zudem eine umstiegsfreie Busverbindung von Höhenhaus in das zugehörige Bezirkszentrum Mülheim geschaffen. Mehrere Schulen erhalten erstmalig Anschluss an das ÖPNV-Netz. Die Linie wertet somit den Stadtteil auf und ist ein positiver Beitrag zum Stadtentwicklungskonzept „Mülheim 2020“.

Ein späterer S-Bahn-Haltestepunkt „Deutzer Feld“ im westlichen Kalk könnte problemlos durch eine angepasste Linienführung im Bebauungsgebiet westlich der Straße des 17. Juni und Walter-Pauli-Ring sowie nördlich der Gummersbacher Straße angebunden werden. Bis zum S-Bahn-Halt am ehemaligen CFK-Gelände würde die beschriebene Buslinie für viele Kölnerinnen und Kölner die wohl beste Alternative zu einer Autofahrt in die großen Parkhäuser rund um die Thessaloniki-Allee und Istanbulstraße sein. Die auf den alten Kalker Werksanlagen angesiedelten Institutionen (zum Beispiel Odysseum, Baumarkt, Polizeipräsidium, Sozialamt, Seniorenheim und Schauspielschule) sollten ein großes Interesse an einer besseren ÖPNV-Anbindung haben.

Fazit

Die hier vorgeschlagene Linie wird insgesamt erhebliche Verbesserungen mit sich bringen und neue Verbindungen zwischen den beiden „Bevölkerungsmagneten“ Mülheim und Kalk ermöglichen – sei es zum Arbeitsplatz im Handwerkerhof, zum Shopping in den Köln Arcaden oder zur Erholung am Rheinufer.

Christoph Weide, AK ÖPNV



Km	Haltestelle	Verknüpfungen	Bemerkungen
0,0	Mülheim, Berliner Str.	4, 151, 152, 260, 434	geplanter S-Bf. Köln Berliner Str.
0,5	Von-Sparr-Str.	151, 152, 260, 434	dichtes Altbau-Wohngebiet
1,0	Dünnwalder Str.	151, 152, 153, 434	
1,3	Düsseldorfer Str.	-	großes sehr dicht besiedeltes Wohngebiet, 2 Schulen bislang nicht erschlossen!
1,7	Buchheimer Str.	-	Fähranleger Köln-Mülheim, dicht besiedeltes Wohn- und Geschäftsgebiet
2,2	Hafenstr.	-	großes Wohngebiet mit Neubauten am Mülheimer Hafen/Uferpromenade
2,8	Windmühlenstr.	250, 260	südliches Mülheim, Wohn- und ehemalige Industrieflächen
3,2	Schleiermacherstr.	-	dicht besiedeltes Wohngebiet, 1 Schule, Jobcenter Kalk
3,5	Rendsburger Platz	4	Übergang zum Stadtbahn-Halt Grünstr.; Vorschlag: in Rendsburger Platz umbenennen
3,8	S-Bf. Buchforst	159, S6, S11	
4,0	Waldecker Str.	3, 159	Zentrum Buchforst mit Geschäften und sehr dicht besiedeltem Wohngebiet
4,4	Karlsruher Str.	-	Wohngebiet westliches Buchforst, bisher ohne ÖPNV-Haltestelle
4,8	Bertramstr.	-	Nördliches CFK-Gelände/Gewerbegebiet, Wohngebiet
5,2	Wipperfürther Str.	-	großes sehr dicht besiedeltes Wohngebiet, bislang nicht erschlossen!
5,6	Odysseum	-	CFK-Gelände/Odysseum/Baumarkt/neues Wohngebiet
6,2	Walter-Pauli-Ring	159, S12, S13	Polizeipräsidium, Übergang zur S-Bahn (westl. Aufgang S-Bf. Trimbornstr.)
6,5	Kalk Post	1, 9, 159	Köln Arcaden
7,1	Dillenburg Str.	-	KalkKarree (u.a. Sozialamt), Halle Kalk
7,6	Christian-Sünner-Str.	-	Schauspielschule, Handwerkerhof, Gewerbegebiet Kalk-Süd
8,3	Kapellenstr.	-	Seniorenheim, Friedhof, 1 Schule, Wohnungsneubaugebiet
8,8	Kalk Kapelle	1, 9, 159	Rathaus Kalk

Haltestellen entlang der vom VCD vorgeschlagenen neuen Busverbindung zwischen Kalk und Mülheim

„König-Kunde“ – VCD prämierte ÖPNV-Projekte

Auszeichnung ging nach Köln

Preise wurden auf Jubiläumskongress zum 25-jährigen Bestehen des Verbandes verliehen

Zum dritten Mal nach 1998 und 2005 hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) auf seinem Jubiläumskongress zum 25-jährigen Bestehen des Verbandes am 30. Juni 2011 in Berlin innovative, kunden- und serviceorientierte Projekte des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Innovationspreis „König Kunde“ ausgezeichnet. Eine Fachjury aus VCD, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) und der Bundesvereinigung kommunaler Spitzenverbände wählte in drei Kategorien aus insgesamt 77 Bewerbern die Preisträger aus.

Köln für „Kommunikation“ ausgezeichnet

In der Kategorie „Kommunikation“ wurden die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) und der Regionalverkehr Köln (RVK) für ihr PatenTicket 2.0 ausgezeichnet, das seit 2010 eine Erweiterung des zuvor ab 2007 angebotenen Paten-Tickets auf das Kölner Umland darstellt. Das Ticket beinhaltet, dass Seniorinnen und Senioren zusätzlich zu ihrem Jahresabonnement eine weitere, drei Mo-

nate gültige, Zeitkarte kostenfrei als „Schnuperticket“ erhalten. Die Zeitkarte können sie an einen Menschen ab 60 Jahren aus ihrem Verwandten- oder Bekanntenkreis verschenken, der bislang die öffentlichen Verkehrsmittel wenig oder gar nicht genutzt hat. Die Stammkunden dienen so als „Paten“ sowie vertrauenswürdige Berater und Begleiter. Ein Drittel der neuen Kunden hat nach der Schnupperphase Bus und Bahn weiter genutzt. Die Jury meinte: ein richtungsweisendes Kommunikationsinstrument, um eine für die Zukunft wichtiger werdende Kundengruppe, die über 60-jährigen, für den ÖPNV zu erschließen.

In dieser Kategorie waren für die „Shortlist“ noch die Klimaflotte der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) und der Facebook-Auftritt der Augsburger Verkehrsgesellschaft (avg) nominiert. Die KVG will sich als Umweltkonzern positionieren, der in allen Geschäftsbereichen CO₂-Neutralität anstrebt. Mit einer konsequenten Kommunikation und dem Slogan „Unsere Klimaflotte – mobil mit gutem Gefühl“ wird den Fahrgästen eine umweltfreundliche Alternative geboten. Die avg hat eine Unternehmensseite bei Facebook professionell aufgebaut, um in einen echten Dialog mit der Zielgruppe im Alterssegment zwischen 13 und 34 Jahren zu treten. Mit der Zielgruppe werden Veranstaltungen gemeinsam entwickelt.

KVB zusätzlich für Endrunde nominiert

Außerdem waren die Kölner Verkehrsbetriebe – neben dem Radroutenplaner des Stuttgarter Verkehrsverbundes (VVS) – in der Wettbewerbskategorie „Gesamt-System“ mit der Erschließung des Butzweilerhofes für die Endrunde qualifiziert. Sieger in dieser Kategorie wurde das Mobilitätssystem „FLEXI-BUS“ des Unternehmens BBS Schapfl KG, das den bestehenden Linienverkehr bedarfsorientiert und flächenhaft ergänzt. Mit der Stadt Krumbach, dem Landkreis Günzburg und umliegenden

König Kunde 
VCD-Innovationspreis im ÖPNV

Gemeinden sind in Zusammenarbeit mit dem Verband mittelschwäbischer Kraftfahrzeuglinien (VMK) insgesamt 52 kommunale Gebietskörperschaften beteiligt. Mit einem teilweise selbst entwickelten Software- und Telematiksystem werden mit Hilfe von GPS und Internet Fahrzeuge effizient disponiert und Fahrtwünsche gebündelt.

Die KVB haben die Stadtbahnlinie 5 in das Gewerbegebiet Butzweilerhof um 1,8 Kilometer verlängert. Mit Hilfe einer öffentlich-privaten Partnerschaft konnten 32 ansässige Unternehmen mit 5 Millionen Euro an der Finanzierung beteiligt werden.

Bei dem auf der VVS-Internetseite seit 2007 zur Verfügung stehenden Radroutenplaner werden Fahrradmitnahmeregelungen und Sperrzeiten im Berufsverkehr oder auch komplett mit dem ÖPNV zurückzulegende Teilstrecken automatisch ausgewiesen.

In der Kategorie „Komfort/Sicherheit/Service“ konnte die Hamburger Hochbahn mit ihrer Kampagne „Ich drück‘ für dich ... – ... den Notruf, wenn’s brenzlich wird. Gemeinsam für mehr Sicherheit.“ überzeugen. Die Sensibilisierungskampagne stellt die vorhandene, doch meist anonyme Sicherheitstechnik einprägsam und mit positiven Beispielen mit dem Ziel vor, Hemmschwellen abzubauen. Daneben soll das Verantwortungsgefühl der Fahrgäste gestärkt werden, aufeinander zu achten und füreinander einzustehen und einzugreifen, ohne sich selbst zu gefährden. Ferner nominiert waren das Kooperationsmodell der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) und das neue Busnetz der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB). Die SSB haben Kooperationspartner aus Kultur, Einzelhandel und Sport gewonnen, die den Fahrgästen bei Vorlage des Barfahrausweises Rabatte in Höhe von 20 bis 30 Prozent gewähren, die zum Teil auch mehrmals eingelöst werden kön-



Wurde prämiert: PatenTicket der KVB



ÖPNV-Referent Sandro Battistini, Vorsitzender Michael Ziesak und Geschäftsführerin Kerstin Haarmann des VCD übergeben die Auszeichnung für das Patenticket an Christoph Reupke-Ulbrich, RVK, Jürgen F. Toepsch, KVB, und KVB-Vorstand Jörn Schwarze (von links, Foto: Bihn)

nen. Die DVB haben auf der Grundlage des vorher detailliert ermittelten Kundenwunsches 2009 ein komplett neues Busnetz eingeführt mit einem 10-Minuten-Takt an Werktagen und einem 15-Minuten-Takt am Wochenende.

Publikumspreis an Passau

Einen neu geschaffenen Publikumspreis für die aus Fahrgastsicht ansprechendste ÖPNV-Werbung erhielt die Verkehrsgemeinschaft Landkreis Passau für die umfassende „ÖPNV-Offensive 2010“ mit einer deutlichen Leistungsverbesserung.

Charmante Werbemotive und ein Imagefilm stellen auf leichte Art den Zugewinn an Zeit, Sicherheit und Flexibilität bei Nutzung des ÖPNV dar. Für diese Sonderkategorie hatten sich vom 24. Mai bis zum 13. Juni 2011 rund 3.100 Fahrgäste an einer Online-Abstimmung beteiligt und aus 18 Werbeprojekten ausgewählt. Ziel der Vergabe eines Sonderpreises war, die emotionalen Aspekte der Verkehrsmittelwahl zu thematisieren und ÖPNV-Imagewerbung zu suchen, die versteht, die Vorteile des ÖPNV auch über das Gefühl der Fahrgäste anzusprechen.

Friedhelm Bihn



Fundstücke



Übersicht der verpassten Chancen:

Die KVB zeigen am Ausgang der Kölner Schildergasse Bahnen an, die selbst vom sportlichsten Fahrgast von hier aus nicht mehr zu erreichen sind. Die Abfahrtszeiten der zwei bis drei Minuten später verkehrenden Busse und Bahnen wären sicherlich an diesem Ort interessanter.



U-Bahn-Verkehr auf dem Rhein?

Seit etwa 10 Jahren verweist die Beschilderung am Nordausgang des Hauptbahnhofs auf eine imaginäre U-Bahn-Haltstelle in Rheinnähe. Die Wiedereröffnung des U-Bahnhofs Breslauer Platz/Hauptbahnhof sollte für die Deutsche Bahn Grund genug sein, Ihre Wegweisung am Hauptbahnhof – in Abstimmung mit den KVB – zu überarbeiten.

Volker Kunstmann



PERFEKTER SCHUTZ FÜR IHR FAHRRAD



Die Fahrradgaragen von wsm bieten rundum Schutz und Sicherheit vor Vandalismus und Diebstahl, aber auch vor Regen und Korrosion.

Als private Fahrradgarage, als Parkmöglichkeit im öffentlichen Raum oder als Service-Angebot für Gäste. Als Einzelgarage oder Reihenanlage.

Die Abbildung zeigt eine Reihenanlage am Ems-Radweg (Kloster Bentlage Rheine). Die wsm Bikebox 3 ist ausgezeichnet mit dem Prüfsiegel „ADFC-empfohlene Qualität“.

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

ÖPNV-Finanzierung

Bund und Länder sind jetzt am Zug

Eine ausreichende künftige Finanzierung von ÖPNV-Investitionen muss endlich geregelt werden!

Die künftige Finanzierung von längerfristigen Investitionen in das System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist zur Zeit vollkommen offen. Dies stellt zum Beispiel für Köln die dringend notwendige Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn über die Bonner Straße bis zum Südverteiler oder die unbedingt erforderliche Erhöhung der Kapazitäten auf der stark frequentierten Ost-West-Achse der Stadtbahn-Linien 1, 7 und 9 durch Drei-Wagen-Züge in Frage.

Die Förderung von Investitionen in die öffentlichen Verkehrssysteme hat eine Jahrzehnte lange Tradition. 1964 legte eine von der damaligen Bundesregierung eingesetzte Sachverständigenkommission ein Gutachten vor, in dem die für die Lösung der Verkehrsprobleme notwendigen Maßnahmen aufgezeigt wurden. Daraus entstand zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden ab 1967 eine Mitfinanzierung von Investitionen in den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau aus dem Mineralölsteueraufkommen – seit 1971 in Form des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Länder und Gemeinden beteiligten sich durch Komplementärmittel – im Allgemeinen 40 Prozent der zuschussfähigen Kosten – an der Finanzierung der Projekte.

Abbau von Mischfinanzierung

Im Zuge der Föderalismusreform wurde dann 2006 für Gemeinschaftsaufgaben, die bis dahin von Bund und Ländern in einer Mischfinanzierung gemeinsam wahrgenommen wurden (neben der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden der Aus- und Neubau von Hochschulen, Bildungsplanung und soziale Wohnraumförderung), ein sogenanntes Entflechtungsgesetz beschlossen. In diesem Gesetz ist geregelt, dass die Länder „als Ausgleich für die beendeten Finanzhilfen“ von 2007 bis 2013 vom Bund jährlich in der

Höhe festgeschriebene 1,3 Milliarden Euro zweckgebunden für Investitionen erhalten – davon 664,8 Millionen Euro im Jahr 2010 für den ÖPNV. Bis Ende 2013 sollen Bund und Länder gemeinsam prüfen, ob diese Finanzhilfen für die Zeit bis 2019 „noch angemessen und erforderlich“ sind. Außerdem entfällt von Anfang 2014 bis Ende 2019 die Zweckbindung für den kommunalen Verkehr, so dass die dann nur noch allgemein für Investitionen zweckgebundenen Mittel in Konkurrenz zu anderen Politikbereichen stehen. Danach fallen die Zahlungen weg. Bis 2019 weitergeführt werden vom Bund im sogenannten Bundesprogramm – mit einem Volumen von rund 333 Mio. Euro jährlich – die ÖPNV-Großprojekte nach dem GVFG (Vorhaben über 50 Millionen Euro zuwendungsfähiger Kosten).

Leidtragender ist ÖPNV

Neben dem Ende des GVFG haben die Länder 2006 auch im Rahmen des damaligen Haushaltsbegleitgesetzes erhebliche Kürzungen der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) hingenommen: bis 2009 rund 2,8 Milliarden Euro. Die rund 7 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel jährlich zahlt der Bund seit 1993 als Ausgleich für die Übernahme der Kosten, die im Zuge der Bahnreform von den Ländern für den Eisenbahnnahverkehr getragen werden. Damit werden insbesondere der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), aber auch Projekte des ÖPNV finanziert. 2006 haben die Länder im Gegenzug zu den Kürzungen insbesondere Milliarden an Mehreinnahmen aus ihrer Beteiligung an der Umsatzsteuererhöhung erhalten. Leidtragender ist in beiden Fällen der ÖPNV. Dieser Zusammenhang ist in der aktuellen politischen Diskussion offensichtlich vollkommen in Vergessenheit geraten.

Zusammenhang in Vergessenheit geraten

Vielmehr erklärte Brandenburgs Verkehrsminister Jörg Vogelsänger, Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz (VMK), nach der Sitzung dieses Gremiums Anfang Oktober dieses Jahres in Köln, dass nach den bisherigen Verhandlungen mit dem Bundesfinanzministerium die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz ab 2014 jährlich um 14,9 Prozent gekürzt werden sollen. Vorher hatten die Verkehrs- und Finanzminister



Für mehr Kapazität durch Drei-Wagen-Züge müssen auf der Ost-West-Achse der Stadtbahn-Linien 1, 7 und 9 die Bahnsteige verlängert werden (Foto: Bihl)

der Länder mit Unterstützung der Ministerpräsidentenkonferenz Anfang 2011 festgestellt, dass der jährliche Mittelbedarf der Länder zur Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur 1,96 Milliarden Euro betrage: 740 Millionen Euro für den ÖPNV und 1,22 Milliarden Euro für den kommunalen Straßenbau. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer wiederum erklärte am Rande der Sitzung der VMK 2010: „Der Bund wird auch weiterhin die finanzielle Unterstützung von Bussen und Bahnen sicherstellen, denn Investitionen in den Nahverkehr sind Investitionen, die sich lohnen.“ Und Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, kündigte kürzlich eine gemeinsame Verkehrsinfrastrukturkommission von Bund und Ländern an, die bald ihre Arbeit aufnehmen soll.

Politisches Pokerspiel

Um dieses politische Pokerspiel zu Lasten des ÖPNV endlich zu beenden, bedeutet dies vor allem,

- dass die Länder zuerst durch Zweckbindung der Mittel für den kommunalen Verkehr ab 2014 die Notwendigkeit und damit die Beibehaltung des Mittelumfanges sichern können; eine Festlegung in diese Richtung ist bisher aber nur in einzelnen Ländern geschehen.
- dass der Bund zumindest die Weiterführung des GVFG-Bundesprogramms über 2019 hinaus zusichert.
- dass sich Bund und Länder in der Verkehrsinfrastrukturkommission schnellstmöglich klar dazu erklären, wie künftig die dringend erforderlichen höheren Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur inhaltlich gestaltet und – um nicht wieder Mischfinanzierungstatbestände herzustellen – in getrennten Programmen des Bundes und der Länder finanziell bestückt und gesichert werden sollen. Wenn dies nicht kurzfristig geschieht, ist eine Zukunftsplanung für längerfristige Infrastrukturvorhaben zumindest erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

Ausbau bringt Fahrgastzuwächse

Das ÖPNV-System in Deutschland findet weltweit große Anerkennung. Mit dem GVFG wurden im Zeitraum von 1967 bis 2006 insgesamt 27,64 Milliarden Euro für ÖPNV-Maßnahmen und 32,43 Milliarden Euro für kommunalen Straßenbau investiert. Neben vielen weiteren Investitionen in Anlagen und Ausrüstungen des ÖPNV-Systems wurden damit beispielsweise die im Jahr 2010 vorhandenen 394 Kilometer U-Bahn- und 4.433 Kilometer Straßen- und Stadtbahnstrecken in Deutschland finanziert. Dies hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Angebote von Bussen und Bahnen immer mehr angenommen werden. So sind die Fahrgastzahlen des ÖPNV in Deutschland von 1995 bis heute um rund 12 Prozent auf 10,9 Milliarden Fahrgäste im Jahr 2010 gestiegen – das heißt fast 30 Millionen Fahrgäste täglich. Die höchsten Zuwächse sind im Umfeld dieser deutlichen Angebotsverbesserungen festgestellt worden,



Die Nord-Süd-Stadtbahn in Köln soll über die Bonner Straße bis zum Verteilerkreis Köln am Autobahnkreuz Köln-Süd ausgebaut werden (Foto: Bihn)

also vor allem in den Ballungsräumen. So haben bei den Kölner Verkehrsbetriebsen die Fahrgastzahlen von 1995 bis 2010 um knapp 25 Prozent von 218,2 auf 272,4 Millionen zugenommen.

Ausbau- und Erneuerungsbedarf

Der ÖPNV-Ausbau in Deutschland ist aber noch nicht annähernd vollendet. Und die überfällige Erneuerung teilweise 30 oder 40 Jahre alter Anlagen muss dringend gelöst werden. Diese war bisher durch den Förderkatalog des GVFG nicht erfasst. 13 Bundesländer, der Deutsche Städtetag und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben in einer 2009 vorgestellten Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV“ festgestellt, dass für den Aus- und Neubau der ÖPNV-Infrastruktur ein jährlicher Bedarf von 1,77 Milliarden Euro besteht. Für turnusmäßige Erneuerungsinvestitionen in die Fahrwege und Bahnhöfe der U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen sind jährlich 550 Millionen Euro erforderlich. Davon könnten zurzeit aus Eigenmitteln der Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber jährlich 220 Millionen Euro finanziert werden. Es bleibe also eine Finanzierungslücke von 330 Millionen Euro jährlich. Schon heute sei ein Nachholbedarf von 2,35 Milliarden Euro aufgelaufen, der jährlich um 330 Millionen Euro steigt. Und für die Fahrwege der nichtbundeseigenen Eisenbahnen besteht beim Schienenpersonennahverkehr zusätzlich ein jährlicher Erneuerungsbedarf von etwa 80 Millionen Euro. Dirk Biesenbach, Vorsitzender der VDV-Landesgruppe NRW, hat kürzlich festgestellt, bei mehreren Stadtbahnstrecken im Land sei „der Sanierungsbedarf

inzwischen so groß, dass der Betrieb ohne zeitnahe Millionen-Investitionen eingestellt werden muss.“

Fahrgelderlöse können Kosten nicht decken

Es ist unrealistisch, die gesamten Kosten des ÖPNV – inklusive der Infrastrukturkosten – durch Fahrgelderlöse decken zu wollen. In vielen Fällen ist die Schmerzgrenze für die ÖPNV-Kunden erreicht.

Aber auch hier wurden die Mittel durch Bund und Länder verringert, als diese 2003 Kürzungen bei den Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr und den Erstattungszahlungen für die Freifahrt Schwerbehinderter beschlossen. Diese Fahrgastgruppen dürfen zum reduzierten Preis oder kostenlos mitfahren. Die rund 200 Millionen Euro Mindererträge jährlich treffen vor allem die Verkehrsunternehmen und deren Eigentümer in der Fläche. Durch die in den nächsten Jahren sinkenden Schülerzahlen und die damit verbundenen Schließungen von Schulen werden sich aber vielfach die notwendigen Schülerfahrten erhöhen und vor allem verlängern.

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag 2009 erklärt: „Die Koalition bekennt sich zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als unverzichtbaren Bestandteil der Daseinsvorsorge, auch in der Fläche.“ Wenn dies keine leere Sprechhülse sein soll, muss dieses Bekenntnis umgehend mit tragfähigen Lösungen gefüllt werden. Stattdessen stellte die Bundesregierung im Frühjahr dieses Jahres 3,8 Milliarden Euro als Förderungspaket für Elektroautos zur Verfügung. Und die Anfang November dieses Jahres von der Bundesregierung einmalig zur Verfügung gestellte eine Milliarden Euro für Straße, Schiene und Wasserstraße können die aufgezeigten Probleme nicht ansatzweise lösen.

Bund und Länder sind jetzt am Zug, eine dauerhafte und tragfähige Lösung für die ÖPNV-Finanzierung in Deutschland zu schaffen.

Friedhelm Bihn



Nahverkehr Rheinland

Vorschläge des VCD

Die VCD-Kreisverbände des Umlands bemühen sich gemeinsam um Verbesserungen im Nahverkehr.

Der Nahverkehr Rheinland (NVR) ist ein Zusammenschluss von VRS und Aachener Verkehrsverbund und zuständig für den Schienenpersonennahverkehr und die Investitionsförderung im öffentlichen Nahverkehr auf dem Gebiet des Regierungsbezirks Köln.

Zurzeit wird in den Gremien des NVR ein langfristiges Zielkonzept für die Entwicklungsperspektiven des Schienenverkehrs in der Region als Basis für den aufzustellenden Nahverkehrsplan des NVR abgestimmt. Einzelheiten werden voraussichtlich im nächsten Frühjahr bekanntgegeben, wenn das Konzept beschlossen ist.

Die drei betroffenen VCD-Kreisverbände Aachen-Düren, Bonn/Rhein-Sieg/Ahr sowie Köln und Umgebung haben die Gelegenheit genutzt, perspektivische Vorschläge für einen leistungsfähigen Regionalverkehr einzubringen:

- **Euregionale Verknüpfung:** Das Netz des NVR sollte mit dem benachbarten niederländischen und belgischen Bahnverkehr verknüpft werden. Größere Städte sollten direkt zu erreichen sein. Beispiele: Verlängerung einer von Köln kommenden RE-Linie über Aachen hinaus nach Heerlen und Maastricht, Wiederherstellung der Direktverbindung zwischen Köln und Venlo.
- **Flächendeckende schnelle Regionalexpress-Verbindungen:** Auf allen wichtigen Strecken des NVR sollten zur Verknüpfung der Oberzentren schnelle RE mit wenigen Halten verkehren, beispielsweise zukünftig auch zwischen Köln und Mönchengladbach sowie zwischen Köln und Gummersbach.
- **Reaktivierung von Strecken zur besseren Erschließung der Region:** Die ländlichen Gebiete der Region sollten durch die Wiederinbetriebnahme

stillgelegter Strecken einen attraktiven ÖPNV mit regelmäßigem Taktverkehr erhalten. Nach dem Vorbild der Euregiobahn Aachen sind unter anderem auch die Strecken Düren – Euskirchen und Kall – Hellenthal zu reaktivieren.

- **Erweiterung des S-Bahn-Netzes:** S-Bahn-Trassen sind besonders leistungsfähig, die Linien verbinden auch kleinere Orte attraktiv mit den Zentren. Möglichst viele Regionalbahnen sollten daher in S-Bahnen mit dichterem Takt umgewandelt werden, zum Beispiel die Strecken zwischen Köln und Mönchengladbach und zwischen Köln und Bonn. Der VCD fordert perspektivisch eine vertaktete Einbindung der S-Bahnlinien in einen „S-Bahn-Ring Köln“ von Mülheim und Trimbornstraße über Deutz, Haupt- und Westbahnhof zum Südbahnhof, möglichst auch mit Weiterführung über die Südbrücke.
- **Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte:** S- und Regionalbahnen sollten durch ausgewählte zusätzliche Haltepunkte weitere Ortslagen erschließen und einen attraktiven Übergang zum örtlichen Bus- und Stadtbahnnetz herstellen. Beispiele in Köln: Berliner Straße (Verknüpfung mit Stadtbahn-Linie 4), Aachener Straße (Verknüpfung mit Linien 1 und 7).

Die RHEIN-SCHIENE wird über die weitere Entwicklung des Konzepts berichten.

Markus Meurer



Regionalverkehr an der Kapazitätsgrenze:
Zugverkehr zwischen Köln und Bonn

Es gibt etwas zu gewinnen!



Das erstmals erschienene **Klimasparbuch Köln 2012** bietet praktische Tipps und Informationen rund um Klimaschutz und Energieverbrauch, garniert mit über 50 attraktiven Gutscheinen für Köln und Umgebung.

Das handliche Gutschein- und Ratgeberbuch zeigt, wie klimafreundliches Handeln im Kleinen und Lokalen funktioniert. Ob daheim oder unterwegs, beim Essen, Einkaufen oder in der Freizeit: Klimaschutz im Privaten ist alles andere als kompliziert. Das Klimasparbuch Köln ist im Handel für EUR 4,95 erhältlich.

Wir **verlosen fünf Bücher**, die uns der oekom Verlag freundlicherweise zu Verfügung gestellt hat. Beantworten Sie einfach die folgende Frage:

Wo sliegen im Bereich Mobilität bis 2020 die höchsten Potenziale zur Minderung des CO₂-Ausstoßes in Köln?

- a) im Ausbau des ÖPNV
- b) durch Förderung des Radverkehrs
- c) durch innovative Elektro-Autos

Senden Sie die richtige Lösung per E-Mail an info@vcd-koeln.de oder per Postkarte an den **VCD-Kreisverband Köln und Umgebung, Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln**.

Einsendeschluss ist der **12. Februar 2012**. Die Gewinner werden unter allen Einsendungen mit der richtigen Lösung ausgelost und erhalten ihr Buch zugesandt.



Breslauer Platz

Zweiter U-Bahn-Halt am Hauptbahnhof

Der neue Umsteigepunkt „Hauptbahnhof/Breslauer Platz“ könnte „Dom/Hauptbahnhof“ entlasten.

Seit 2007 warten die KölnerInnen auf die Wiedereröffnung der U-Bahnhaltestelle „Breslauer Platz“. Im Dezember wird der Neubau, der mit moderner Architektur und viel Tageslichteinfall lockt, eingeweiht. Er könnte ein neues Aushängeschild für die Stadt werden und die überfüllten Bahnsteige an der Haltestelle „Dom/Hauptbahnhof“ entlasten. Vor allem in der Hauptverkehrszeit stauen sich dort bisher die Berufspendler, die mit dem Zug oder der S-Bahn zur Arbeit fahren, an dem viel zu kleinen Bahnsteig. Hinzu kommen Touristen und Einkaufende. Die Folge: An der letzten Wagentür stauen sich die Menschenmengen, niemand kann zügig aus- oder einsteigen und die Verzögerungen

machen sich im gesamten Stadtbahnnetz bemerkbar. Welcher Kölner kennt nicht die Verspätungen in der Vorweihnachtszeit, wenn Menschenmassen vom Weihnachtsmarkt am Dom zum Shoppen am Neumarkt drängen?

„Hauptbahnhof/Breslauer Platz“ als Chance

Mit der alten Bezeichnung „Breslauer Platz“ verbinden Fahrgäste nicht die Möglichkeiten, die nun der neue Haltepunkt der Linien 5, 16 und 18 eröffnet. Die Rolltreppen der Station enden direkt vor dem rückwärtigen Eingang des Hauptbahnhofs, der Übergang zur Bahnhofshalle ist überdacht, Aufzüge fahren ohne Umweg vom Gleis zur Bahnhofsebene und die Wege zu den S-Bahn-Gleisen sind kurz. Somit ist die neue Haltestelle der schnellste Zugang von der U-Bahn zur S-Bahn und zu den Zügen der Deutschen Bahn. Zur besseren Orientierung der Fahrgäste wäre es daher passender, die Haltestelle in „Hauptbahnhof/Breslauer Platz“ umzubenennen und sie entsprechend in den U-Bahn-Ansagen hervorzuheben.



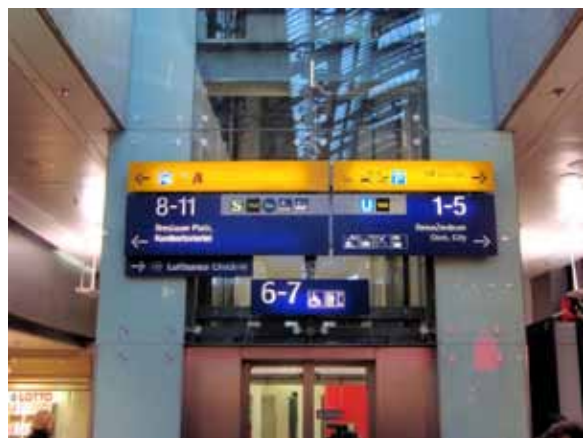
Ab Dezember ist es möglich: auf kurzem Weg und trockenen Fußes von der S- direkt zur U-Bahn

Die Vision: zwei gleichwertige Zugänge zum Hauptbahnhof

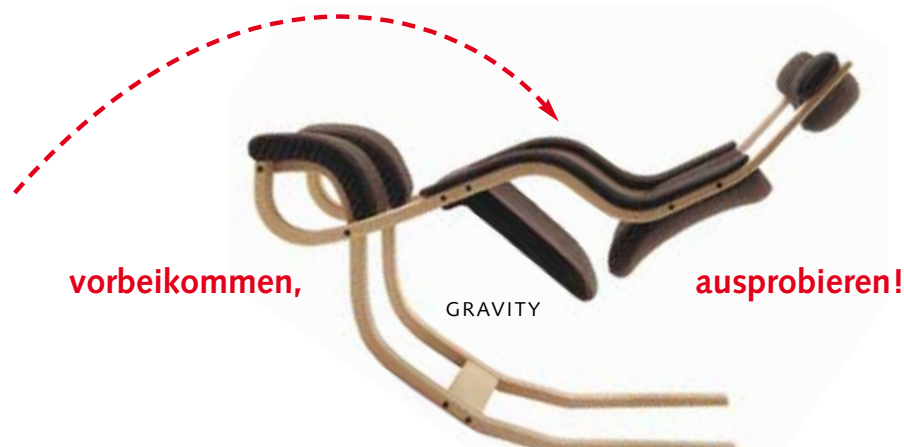
Damit der Umstieg dort genauso einfach und bequem wird wie an der Haltestelle „Dom/Hauptbahnhof“, müsste der rückwärtige Eingang des Hauptbahnhofs mit weiteren DB- und KVB-Anzeigetafeln, entsprechenden Wegweisern und Service-Einrichtungen ausgestattet werden – beispielsweise KVB-Fahrkartenautomaten, die auch Geldscheine akzeptieren.

Spätestens mit der Eröffnung der Nord-Süd-Stadtbahn gibt es für einen solchen Ausbau zum gleichwertigen Hauptbahnhof-Zugang ein weiteres Argument: Dann wird die Linie 16 nicht mehr am „Dom/Hauptbahnhof“, sondern nur noch am „Hauptbahnhof/Breslauer Platz“ halten.

Wilke Hagelweide, AK ÖPNV □



Fahrgäste im Nordtunnel des Hauptbahnhofs sollten zukünftig auf die nähere U-Bahnhaltestelle Breslauer Platz verwiesen werden.



daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

- rückenfreundlich
- wunderschön
- eine Investition für's Leben

Wir sind unterwegs.



CROOZER



3 in 1

- ① Jogger
- ② Anhänger
- ③ Buggy



CROOZER KID FOR 1



CROOZER KID FOR 2



CROOZER CARGO



CROOZER DOG



CROOZER MINI

Besuchen Sie uns unter: www.croozer.de und facebook.com/croozer

Aktionswoche „Zu Fuß zur Schule“

Frechener Schule startet den „Walking Bus“

Zwischen dem 22. und 30. September fanden zum fünften Mal in Folge die bundesweiten Aktionstage „Zu Fuß zur Schule“ statt. Mehr als 60 Schulen hatten ihre Teilnahme angekündigt. So auch die Lindenschule, eine zweieinhalbzügige Grundschule in der Frechener Innenstadt.

Das Einzugsgebiet der Lindenschule umfasst neben dem westlichen Stadtzentrum auch mehrere weitläufige Neubaugebiete mit einem dichten Netz an vielbefahrenen Straßen. Der Schulweg ist daher für Grundschulkinder nicht unproblematisch, was viele Eltern dazu bewegt, die Kinder morgens mit dem Auto zur Schule zu fahren. Die engen Wohnstraßen rund um die Schule sind aber für diesen allmorgendlichen Autoverkehr nicht ausgelegt, so dass die unübersichtliche Verkehrssituation vor der Schule häufig nur durch den Einsatz eines Verkehrspolizisten entschärft werden kann. In den nächsten Jahren soll die Schule vierzügig ausgebaut werden und die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass auch viele der 150 zusätzlichen Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden.

Walking Bus als Alternative zur täglichen Autofahrt

Diese Situation veranlasste Eltern, Lehrer und Kommunalpolitiker, mit den Kindern der Lindenschule an der bundesweiten Aktionswoche des VCD und des Deutschen Kinderhilfswerk teilzunehmen und dabei Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sich der Autoverkehr vor

der Schule deutlich reduzieren lässt. Gleichzeitig wurden die positiven Aspekte herausgestellt, die das Laufen für Kinder sonst noch mit sich bringt:

- Der Schulweg ist ein Erlebnisweg, auf dem Kinder soziale Erfahrungen sammeln und Freundschaften knüpfen können.
- Die Kinder lernen sich besser in ihrem Viertel zu orientieren. Als Fußgänger erleben sie aktiv ihre Umwelt und lernen, selbst Verantwortung im Straßenverkehr zu übernehmen.
- Kinder, die den Weg ohne Auto zurücklegen, bewegen sich mehr, sind konzentrierter und beugen gesundheitlichen Problemen vor. Wer sich auf dem Schulweg bewegen darf, zappelt weniger im Unterricht.

Im Falle der Lindenschule bot sich ein „Walking Bus“ an. Der Walking Bus (zu Deutsch „Laufbus“) ist eine Gehgemeinschaft von Kindern auf dem Schulweg. Jeder Walking Bus wird von zwei Erwachsenen begleitet. Die Kinder laufen in einer Gruppe auf einer festgelegten Route zu festen Zeiten zur Schule, unterwegs werden weitere Kinder mitgenommen – wie bei einem ganz normalen Bus, nur dass halt alle laufen.

Zu Beginn der Aktionswoche wurden die Schulwege der Erstklässler erkundet, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie weit der Weg ist und wie viel Zeit benötigt wird. Man legte drei verschiedene Walking-Bus-Routen fest und richtete die Haltestellen ein. Jeder Route wurde ein Tiersymbol zugeordnet, das auch an den Haltestellen zu sehen ist. So gibt es einen Mäuse-, einen Hunde- und einen Katzenbus.

Erwartungen wurden weit übertroffen

Die Teilnahme an der Aktionswoche war überwältigend und hat die Erwartung der Organisatoren bei weitem übertroffen. Zunächst war die Aktionswo-



Hier hält der Hundebus

che nur für die Erstklässler geplant, aber der Funke sprang schnell auf die ganze Schule über. Auf den drei Routen waren teilweise über 60 Kinder unterwegs und darüber hinaus organisierten Eltern noch weitere Gehgruppen – so dass der Autoverkehr vor der Schule tatsächlich spürbar nachließ.

Der Laufbus hat nicht nur die Kinder in Bewegung gebracht, sondern auch die Eltern. Die begleitenden Erwachsenen sind mit Freude bei der Sache. Das morgendliche Laufen ist nicht nur gut für die Gesundheit, es fördert auch die sozialen Kontakte. Zuweilen gab es auch Stress: In einigen Fällen haben sich Kinder geweigert, mit dem Auto gebracht zu werden. Sie wollten unbedingt gemeinsam mit den anderen Kindern laufen.

Bald wurde in der Elternschaft der Wunsch laut, den Walking Bus auch nach der Aktionswoche weiterzuführen. Kurzerhand erklärten sich etliche Eltern bereit, das Projekt fortzusetzen und zu versuchen, daraus eine dauerhafte Einrichtung werden zu lassen.

Das mittlerweile siebenköpfige Betreuungsteam, bestehend aus fünf Müttern und zwei Vätern, ist gerade dabei, weitere Eltern zum Mitmachen anzuwerben, so dass sich die Begleitung der Kinder auf möglichst viele Füße verteilt. Man möchte den Laufbus unbedingt beibehalten, auch über den kommenden Winter, auch bei Eis und Schnee.

Und man möchte auch andere Grundschulen von dieser Idee überzeugen – mithilfe der positiven Erfahrungen an der Frechener Lindenschule.

Jürgen Weidemann



Erstklässler erkunden ihren Schulweg

Vierte Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Dem Fahrrad Raum geben

Eine andere Radverkehrspolitik forderten die 700 Teilnehmer der Fahrrad-Sternfahrt.

Bereits zum vierten Mal fand am 19. Juni 2011 die Kölner Fahrrad-Sternfahrt statt. Die angemeldete Demonstration für eine fahrradfreundliche Stadt stand dieses Jahr unter dem Motto „Köln lebenswert gestalten – dem Fahrrad Raum geben“.

Trotz der erst kurz vor dem Start aufgehobenen Unwetterwarnung folgten etwa 700 Radfahrerinnen und Radfahrer dem Aufruf des „Aktionsbündnisses Kölner Fahrrad-Sternfahrt“ und stellten damit einen neuen Teilnehmerrekord für Köln auf.

Die insgesamt zehn Startpunkte lagen in den Kölner Stadtteilen Sülz, Weiden, Ehrenfeld, Longerich, Brück, Porz und Sürth sowie in den Nachbarstädten Frechen, Pulheim, Brühl und Leverkusen. Selbst aus Düsseldorf nahm eine Delegation teil.



Begleitet wurden die Radler von Routenleitern, Ordnern, motorisierten Polizisten – und erstmals auch von zwei Fahrradpolizisten. Mitmachen konnte jeder, ganz gleich, ob mit Standard-Fahrrad, Tandem, Liegerad oder Rikscha. Auch ganz Kleine im Kindersitz oder im Kinderanhänger waren mit von der Partie.

Sammelpunkt aller Sternfahrer war der Rudolfplatz, von wo aus dann die beeindruckende Rundtour aller 700 Teil-

nehmer durch die Kölner Innenstadt startete.

Die Fahrt endete um 15 Uhr auf dem Neumarkt. Dort warteten Infostände von VCD, ADFC, Stadt Köln, Polizei, Grünen und diversen Umweltverbänden auf die Eintreffenden. Neben der Bühne spielte eine Blaskapelle zur Begrüßung auf. Danach eröffnete Wolfgang Kissenbeck, Sprecher des Aktionsbündnisses, die Abschlusskundgebung. Bevor der Kabarettist Wilfried Schmickler sich gekonnt über Rad- und Autofahrer ausließ, erhielt Hans-Georg Kleinmann, langjähriges Mitglied des VCD, Gelegenheit, eine andere (Fahrrad-)Verkehrspolitik zu fordern. Seine Rede ist nachfolgend abgedruckt.

Schon jetzt vormerken: Die Sternfahrt 2012 findet am 17. Juni statt.

*Daniela Hesse, Aktionsbündnis
Kölner Fahrrad-Sternfahrt* □

Redebeitrag auf der Kölner Fahrrad-Sternfahrt

„Die Fahrradfahrer tragen das Restrisiko“

„Als sich vor genau 100 Tagen am 11. März die Katastrophe von Fukushima ereignete und sich ein kaum für möglich gehaltenes Umdenken in der Energiepolitik abzeichnete, da hatte ich für eine kurze Zeit die Hoffnung, dass auch in der Verkehrspolitik eine Wende, ein Paradigmenwechsel eintreten würde, weil Energie- und Verkehrspolitik einiges miteinander zu tun haben und es viele Zusammenhänge und Parallelen gibt: der Verbrauch an fossilen Brennstoffen, die steigenden Preise für fossile Energieträger, die Auswirkungen auf den Klimawandel.“

Auch bei den Lösungsmöglichkeiten gibt es starke Parallelen: Was auf der Energieseite die erneuerbaren Energien sind, stellen auf der Mobilitätsseite der Fuß- und Radverkehr dar. Allerdings: Während sich im Energiebereich jetzt

alle Akteure auf die erneuerbaren Energien stürzen, kann davon beim Fuß- und Radverkehr keine Rede sein.

Die Radfahrer tragen das Restrisiko, nicht die Autofahrer

Und es gibt noch eine wichtige Parallele: das Restrisiko. Unsere heutige Form der Mobilität hat ein erhebliches Restrisiko. Auch hier ist die Technik nicht hundertprozentig beherrschbar, auch hier machen Menschen Fehler. Im letzten Jahr starben in Köln sieben Radfahrer und Hunderte wurden verletzt, etliche davon schwer.

Das Restrisiko ist ungleich verteilt: Die Fahrradfahrer, nicht die Autofahrer, tragen das Restrisiko. Kein Autofahrer wurde 2010 von Radfahrern getötet

oder verletzt. Und wem ist das Restrisiko geschuldet? Der Geschwindigkeit des Autoverkehrs. Wir Radfahrer bezahlen dafür, dass die Autofahrer möglichst schnell von A nach B kommen.

Tempo 30 innerhalb der geschlossenen Ortschaft

Wir Radfahrer sind aber nicht mehr bereit, diesen Preis zu zahlen: Wir fordern Tempo 30 innerhalb der geschlossenen Ortschaft, also dort, wo Menschen wohnen, Fußgänger und Radfahrer die Straße benutzen. Bei Tempo 30 sind die Unfallfolgen gegenüber Tempo 50 wesentlich geringer, häufig kommt es gar nicht zu Unfällen, weil der erheblich kürzere Anhalteweg eine Kollision verhindert.

Wir wissen, dass es schwer sein wird, diese Forderung durchzusetzen, weil

hier in Köln weder Stadtverwaltung, noch Polizei, noch Politiker den Radverkehr wirklich ernst nehmen, ganz entgegen deren Beteuerungen.

Städtisches Budgets aufstocken!

Das erkennt man bei dem städtischen Budget für den Radverkehr: ca. 2 Millionen Euro pro Jahr bzw. 2 bis 3 Euro pro Einwohner. Im Vergleich dazu: Kopenhagen gibt 8 bis 12 Euro pro Jahr und Einwohner aus, viermal so viel. Parma in Oberitalien sogar 25 Euro. Wenn man diese Städte besucht, nimmt man als Radfahrer sofort den Unterschied zu Köln wahr. Und im Vergleich zu den 200 Euro, welche die Städte im Bundesdurchschnitt pro Jahr und Einwohner für den Autoverkehr ausgeben, wird der Stellenwert deutlich, den der Radverkehr hier bei uns seitens der Stadt und der Politik genießt, was der Stadt und den Politikern der Radverkehr wirklich wert ist.

Bei genauer Betrachtung der städtischen Radverkehrsförderung stellt man fest, dass häufig die Radverkehrsanlagen nur im Zuge der Sanierung von

Autostraßen verbessert werden. Dann wird natürlich die Radverkehrsanlage gleich mit saniert.

Leuchtturmprojekte für den Fahrradverkehr

Aber es gibt keine größeren Projekte, bei denen man nur für den Radverkehr tief in die Tasche greift. Zum Beispiel für eine seit vielen Jahren geforderte Fahrradrampe vom Breslauer Platz zur Hohenzollernbrücke. Oder die vom Planungsbüro Speer für den Masterplan vorgeschlagene Fuß- und Radwegverbindung vom Ubierring nach Köln-Deutz. Oder vom Theodor-Heuss-Ring hinüber zum Rheinpark. Dafür ist die Politik nicht bereit, Geld zur Verfügung zu stellen.

Ich möchte jetzt zum Ende kommen und den Kreis mit Fukushima schließen: Ich habe die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass wir nach der Wende in der Energiepolitik doch noch die Wende in der Verkehrspolitik erleben werden. Die Zeit dafür ist reif, aber die alten Beharrungskräfte sind nach wie vor sehr stark.

Aber wir Radfahrer sind auch stark, und wir sind viele, das beweist nicht

zuletzt die große Zahl derer, die heute mitgefahrend sind.

Fahrradverkehr ist auch Verkehr – lasst uns zur kritischen Masse werden!

Wir können es schaffen. Zeigt Euch, verschafft Euch Gehör, stellt unbequeme Fragen, stellt unbequeme Forderungen, lasst Euch nicht länger abspeisen. Schließt Euch zusammen, bildet eine kritische Masse. Wir müssen in Köln eine kritische Masse werden: kritisch in unserer Haltung gegenüber Politik und Verwaltung, und eine Masse, die nicht länger ignoriert oder mit Brosamen abgespeist werden kann. Fahrt mit bei der Critical Mass, die sich an jedem letzten Freitag des Monats am Rudolfplatz trifft. Zeigt Euch, lasst Euch nicht zur Seite drängen. Auch wir sind Verkehr, auch wenn Stadt, Politik und Wirtschaft immer noch glauben, dass es sich bei Verkehr nur um Kraftfahrzeugverkehr handelt.

Gemeinsam sind wir stark.“

Hans-Georg Kleinmann



Anzeige

Stellwerk 60 – autofrei wohnen in Köln



Auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks wurden vor sechs Jahren die Weichen gestellt für eine neue Art zu leben: Autofrei – ohne auf Mobilität zu verzichten! Mehrfach ausgezeichnet ist „Stellwerk 60“ heute eines der attraktivsten Wohngebiete in Nippes. Alternativen zum eigenen Fahrzeug bieten intelligente Mobilitätsangebote von Carsharing über gesicherte Fahrradabstellplätze bis hin zum Verleih

von Transportmitteln wie Handwagen.

Rund 1.000 Bewohner schätzen bereits heute das attraktive Wohnumfeld, die angenehmen Außenraumqualitäten ohne Autolärm, die gute Nachbarschaft sowie die bunte Mischung, die mit dem Ange-

bot der unterschiedlichen Wohnformen entstanden ist: Ob Eigentumswohnungen, unterschiedliche Einfamilienhaustypen, Stadt- und Solarpassivhäuser oder frei finanzierte sowie öffentlich geförderte Mietwohnungen – Stellwerk 60 bietet Familien, Singles und Paaren aller Altersstufen ein Zuhause.

Wer die Wohn- und Lebensqualität der autofreien Stadtteilerweiterung eben-

falls genießen möchte, muss sich beeilen: Nur noch 19 Eigentumswohnungen sind zu erwerben. Darunter schöne Terrassen- und traumhafte Penthousewohnungen in unterschiedlichen Grundrissvarianten. Die Wohnflächen liegen bei 52 m² bis 115 m². Nachhaltigen Komfort garantieren die energetische Bauweise sowie die gehobene Ausstattung mit Fußbodenheizung, dreifach verglasten Fenstern sowie die Solaranlage zur Warmwasserunterstützung.



Eine Musterwohnung kann sonntags von 14:00 Uhr bis 15:00 Uhr, „Am alten Stellwerk 24“ besichtigt werden.

Bouwfonds Immobilienentwicklung GmbH, Niederlassung Kontrola Köln
Aachener Straße 524-528
50933 Köln
Telefon 0221 949 800 10
oder 0172 29 55 22 8.
www.bouwfonds-koeln.de



Critical Mass Köln

„Wir behindern nicht den Verkehr, wir sind der Verkehr!“

**Treffpunkt: Rudolfplatz, 17:30 Uhr
an jedem letzten Freitag im Monat**

Wer nicht bis zum 17. Juni 2012 auf die nächste Kölner Fahrrad-Sternfahrt warten will, dem kann geholfen werden: In Köln findet nämlich regelmäßig an jedem letzten Freitag im Monat um 17:30 Uhr eine Critical Mass mit Start am Rudolfplatz statt. Hier können – genau wie bei der Sternfahrt – die Radfahrer erleben, wie es sich anfühlt, als Verkehrsteilnehmer ernst genommen und nicht an den Rand gedrängt zu werden.

Doch zunächst etwas Theorie. Was ist „critical mass“ überhaupt? Laut Wikipedia handelt es sich bei „critical mass“ (zu Deutsch: kritische Masse) um eine international verwendete Aktionsform, bei der sich mehrere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer scheinbar zufällig und unorganisiert treffen, um mit gemeinsamen und unhierarchischen Protestfahrten durch Innenstädte mit ihrer bloßen Menge und ihrem konzentrierten Auftreten auf ihre Belange und Rechte gegenüber dem motorisierten Individualverkehr aufmerksam zu machen.

Die erste „critical mass“ genannte Fahrraddemo startete im September 1992 in San Francisco. Seit diesem Start treffen sich Radfahrer weltweit mehr

oder weniger regelmäßig zu gemeinsamen Fahrten durch die Städte.

In Deutschland fand 1997 in Berlin die erste Critical Mass statt. Mittlerweile gibt es regelmäßige Fahrten in Hamburg, München, Frankfurt, Stuttgart, Dortmund, Dresden, Freiburg, Augsburg, Regensburg, Jena, Heilbronn, Marburg, Gießen, Nördlingen, Rosenheim und vielen weiteren deutschen Städten. Auch in Köln, wo es vor Jahren schon einige Versuche gab, die aber alle im Sande verliefen. Ein erneuter Anlauf gelang im Juni 2010 mit 20 bis 30 Leuten. Nachdem die Teilnehmerzahlen bis Ende 2010 relativ konstant blieben, gelang in diesem Jahr quasi der Durchbruch und erreichte im August trotz widriger Wetterverhältnisse mit 150 Teilnehmern seinen vorläufigen Höhepunkt.

Hier einige Punkte, die beim Mitfahren beachtet werden sollten:

- Wenn mehr als 15 Radfahrer gemeinsam unterwegs sind, dürfen sie einen geschlossenen Verband bilden. Der Verband fährt auf der Fahrbahn auf einer Spur und hält sich an die Verkehrsregeln, auch vor Lichtzeichenanlagen und an Einmündungen. Allerdings gilt: Wenn die ersten Radfahrer in eine Kreuzung eingefahren sind, müssen die restlichen Radfah-

rer folgen, auch wenn die Ampel zwischendurch auf „Rot“ umspringt.

- Die Gruppe bleibt auf jeden Fall zusammen, um durch den motorisierten Verkehr nicht zerrissen zu werden.
- Alle bleiben friedlich und lassen sich auch nicht durch aggressive Autofahrer provozieren, getreu dem Motto „Wir behindern nicht den Verkehr, wir sind der Verkehr!“
- In diesem Sinne auch: keine Angst vor der Polizei! Die Polizei kennt die Verkehrsregeln und Gesetze genau und wird sich entsprechend kooperativ verhalten.
- Es gibt keinen Organisator oder Anführer.
- Die Geschwindigkeit bleibt moderat (ca. 15 km/h).
- Jeder, der mitfährt, ist natürlich für sich selbst verantwortlich.
- Jeder Mitfahrer sollte insbesondere ein verkehrssicheres Fahrzeug führen (intakte Beleuchtungsanlage, Bremsen etc.).

Jeder Radfahrer kann mit seiner Teilnahme an der Critical Mass selbst etwas zur Verbesserung des Radverkehrs beitragen. Je mehr Teilnehmer, desto besser wird der Radverkehr wahrgenommen und vor allem ernst genommen. Dem Autoverkehr kann damit etwas entgegengesetzt werden. Eigentlich hat der Autoverkehr ja seine eigene Critical Mass: beinahe rund um die Uhr und beinahe überall. Hermann Knoflacher, Professor am Institut für Verkehrsplanung der Technischen Universität Wien, hat es in seinem Buch „Der Stau ist kein Verkehrsproblem“ so ausgedrückt: „Die Menschen in den hochmotorisierten Ländern haben sich daran gewöhnt, dass sie in einem von Autofahrern besetzten Raum leben müssen und sich den Bedürfnissen dieser Besatzungsmacht unterzuordnen haben.“

Und zum Abschluss das wichtigste Argument: Jeder Radfahrer kann auf der Critical Mass erleben, wie schön das Radfahren in Köln sein könnte.

Hans-Georg Kleinmann



Critical Mass – einmal im Monat entspannt durch die Innenstadt radeln

10. und 11. März 2012

Kölner Fahrradmesse Cycolonia

Die Cycolonia hat einen neuen Standort: Die dritte Ausgabe findet in der EXPO XXI statt.

Der große Andrang mit über 8.000 Besuchern bei der letzten Cycolonia im März 2011 hat den Stellenwert, den das Fahrrad heute für viele Menschen hat, erneut unterstrichen. Allerdings ist der Standort Deutsches Sport & Olympia Museum dabei an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen. Es entstanden vereinzelt Wartezeiten, da die maximale Anzahl der zugelassenen Besucher erreicht war, die Flächen für Aussteller konnten nicht mehr erweitert werden. Daher hat das Team der Cycolonia einen neuen größeren Standort gesucht und mit der EXPO XXI gefunden, der einen entspannten Messerundgang und zusätzliche Aussteller ermöglicht.

In einem vergrößertem Produkt- und Markensortiment werden wieder Inno-

vationen und aktuelle Fahrrad-Modelle – vom Alltagsrad über Pedelecs bis hin zu Spezialrädern – vorgestellt. Eine Fahrt auf den Testparcours bietet die Möglichkeit, einen persönlichen Eindruck von den verschiedenen Rädern zu gewinnen. Hierfür steht auch eine breite Auswahl von Fahrrädern, die im Alltag weniger verbreitet sind wie Tandems, Liegeräder oder Pedelecs, zur Verfügung. Ein umfangreiches Angebot an Zubehör ist ebenfalls Teil der Ausstellung.

Daneben gibt es ein breites Rahmenprogramm zum Staunen und Fachsimpeln. Im Trendforum werden vielfältige Themen behandelt: Designer stellen außergewöhnliche Fahrräder vor, Long Distance Biker berichten von ihren Extremreisen, Experten diskutieren neue Trends und verkehrspolitische Entwicklungen. Spektakulär anzuschauen sind die BMX-Shows und die Spiele



des Bike-Polo-Cups. Zudem bietet die Zweiradwerkstatt 180° einen kostenlosen Sicherheitscheck an.

Die CYCOLONIA 2012 in der EXPO XXI, Gladbacher Wall 5, ist am 10. März von 10 bis 20 Uhr und am 11. März von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Aktuelle Informationen und eine Anfahrsbeschreibung gibt es unter www.cycolonia.de.

Ralph Herbertz



Spiel+Kleid

Kölns Einkaufs-Paradies für Spielzeug,
Kinder-Öko-Textilien und Naturkosmetik

2x in Köln!

Berrenrather Str. 234
50939 KÖLN-SÜLZ
Tel.: 0221 2617052



Krebsgasse 5-11
50667 KÖLN-CITY
Tel.: 0221 3377340



...natürlich auch im Internet: mehr Infos unter www.spielundkleid.de

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

2011 ist das neue Rekordjahr!

Noch nie wurden in Köln so viele RadfahrerInnen gezählt, Abstellanlagen aufgestellt, Einzelmaßnahmen umgesetzt und Radwege saniert.

Eines der erfolgreichsten Jahre für den Radverkehr in Köln wird mit neuen Rekorden enden. Beim Redaktionsschluss dieser Ausgabe am 1. Dezember stand fest, dass

- seit Einrichtung der Dauerzählstellen im Jahr 2008 noch nie so viele RadfahrerInnen in einem Jahr in Köln unterwegs waren: An den vier Zählstellen wurden bis Mitte November über 600.000 (!) RadfahrerInnen mehr gezählt als in den Vorjahren.
- insgesamt etwa zehn Kilometer Radwege saniert wurden, darunter Aachener Straße, Pfälzischer Ring, Olpener Straße und Stadtwaldgürtel.
- über 70 Fahrbahndeckensanierungen auf Radverkehrsbelange hin geprüft wurden, davon ca. 50 Prozent mit Verbesserungen für den Radverkehr – von den insgesamt 60 Prüfungen des Vorjahres führten hingegen nur 20 zu Verbesserungen.
- es über 1.000 neue Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum geben wird und durch einige Sonder- und Großprojekte im Zuge von



Schutzstreifen Vorgebirgsstraße

Umbaumaßnahmen, etwa an Venloer Straße, Chlodwigplatz, Höninger Weg und Weyertal, nochmals mehrere hundert Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

- der Bike-and-Ride-Ausbau in großen Schritten weiter gehen wird: Mittlerweile liegt die Förderzusage des Zuschussgebers über zusätzliche 700.000 Euro vor. Insgesamt werden damit in den nächsten Jahren für über eine Millionen Euro weitere 450 überdachte Fahrradabstellplätze und 300 Fahrradboxen gefördert.

Vielzahl von Einzelmaßnahmen

Bei der Menge an Maßnahmen (meistens im Zusammenhang mit Fahrbahndeckensanierungen) sind beispielhaft zu

nennen: einseitiger Schutzstreifen auf der Heinrichstraße in Weiß und An Sankt Katharinen im Severinsviertel, Markierung Knoten Danzierstraße/Bergischer Ring, Markierung von Aufstellflächen auf der Vorgebirgsstraße, Schutzstreifen auf der Geldernstraße, Bordsteinabsenkungen und weitere Verbesserungen am Überweg Bachemer Straße, Höhe Alphons-Silbermann-Weg und Schutzstreifen auf der Geldernstraße. Zudem wurden in den letzten Monaten wichtige

Netzlücken durch das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr geschlossen. Hier sind insbesondere die Sülzburgstraße (Sülz), Im Laach (Neumarkt) und Am Römerhof (Junkersdorf) zu erwähnen.

VCD Vorschläge umgesetzt: mehr Platz am Neumarkt

Der Arbeitskreis Rad des VCD hatte ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Radverkehrsverbindung auf der Ost-West-Achse ausgearbeitet. Hiervon wurden nun durch die Entfernung der Blumenkübel vor dem Gesundheitsamt und die Wegnahme von 20 Pollern auf der Nordseite des Neumarktes erste wichtige Vorschläge kurzfristig umgesetzt.



Neumarkt Nordseite: Poller entfernt



Geöffnete Einbahnstraße Sülzburgstraße



Schutzstreifen auf der Geldernstraße

Radwegebenutzungspflicht

Eines der am meisten diskutierten Themen der letzten Monate ist die Benutzungspflicht von Radwegen. Viele benutzungspflichtige Radwege stehen in Köln derzeit auf dem Prüfstand. Eine große Herausforderung besteht darin, alle Verkehrsteilnehmer auf die veränderte Situation hinzuweisen, wenn lediglich die „blauen“ Schilder abgebaut werden, der bauliche Radweg hingegen (als sogenannter „anderer Radweg“) bestehen bleibt. Dazu hat die Stadt ein neues Schild entwickelt, das derzeit im Bundesgebiet einmalig ist.

Dieses Thema war auch Schwerpunkt des dritten Radlertreffs am 28. November in Deutz. Die mit 40 Personen gut besuchte Veranstaltung war durch eine kontroverse Diskussion über den Stand und das Tempo der Überprüfung der benutzungspflichtigen Radwege geprägt.

In Zukunft soll verstärkt auch durch Piktogramme auf der Fahrbahn auf die veränderte Situation hingewiesen und den AutofahrerInnen und RadfahrerInnen signalisiert werden, dass die Fahrbahn für den Radverkehr benutzt werden kann. Ein aktuelles Beispiel ist die Weißhausstraße.

Schutzstreifen verringern Geschwindigkeit

Durch Geschwindigkeitsmessungen an Geldernstraße und Weißer Straße wurde im Vorher-Nachher-Vergleich ermittelt, dass die Markierung von Schutzstreifen und das Weglassen der Mittelmarkierung zur einer Geschwindigkeitsreduzierung von drei bis fünf km/h führt. Damit leisten diese Maßnahmen einen

deutlich messbaren Beitrag zur Verkehrsberuhigung.

Neue Diensträder für die Stadtverwaltung

Im Sommer wurden durch Herrn Oberbürgermeister Roters und Beigeordneten Streitberger die ersten neuen städtischen Diensträder vorgestellt. Diese haben ein eigenes Design und zudem kommen erstmals auch Pedelecs zu Einsatz. Eine Umfrage bei den städtischen Dienststellen hat eine Nachfrage von über 100 Räder ergeben. Dieser Bedarf soll mittelfristig und entsprechend dem gesetzten Standard gedeckt werden.

Grenzen erreicht

Diese Erfolgsgeschichten sind nur leistbar durch den Einsatz einer der personell am besten ausgestatteten Fahrradbeauftragten-Gruppen in ganz Deutschland. Insgesamt ist allerdings die Entwicklung im Radverkehr in allen Bereichen wesentlich dynamischer als noch vor einigen Jahren angenommen und so zeigt sich mittlerweile auch eine deutliche Grenze der personellen Ressourcen. Dadurch können viele Projekte nicht oder nicht in dem gewünschten Umfang angegangen werden. Hierzu zählen zum Beispiel Velorouten (neue einrichten und bauliche Mängel an bestehenden beseitigen), kleinere bauliche Maßnahmen, Umbauplanungen (zum Beispiel Gladbacher Straße, Kerpener Straße und Auenweg), Bürgerservice (zu lange Wartezeiten), Internetauftritt (soll grundsätzlich überarbeitet werden), Anträge Abstellanlagen (Wartezeit mittlerweile zwei bis drei Jahre), WEB



Markierungen am Knoten Danzier Straße/Bergischer Ring

2.0 (mit Beteiligungs- und Informationsplattform) oder das Bearbeiten der Mängeltouren.

Newsletter abonnieren

Wie mehrfach erwähnt, bietet das Team des Fahrradbeauftragten allen Interessierten den Service des Newsletters an. Mittlerweile lassen sich über 300 Personen durch diesen Dienst über Aktuelles zum Radverkehr in Köln informieren. Bei Interesse das Kontaktformular auf der Internetseite verwenden oder eine E-Mail an fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de.

Mehr Infos zu aktuellen Maßnahmen und Aktionen sind zu finden unter www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/.

Jürgen Möllers,

Fahrradbeauftragter der Stadt Köln □



Neu entwickelte Schild zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

VCD-Arbeitskreis Radverkehr

Velorouten – Zustand und Perspektiven

Hauptachsen des Radverkehrs abseits von Hauptverkehrsstraßen

Für den stadtteilübergreifenden Verkehr benötigen alle Verkehrsmittel ein Netz von Hauptachsen. Für den ÖPNV sind dies die Stadtbahnen und für den Individualverkehr die weitestgehend auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgelegten Hauptstraßen.

Um auch für den Radverkehr ein attraktives Hauptnetz zu schaffen, hat der ADFC Köln Mitte der neunziger Jahre im Auftrag der Stadt Köln ein umfangreiches Veloroutenkonzept entwickelt. Grundlage für die Auswahl der Verbindungen waren die vier zentralen Kriterien Leichtigkeit, Zügigkeit, Sicherheit und Komfort. Um die Umsetzung innerhalb eines überschaubaren Zeitraums zu ermöglichen, wurde der Schwerpunkt auf Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen gelegt. Dabei ist ein Netz von über 30 Routen entstanden.

Stand der Umsetzung

Die erste Veloroute wurde Ende der Neunziger auf den Wällen parallel zum Ring eingerichtet und ausgeschildert. Ab 2005 wurden dann zwölf Routen ausgeschildert, wobei nur wenige zwingend notwendige Verbesserungen am Zustand der Strecken vorgenommen wurden, beispielweise einzelne Einbahnstraßen geöffnet. Dies hat der Arbeitskreis Radverkehr zum Anlass genommen, die Qualität der Routen zu untersuchen.

Qualitätscheck

Neben Alltagsbeobachtungen wurden zur Bewertung des bislang bestehenden Kölner Veloroutennetzes zwei Verbindungen, und zwar

- Friesenplatz – Ehrenfeld – Bocklemünd sowie
- Deutz – Holweide – Thielenbruch

detailliert überprüft. Im Folgenden werden einige typische Mängel vorgestellt, die Verletzungen der Qualitätsanforderungen bedeuten und damit die Attraktivität einer Veloroute für Radfahrer deutlich reduzieren.

Ein weiteres Ärgernis sind Hindernisse oder Engstellen. Dies können Masten in der Radfahrbahn oder zu eng platzierte Poller sein. Eine besondere Behinderung ist am Messekreisel zu finden. Dort wurde für den Autoverkehr eine zusätzliche Spur geschaffen, die Radfahrer wurden hingegen kaum beachtet. Auf verwinkelten Wegen werden diese zielgerichtet auf eine überflüssige Engstelle geleitet. Ferner finden sich Drängelgitter auf den Strecken, die vor allem bei der Nutzung von Anhängern, Liege- und Dreirädern kaum zu passieren sind. Ein aktuelles Beispiel ist der Umbau der Querung der Bachemer Straße im Inneren Grüngürtel. Hier wurden endlich die Bordsteine abgesenkt und das alte eng Drängelgitter entfernt.

Oberfläche

Eine glatte, angenehm zu befahrene Wegeoberfläche sollte selbstverständlicher Standard sein, wird allerdings nicht durchgehend eingehalten. Bei einigen Strecken – zum Beispiel Pfälzischer Ring stadteinwärts oder Venloer Straße/Innerer Grüngürtel – besteht aufgrund von Baumwurzeln, Schlaglöchern oder anderer Beschädigungen ein dringender Sanierungsbedarf. Wenig Komfort bieten durchgängig Abschnitte über Kopfsteinpflaster, ebenso unbefestigte Wege oder solche ohne Asphaltdecke, zumal bei letzteren die an sich erforderliche regelmäßige Überarbeitung meistens ausbleibt.



Mangel 1: beschädigter Untergrund

Führung

Jeder Benutzer wird erwarten, dass eine ausgewiesene Route durchgehend legal zu befahren ist. Leider existieren vereinzelt kurze Lücken wie vor der Sparkasse am Rudolphplatz. Dort sind rund 15 Meter entgegen der Hauptfahrrichtung zurückzulegen. Da dies nur mit der Wegweisung aber nicht mit Verkehrszeichen ausgewiesen ist, wird man streng genommen zum Geister- oder Gehwegradler – prompt hat hier die Kölner Polizei bereits fleißig Knöllchen verteilt. Dass eine ausgewiesene Route durchgehend rechtskonform befahrbar ist, sollte eigentlich selbstverständlich sein.

Kreuzungen

Dass die Belange von Radfahrern (und Fußgängern) an Ampeln in Köln weitestgehend nicht berücksichtigt sind, ist allgemein bekannt und leider immer noch traurige Realität. Die Erwartung, dass dies entlang der Velorouten anders sein könnte, wird meist enttäuscht. Von wenigen positiven Ausnahmen abgesehen, haben auch hier Radfahrer oft lange Wartezeiten. Diese entstehen unter anderem, weil – im Gegensatz zum Autoverkehr – eine direkte Führung

fehlt. Wartezeiten von zwei Minuten sind keine Seltenheit, ein Beispiel ist die Kreuzung von Frankfurter und Heidelberger Straße. Erschwerend kommt hinzu, dass zuerst ein freier Rechtsabbieger zu kreuzen ist und die Fahrbahn nur nach zweimaligem „Betteln“ an den Druckknöpfen zu überqueren ist. Dies wäre einfach zu vermeiden, wenn der Radfahrer rechtzeitig auf die Fahrbahn geführt und über Induktionsschleifen erfasst würde. Bei den Lichtsignalanlagen besteht nach wie vor erheblicher Handlungsbedarf, um den Qualitätsanforderungen einer Veloroute gerecht zu werden.



Mangel 2: defekte Beschilderung

Radwege

Insbesondere im inneren verdichteten Stadtgebiet, verlaufen die Velorouten teilweise auf straßenbegleitenden baulichen Radwegen. Allerdings sind diese häufig zu schmal und verfügen durch ihren Abstand zur Straße über viele Konfliktpunkte, etwa Einmündungen von Nebenstraßen oder Grundstückseinfahrten. Solange keine Verbesserung oder eigenständige Führung auf der Straße möglich ist, sollte die Benutzungspflicht aufgehoben werden. Dann besteht zumindest die Wahlfreiheit, zügig auf der Straße mitzuschwimmen oder gemächlich auf dem zwar weiterbestehenden, aber nicht mehr benutzungspflichtigen baulichen Radweg zu fahren.

Falschparker

Ein weiteres Problem sind zu schmale Verkehrsflächen auf Grund von legal oder meist illegal parkenden Autos, die in Teilabschnitten ein Fortkommen nur im Stop-and-Go-Modus möglich machen und mit Fahrradanhänger oder einem Trike oft kaum zu befahren sind. Hier ist eine ausreichende Straßenbreite durch Kennzeichnung der Parkflächen und konsequente Verkehrsüberwachung sicherzustellen.

Beleuchtung

Die ausgewiesenen Wege sollten durchgängig beleuchtet sein, da Velorouten primär für den Alltagsverkehr gedacht sind und folglich zu allen Tages- und

Jahreszeiten gut befahrbar sein sollten. Hier gibt es zum Glück nur vereinzelte Lücken, beispielsweise am Mühlenweg, aber auch diese sollten zügig behoben werden, wenn man den Begriff „Hauptachsen des Radverkehrs“ ernst nimmt.

Beschilderung und Qualitätssicherung

Bei einer ausgeschilderten Verbindung besteht die Erwartung, von dieser ohne zusätzliches Kartenmaterial oder Ortskenntnis geleitet zu werden. Im Prinzip wird dies vom bestehendem Angebot geleistet. Eine Optimierung ist nur vereinzelt nötig. Allerdings ist die Sicherung der bestehenden Infrastruktur durch eine regelmäßige Inspektion zu gewährleisten, da immer wieder Lücken in der Beschilderung entstehen, sei es durch Unfälle, Diebstahl oder Vandalismus (Überkleben/Sprayen). Zudem sollte beachtet werden, dass Bäume und Sträucher wachsen und Schilder zuwuchern können. Die Routen müssen regelmäßig kontrolliert werden, um eine hohe Qualität zu erhalten.

Dialog mit der Verwaltung

Die Untersuchung des Veloroutennetzes hat gezeigt, dass dies prinzipiell ein wichtiges Angebot für den Radverkehr ist. Allerdings bestehen (zu viele) vermeidbare Mängel, die eine sichere und zügige Befahrbarkeit beeinträchtigen. Besonders ärgerlich sind diese, wenn sie nachträglich hinzugekommen sind, weil die Belange des Radverkehrs schlicht ignoriert wurden. Hier zeigt sich deutlich, dass für eine gute Radverkehrsinfrastruktur nicht allein der Fahrradbeauftragte und seine Mitarbeiter zuständig sein können. Dies kann nur gelingen, wenn der Radverkehr bei allen relevanten Stellen der Stadt den notwendigen Stellenwert hat und berücksichtigt wird.

Für die beiden untersuchten Routen hat der Arbeitskreis Radverkehr dem Fahrradbeauftragten eine umfangreiche Dokumentation der Mängel mit Lösungsvorschlägen übermittelt. Nach einer ersten Sichtung wurde angeboten, die Routen gemeinsam zu befahren und eine Prioritätenliste für die Umsetzung von Verbesserungen zu erstellen, da eine vollständige Beseitigung der Mängel angestrebt, aber auf Grund personeller



Mangel 3: überklebte Beschilderung

Ressourcen und struktureller Fragestellungen nur als mittel- bis langfristig umsetzbar angesehen wird. Weiterhin ist geplant, jährlich eine neue einzurichten, mehr erlaube die bestehende Personalsituation bei der Stadt jedoch nicht. Der Arbeitskreis Radverkehr soll mit seiner Sach- und Ortskenntnis frühzeitig in die Planungen einbezogen werden.

Position des Arbeitskreises

Das Angebot zum Dialog mit der Stadt wird vom Arbeitskreis gerne angenommen, denn der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist dringend geboten und das Veloroutennetz hierfür ein wichtiger Baustein. Allerdings muss die Stadt Köln deutlich aktiver werden. Beim bisherigen Tempo ist das Netz im Jahr 2030 noch nicht komplett. Ziel muss sein, in den nächsten fünf Jahren ein umfassendes Veloroutennetz zu errichten. Hierfür sind neue Routen einzurichten, aber auch viele vorhandene zu verbessern. Ein klares Bekenntnis der Politik ist notwendig, damit die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden.

Ein attraktives und leistungsfähiges Angebot für den Radverkehr erfordert es, durchgehend hohe Qualitätsmaßstäbe anzuwenden. Daher sind bei der Einrichtung von neuen Velorouten von Beginn an höhere Standards als bisher zu Grunde zu legen. Zudem sind die bestehenden Routen entsprechend aufzuwerten.

*Ralph Herbertz
für den Arbeitskreis Radverkehr*



Radfahreralltag im Oktober 2011

Mein Weg zur Arbeit

Woran liegt es, dass ich mit dem Fahrrad deutlich länger zur Arbeit unterwegs bin als früher?

Gut, ich bin älter geworden. Da lässt die morgendliche Kraft nach. Ist das aber eine ausreichende Erklärung? Ich denke, nein.

Schon auf dem ersten Teilstück meiner in Müngersdorf beginnenden Route gibt es immer neue Behinderungen: Baustellen, schmale oder nicht hinreichend abgegrenzte Radwege, Konflikte mit querenden Joggern und Fußgängern.

Ein neues Hindernis sind die Wartezeiten an der Kreuzung der Ost-West-Achse mit der Nord-Süd-Fahrt. Um den Autofahrern ein zügiges Abbiegen nach rechts zu ermöglichen, wurde eine Ampel mit langer Rotphase eingerichtet. Nach langem Warten darf fünf Meter gefahren werden bis zum nächsten roten Licht. Weitere zehn Meter später folgt dann die nächste rote Ampel mit

langer autofreundlicher Grünphase. Der U-Bahn-Rückbau erzwingt hier eine Umleitung. Die Autos werden bevorzugt, der Rad- und Fußverkehr darf warten. Dies hat der VCD schon vor fünf Jahren bei der ersten Umleitung scharf kritisiert – die Stadtverwaltung macht es trotzdem wieder.

Das anschließende Teilstück, ein minimal breiter Geh- und Radweg, wird seit dem Einsturz des Historischen Archivs stark von Schülern des Friedrich-Wilhelm-Gymnasiums genutzt, die zwischen ihren provisorischen Gebäuden am Neu- und am Waidmarkt pendeln. Zügiges Radfahren ist da nicht möglich. Abhilfe wird es erst dann geben, wenn das Gymnasium wieder sein altes Gebäude bezieht. Diese Engstelle durch eine Parkhauszufahrt weiter einzuengen, auf eine solche Idee kann nur eine autofixierte Stadtverwaltung kommen.

Die neuste Behinderung ist nun am stark frequentierten Überweg am Kauf-



Warten auf der Ost-West-Achse

hof/Hohe Straße. Damit die Autos nicht falsch abbiegen, werden Radfahrer- und FußgängerInnen mittels Barken auf engsten Raum zusammengequetscht. Und können warten. Und dabei darüber nachdenken, wer ihnen tagtäglich so viel Zeit stiehlt. Waren es – frei nach Momo – vielleicht die grauen Männer in der Stadtverwaltung?

Roland Schüler



FRIEDENSBILDUNGSWERK KÖLN

Bildungsurlaub

Sprachen

Konfliktlösung

Info: www.friedensbildungswerk.de

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

- Streitschlichtung für Menschen mit geistiger Behinderung – in Einrichtungen, Werkstätten und Förderschulen.
- In der zivilen Konfliktbearbeitung – national wie international.
- In Schulen, Kindergärten & Jugendeinrichtungen – seit 1994 arbeitet das FBK mit Streitschlichterprogrammen.
- Im schwul-lesbischen Kontext
- Im kirchlichen Raum

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

Alle Kurse sind als Bildungsurlaub anerkannt.
Dauer Mo - Fr
Kontakt: fbkkoeln@t-online.de





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

Höninger Weg in Zollstock

Ein Beitrag zur Verkehrssicherheit

Enge Straßen, Bahngleise und parkende Autos – diese Verbindung ist für Radfahrer hochgradig gefährlich. Der VCD fordert daher seit Jahren, an solchen Stellen den Wegfall von Parkplätzen.

Im Juni 2011 hat sich auf dem Höninger Weg im zentralen Bereich des Götteswegs ein tragischer Unfall ereignet. Ein Radfahrer ist mit seinem Rad in die Schienen der Straßenbahn gekommen, die Räder blockierten und er stürzte über den Lenker. Dann schlug sein Körper an den Wagen einer entgegenkommenden Straßenbahn. Er starb an seinen Kopf- und Brustverletzungen.

Mehr Sicherheit durch Verzicht auf Parkplätze

Der Höninger Weg wurde vor einigen Jahren umgestaltet und hat an vielen Stellen einen Radfahrstreifen abseits der Schienen erhalten. Das hat der VCD begrüßt, da die Situation deutlich besser gelöst wurde als auf der Züllicher Straße in Köln Sülz. Wir haben damals angeregt, im engen Geschäftsbereich des Höninger Weges auf die Parkplätze an beiden Seiten zu verzichten. So wäre die Gefahrenstelle beseitigt worden. Auch der an beiden Seiten sehr enge Bürgersteig könnte mit dem Wegfall der Parkplätze nur gewinnen. Der Radverkehr erhielte mehr Platz und Abstand von den gefährlichen Schienen. Die gefährliche Nähe von parkenden Autos, Radverkehr und Schiene wäre entschärft.

Dieser Vorschlag, mit dem der Straßenraum ansprechender gestaltet und gleichzeitig sicherer geworden wäre, wurde jedoch nicht aufgegriffen.

Nun ist es zu einem tödlichen Unfall gekommen. Zahlreiche Zollstocker Bürger berichteten von vergleichbar gefährlichen Erfahrungen. Wenn es Stadt und Polizei ernst meinen mit der Sicherheit für den Radverkehr, dann gehört diese Engstelle dringend beseitigt. Seit Juni 2011 ist jedoch noch nichts geschehen.

Politik und Verwaltung sind gefordert

Entweder werden die Schienen mittels einer Gummieinlage gesichert oder die Parkplätze werden entfernt. Die KVB lehnen seit Jahren Maßnahmen zur Sicherheit für den Radverkehr an ihren Schienen ab. Und ihre Äußerungen nach diesem Unfall weisen in die gleiche Richtung. Daher sind nun Politik und Verwaltung gefordert, die Verkehrssicherheit für den Radverkehr am Höninger Weg zu gewährleisten, indem sie die Parkplätze entfernen.



Gefährliche Nähe: Unfallstelle am Höninger Weg.

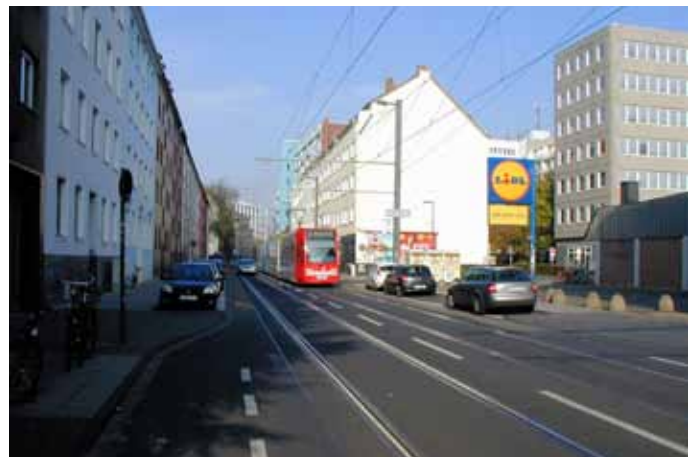
Weitere Gefährdungsstelle an Sybille-Hartmann-Straße

Im Fortgang des Höninger Weges in Höhe der Sybille-Hartmann-Straße gibt es eine weitere Engstelle, wo Autos parken dürfen, der Radfahrstreifen aber endet. Auch hier fährt der Radverkehr gefährlich nahe an den Schienen.

Der VCD hat damals ebenfalls vorgeschlagen, hier auf die Parkplätze zu verzichten. Obwohl eine Untersuchung zum Parkraum im Umfeld gezeigt hatte, dass dies problemlos möglich gewesen wäre, wollte es die Politik damals nicht.

Wie sehen es heute die BezirksvertreterInnen und RatspolitikerInnen angesichts der Frage der Verkehrssicherheit?

Christoph Reisig/Roland Schüler □



Zu schmale Gehwege und gefährdende Parkplätze am Ende eines Radstreifens am Höninger Weg.

Diskussion um Tempolimit in Frechen

Tempo 30 abgelehnt

Hat die Vernunft gesiegt oder hat sie verloren?

Am 14. September war unter der Überschrift „Tempo 30 ist abgelehnt“ eine kleine Notiz in der Rhein-Erft-Beilage einer Kölner Tageszeitung zu lesen, dass der Frechener Verkehrsausschuss es mit deutlicher Mehrheit abgelehnt hatte, im gesamten Stadtgebiet Tempo 30 einzurichten. Man sei damit einer aktuellen Empfehlung des Europäischen Parlaments, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften in Europa einzuführen, nicht gefolgt. Auch habe die Stadtverwaltung erklärt, dass Tempo-30-Zonen seit Jahren flächendeckend überall dort eingerichtet würden, wo es möglich sei, zum Beispiel in Wohngebieten.

Im Gegensatz zur eher ruhigen Presseberichterstattung ging es allerdings bei den Leserkomentaren in der Online-Ausgabe lebhafter zu.

Auszüge aus der Online-Diskussion

15.9., 13.08 Uhr, *Desaster2*: Ich gratuliere den Verantwortlichen zu dieser Entscheidung! Gott sei Dank gibt es anscheinend noch Leute in der Verwaltung, die sinnvolles von unsinnigem klar unterscheiden können.

16.9.2011, 14.53 Uhr, *pirattom*: Für viele Autofahrer scheint Tempo 30 nicht vernünftig zu sein. Ob die vielen Unfallopfer das genauso sehen? Manche der Opfer können sich leider dazu nicht mehr äußern ...

16.9., 17.10 Uhr, *Desaster2*: Wer den Artikel gelesen hat, wird bemerkt haben, das explizit darauf hingewiesen wurde, dass überall dort, wo es notwendig/möglich war, Tempo-30-Zonen von der Verwaltung eingeführt wurden (Wohngebiete, Schulen etc.). Eine vollflächige Anordnung von Tempo 30 ist von daher nicht sinnvoll. Hier Unfallopfer als Rechtfertigung anzuführen ist wenig hilfreich, da diese Unfälle hinsichtlich Unfallhergang/Verschulden zu prüfen wären. Die Geschwindigkeit von 50 Km/h ist ja in den meisten Fällen



Busbahnhof Frechen – Tempo 50 kann hier zu viel sein

eher nicht die alleinige Unfallursache! Also bitte sachlich bleiben.

16.9., 18.16 Uhr, *pirattom*: Ich glaube nicht, dass die Stadtverwaltung überall dort, wo es notwendig war und ist, Tempo 30 eingerichtet hat. Zum Beispiel auf der Dr.-Tusch-Straße (am Busbahnhof) ist Tempo 50 erlaubt, und ich erlebe immer wieder gefährliche Situationen, wenn Fußgänger queren – zuweilen, weil sie unbedingt noch einen Bus erreichen wollen.

Ich finde es nach wie vor legitim, Unfallopfer als Rechtfertigung für Tempo 30 anzuführen. Ich zitiere hier ein Positionspapier der Gewerkschaft der Polizei NRW: „Die Wahrscheinlichkeit, für einen erwachsenen Fußgänger bei einem Zusammenprall mit einem Pkw tödliche Verletzungen zu erleiden, steigt zwischen 30 und 50 km/h sprunghaft an, von ca. 10 Prozent auf 80 Prozent.“

Reutlingen hat übrigens flächendeckend Tempo 30 eingeführt und im letzten Jahr keinen einzigen Verkehrs-

toten mehr gehabt. Ist man in Reutlingen unvernünftig?

17.9., 9.38 Uhr, *Desaster2*: Wenn Fußgänger in blinder Manier, weil sie z. B. einen Bus erreichen wollen, ohne auf den Verkehr zu achten die Straße queren, kann 30 Km/h bei einem unachtsamen Autofahrer auch zu viel sein. Unfälle kann ich so nicht verhindern. Ursache ist hier dann das Verhalten des Fußgängers. Das ist genau was ich meinte, Ursache und Wirkung.

Es steht jedem Bürger frei, die Stadtverwaltung auf, seiner Meinung nach, gefährliche Zonen hinzuweisen. Evtl. hilft an einem Busbahnhof aber auch einfach ein Drängelgitter anzubringen um unkontrolliertes Queren zu verhindern. Und zu Reutlingen, wie viele Unfallopfer waren es denn vorher?

17.9., 13.59 Uhr, *pirattom*: Sie haben sicherlich Recht, dass in etlichen Fällen (Fußgänger versucht Bus zu erreichen, Kind läuft dem Ball hinterher) Fehler von Fußgängern gemacht werden.

Allerdings sollte unser Verkehrssystem so sein, dass es auch Fehler zulässt und nicht einen kleinen Fehler – Kind läuft dem Ball hinterher – gleich mit dem Tode oder einer schweren Verletzung bestraft. Ein solches fehlerintolerantes System passt m.M. nicht mehr in die heutige Zeit, wo menschliches Leben einen besseren Schutz verdient.

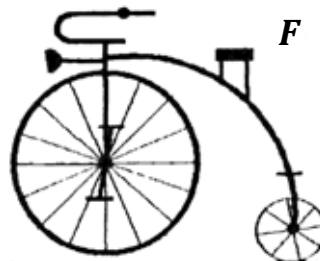
Deshalb würde ich begrüßen, wenn der Autofahrer den Fußgänger durch Tempo 30 besser schützt.

Hans-Georg Kleinmann



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

Stephan Reinen



F A H R R Ä D E R

Zubehör

Ersatzteile

Tel.: 0221-388533

FAX: 0221-3762375

Bonner Str. 244 * 50968 Köln-Bayenthal

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

Helmpflicht für Radfahrer

Ramsauers Ritterrüstung

Bundesverkehrsminister Ramsauer von der bayrischen CSU hat kurz nach den Sommerferien einen besonderen Vorschlag zur Verkehrssicherheit in die Welt gebracht.

Angesichts der steigenden Unfallzahlen mit zum Teil auch tödlichen Verletzungen von RadfahrerInnen schlägt er eine gesetzliche Helmpflicht vor. Allerdings erst dann, wenn die Unfallzahlen weiter zunehmen und die Helmnutzung nicht nennenswert steigt. Das gibt Anlass zu provozierenden Fragen: Was passiert beispielsweise, wenn alle RadfahrerInnen freiwillig einen Helm tragen und doch Verkehrsunfälle passieren?

Einseitige Sicherheit

Führt die einseitige Aufrüstung mit Helmen tatsächlich zu mehr Sicherheit? Gewiss ist dies nicht, denn jede Sicherheitsmaßnahme bringt neue Gefahren. So verschärfen Leitplanken an Autobahnen manche Unfälle. Die Einführung von ABS macht Autofahren sicherer, fördert aber auch schnelleres Fahren, wodurch andere Verkehrsteilnehmer, der Fußgänger, die RadfahrerIn wiederum stärker gefährdet werden. Und zum Fahrradhelm gibt es Videountersuchungen, die belegen, dass Autos bei RadfahrerInnen mit Helm einen geringeren Sicherheitsabstand beim Überholen einhalten als bei RadfahrerInnen ohne, Fahren mit Helm also auch eine zusätzliche Gefährdung bedeuten kann.

Was folgt nach dem Helm?

Die ernst zu nehmenden Kopfverletzungen bei Stürzen vom Rad können durch einen Helm gemildert werden, es gibt aber auch Knochenbrüche und viele andere Verletzungen. Zu deren Schutz wäre dann eine Ritterrüstung notwendig. Oder der Verkehrsminister schaut auf die Ursachen der Stürze beim Radverkehr: In vielen Fällen, wenn nicht meistens sind unachtsame Auto und LKW-FahrerInnen beteiligt.

Weshalb steigen denn die Unfallzahlen des Radverkehrs an? Unter anderem auch deshalb, weil es zunehmend mehr

RadfahrerInnen und Radfahrer gibt. In den letzten zehn Jahren ist der Radverkehrsanteil in Deutschland gestiegen. In Köln deutlich auf zur Zeit 12 Prozent. Es ist logisch, dass Radunfälle umso häufiger sind, je mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sind, ohne dass ihnen eine angemessene Infrastruktur geboten wird. Schmale, schlechte Radwege sind nur ein Stichwort.

Unsichere Radwege

Derzeit ist es noch gesetzlich vorgeschrieben, auch unfallträchtige Radwege zu benutzen. Die Unfallstatistik sagt aus, dass die meisten Unfälle auf Radwegen an Kreuzungen, Einmündungen und bei den zahlreichen Ein- und Ausfahrten passieren. Hier häufen sich auch die Unfälle mit FußgängerInnen und entgegenkommenden RadfahrerInnen sowie aufgrund fahrlässig geöffneter Autotüren. Verkehrsexperten schlagen seit Jahren vor, die Pflicht zur Benutzung der Radwege aufzuheben. Bislang wurden hierzu nur zaghafte Schritte unternommen. In Köln wie im

Umland sind noch zu viele Radwege als Pflichtradwege ausgeschildert.

Geht es dem Verkehrsminister um die Sicherheit und der Vermeidung von Unfällen? Nein, dann hätte er schon längst der Industrie vorgeschrieben, den toten Winkel beim Rechtsabbiegen, ein häufiger Unfall mit RadfahrerInnen, technisch zu beseitigen.

Und er könnte zur Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr eine Reduzierung der Geschwindigkeit vorschreiben: innerorts eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Regel und 50 km/h als Ausnahme, außerorts 70 km/h und auf Autobahnen 100 km/h. Dies würde allen VerkehrsteilnehmerInnen einen Sicherheitsgewinn bieten.

Nachtrag

Natürlich gehört zur Verkehrssicherheit, dass ich mich als RadfahrerIn jederzeit sicher verhalte: kein Alkohol, aufmerksam fahren, auf Einrichtungsrads wegen nicht in die falsche Richtung radeln.

Und ich kann freiwillig einen Helm tragen.

Roland Schüler



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



First Class Unterkunft für Ihr Fahrrad

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

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

Preise

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

Radstation
Hauptbahnhof Köln

Breslauer Platz, 50667 Köln,
Tel. (0221) 139 71 90
Fax (0221) 139 71 91
Mail: Radstation@invia-Koeln.de
www.radstationkoeln.de

ZUM FRISEUR



Für alle, die Ziele haben.

Machen Sie doch selbst einen Schnitt: Fahren Sie günstig mit Bus und Bahn!

www.vrsinfo.de

Die Schlaue Nummer (0 180 3) 50 40 30

(9 Cent/Min. aus dem Festnetz; Mobilfunk max. 42 Cent/Min.)



*Für alle,
die Ziele haben.*

Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Rheinuferstraße

Streitobjekt oder Modell für die Zukunft?

Betrachtungen zum Innenleben eines Staus und Überlegungen zu Alternativen

Am 29. März beschloss die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer (IHK) mit großer Mehrheit eine 50.000 Euro teure Kampagne, mit der sie sich für den Bau eines 60 Millionen Euro teuren Autotunnels auf der Rheinuferstraße einsetzt. Der Stadtbahn soll nach dem Willen der Landesregierung zukünftig bei der Querung der Rheinuferstraße ein größerer Vorrang gegenüber dem Straßenverkehr eingeräumt werden – deshalb erwartet die IHK unter Berufung auf ein Gutachten Staus von bis zu mehreren Kilometern Länge.

Bei einer solchen Summe lohnt es sich, diesen Stau einmal etwas genauer zu betrachten. Das Gutachten geht davon aus, dass die PKWs im Schnitt mit 1,2 Personen besetzt sind, das heißt, dass jeder PKW eine ungenutzte Kapazität von knapp vier Plätzen vorhält. Mit anderen Worten: Eine Straße, die im Stau auf den ersten Blick zu 100 Prozent ausgelastet zu sein scheint, ist unter Berücksichtigung der ungenutzten Plätze nur zu 20 Prozent ausgelastet. Jeder Betriebswirt würde, bevor er Investitionen in die Erweiterung der Straßenkapazität tätigte, zuerst versuchen, die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen. Bei einer höheren Auslastung gewinnen alle: Die öffentliche Hand spart erhebliche Kosten, und die Benutzer sparen Zeit, weil es keinen Stau mehr gibt. Und Geld, weil bei den Autos bei steigender Auslastung die Betriebskosten pro Person drastisch fallen.

Wenn es gelänge, die durchschnittliche Auslastung auf lediglich zwei Personen zu steigern, wäre der Stau bereits vom Tisch. Aber eine Steigerung der Auslastung scheint ein gesellschaftliches Tabu zu sein – stattdessen ist man lieber bereit, 60 Millionen für einen umstrittenen Tunnel auszugeben. Ist der Gesellschaft der Wunsch des Einzelnen, alleine fahren zu wollen, so viel wert?

Warum werden keine Anreize für eine bessere Auslastung der PKWs geschaffen? Man könnte zum Beispiel eine Umweltspur einrichten, auf der nur Busse,

Taxen und PKW, die mit mindestens drei Personen besetzt sind, fahren dürfen.

Umstieg in die neue Stadtbahn

Nicht weniger wirksam sind lokale Zubringerbusse mit gut vertakteten Verknüpfungen an den Stadtbahnhaltestellen und die Einrichtung von ausreichend dimensionierten Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen entlang der Stadtbahntrasse.

So viele Autofahrer wie möglich von einem Umstieg in die neue Stadtbahn zu überzeugen, muss das Gebot der Stunde lauten. Hierbei können Mobilitätsberatungsstellen vorrangig in den südlichen Stadtteilen wie Rodenkirchen, Sürth, Weiss und Godorf sowie in den angrenzenden Städten wie Wesseling und Bornheim eine wichtige Rolle spielen. Die dort angebotene Beratung sollte das ganze Spektrum der Mobilität umfassen, von der klassischen Fahrplanberatung über Bike&Ride- und Park&Ride-Angebote bis hin zu PKW-Mitfahrerbörsen und CarSharing.

Stärkung des Radverkehrs

Der von Süden kommende Radweg ist bereits vorhanden und stellt die Basis für die Verbesserung des Radverkehrs dar. Er erlaubt in Teilbereichen ein schnelles und zügiges Fahren. Trotzdem gibt es insbesondere im Bereich der Altstadt ein nicht unerhebliches Verbesserungspotential.

Die Bike&Ride-Anlagen an den Stadtbahnhaltestellen am Rheinufer müssten erweitert werden: beispielsweise an der Schönhauser Straße – hier dürfte es ein gewisses Potential an Pendlern geben, die hier die Stadtbahn verlassen, um mit dem Fahrrad den restlichen Weg zu ihrem Arbeitsplatz zurückzulegen – oder an Haltestellen, wo das Fahrrad als Zubringer zur Stadtbahn wichtig sein kann.

Pedelecs und E-Bikes können Autofahrer, denen bislang der Weg mit einem herkömmlichen Fahrrad zu weit oder zu anstrengend war, zum Umstieg animieren. Auch hierbei können die Mobilitäts-



Teures Streitobjekt Rheinuferstraße

beratungsstellen diese Fahrzeuge erklären und zur Probe bereit halten.

Süd-Nord-Busverkehr

Die nach der endgültigen Fertigstellung der Nord-Süd-U-Bahn entstehende Stadtbahn-Versorgungslücke am Rheinufer zwischen Schönhauser Straße und Breslauer Platz kann halbwegs attraktiv nur durch einen sehr guten Bus-Service geschlossen werden. Die Busse müssten in den Spitzenzeiten im 5-Minuten-Takt fahren, möglichst auf einer separaten Umweltspur. Auch erscheinen die heutigen Haltestellenabstände der KVB-Buslinie 106 zu groß und müssten verringert werden.

Fazit

Ob die Rheinuferstraße ein Streitobjekt bleibt oder ob sie ein Modell für die Zukunft wird, hängt ganz davon ab, ob man geeignete Maßnahmen einleitet und umsetzt. Hierbei ist wichtig, möglichst eine breite Palette von Maßnahmen zu verfolgen, die dann in der Summe die gewünschte Entlastung der Rheinuferstraße bringen. Und verglichen mit den 60 Millionen Euro für die Tunnellösung dürften diese Kosten eher gering sein, jedoch eine größere Wirkung auf die gesamte Stadt entfalten.

Hans-Georg Kleinmann



WARUM SICH BEI UNS ALLES UM SAUBERE ENERGIE DREHT.



**Windenergie schon
für über 80.000 Haushalte.**

Wer die Natur schonen will, arbeitet am besten mit ihr zusammen: 19 Windparks mit insgesamt 67 Windkraftanlagen liefern genug Strom, um 80.000 Haushalte komplett CO₂-neutral zu versorgen. Damit nimmt die RheinEnergie bundesweit einen Spitzenplatz ein. Aber auch mit Sonnenenergie und weiteren modernen Anlagen zur effizienten Strom- und Wärmeerzeugung sichern wir schon heute vor Ort die umweltschonende Energieversorgung von morgen. Und wir tun noch viel mehr. Was genau, erfahren Sie unter die-energiewende.de

Da simmer dabei.

RheinEnergie

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. Der verkehrspolitische Blog berichtet chronologisch über Ereignisse, die eine verkehrspolitische Relevanz und zu meist auch einen Bezug zur Mobilität in Köln haben.

16. Februar 2011: Die Kölner Polizei nimmt Stellung zu den Fahrradunfällen des letzten Jahres. In Köln fahren immer mehr Menschen mit dem Fahrrad: Die Zahl der Radfahrer ist laut einer Studie um 20 Prozent gestiegen. Trotzdem ist die Zahl der Unfälle, an denen Radfahrer beteiligt sind, insgesamt rückläufig. Der Polizeidirektor Helmut Simon stellt jedoch fest, dass die abnehmende Unfalltendenz nicht für alle Altersgruppen gelte: „Senioren werden immer häufiger Opfer von Unfällen, auch als Radfahrer. Sie sind mit komplexen Verkehrssituationen eher überfordert.“ Im Zuständigkeitsbereich der Kölner Polizei sind voriges Jahr 190 ältere Radfahrer verunglückt, 90 Prozent von ihnen wurden dabei verletzt. Zur Verbesserung der Situation setzt die Polizei auf Fahrradhelme sowie auf Appelle an alle Verkehrsteilnehmer, bei Kindern und älteren Menschen besonders vorsichtig zu sein.

Kommentar: Die Analyse der Polizei ist richtig, die daraus abgeleiteten Maßnahmen wirken allerdings hilflos und oberflächlich.

4. Mai 2011: Immer mehr Pedelecs sind unterwegs – und lösen eine Debatte um Radfahrschnellwege aus.

Zwar reden alle vom Elektro-Auto. Die Revolution, vor welcher der Straßenverkehr steht, könnte allerdings von einem anderen Fahrzeug kommen, dem Pedelec. Hierbei handelt es sich um ein scheinbar „normales“ Fahrrad, bei dem aber ein aufladbarer Elektromotor quasi mit in die Pedale tritt. Da einzelne Anbieter Pedelecs inzwischen „für deutlich weniger als 1.000 Euro verkaufen“, so Hajo Gerdemann, Sprecher des Arbeitskreises Radverkehr beim ADFC, „entwickelt sich da ein Massenmarkt.“



Pedelecs versprechen zügiges Radfahren ohne Schweiß

Gleich in doppelter Hinsicht wird laut Gerdemann das Pedelec einen Schub bekommen: „Der Bewegungsradius auf zwei Rädern wird größer. Sind bislang primär Alltagsfahrten mit einer Länge von zwei bis drei Kilometern angesagt, so erhöht sich der Radius dank Pedelec problemlos auf fünf bis zehn Kilometer.“

„Das Pedelec erlaubt höhere Geschwindigkeiten. Radfahrer mit durchschnittlicher Kondition könnten auch längere Strecken mit 25 Stundenkilometern bewältigen, ohne ins Schwitzen zu geraten“, so Gerdemann.

„Kurz und gut: Für Berufspendler, die es nicht weiter als zehn Kilometer bis zum Arbeitsplatz haben, ist das Pedelec eine ernst zu nehmende Alternative zu Auto und ÖPNV.“

Nach Ansicht Gerdemanns benötigen die Städte Fahrradschnellstraßen, um die Außenstadtteile, wo viele Berufstätige wohnen, mit der Innenstadt, wo es viele Arbeitsplätze gibt, zu verbinden. Die Schnellstraße sollte so breit sein, dass je Richtung zwei Radler nebeneinander fahren können.

Kommentar: In Köln gibt es einige Trassen, die als Schnellstraßen ausgebaut werden könnten: zum Beispiel das Rheinufer sowie Trassen entlang von Bahnstrecken. Oder man widmet geeignete Straßen zu Fahrradstraßen um.

6. Mai 2011: Der designierte Baden-Württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann will sich unter der neuen grün-roten Landesregierung für die Einführung eines Tempolimits

und einer Pkw-Maut einsetzen: „Ich bin aus drei Gründen für ein Tempolimit. Es senkt die Zahl der Verkehrstoten. Es senkt die Verkehrsemissionen. Und es sorgt für eine Verkehrsverflüssigung.“

Außerdem befürwortet Kretschmann die Einführung einer Pkw-Maut anstelle der Kfz-Steuer. Die Maut sollte für alle Straßen gelten und „möglichst individuell, also abhängig von Zeit, Ort, Straßen-

nutzungsdauer und Pkw-Modell, erhoben werden“, so Kretschmann, „Damit ließen sich Verkehrsströme senken – und lenken.“

9. Juni 2011: Vernetzt auf dem Rad – Radstationen bieten „Einweg-Miete“.

Die Radregion Rheinland wird weiter erschlossen. Neuestes Projekt: Sieben Radstationen an Rhein und Erft zwischen Bonn und Neuss schließen sich zu einem Mietangebot zusammen: Köln, Brühl, Kerpen-Horrem, Bonn, Grevenbroich, Neuss und Düsseldorf. Damit kann man beispielsweise ein Rad in Köln mieten und in Düsseldorf wieder abgeben. Die Einweg-Miete ist etwas teurer als die reine Radausleihe am selben Ort. Der Zuschlag beträgt zwischen zwei und acht Euro pro Rad. Weitere Infos unter www.radregionrheinland.de.

Kommentar: Ein gutes Angebot, welches interessante Ausflugsvarianten ermöglicht, vor allem in Kombination mit dem ÖPNV.

17. Juni 2011: Die KVB zieht Bilanz für das Jahr 2010: Erneut hat das Unternehmen einen Rekord bei den Fahrgastzahlen aufgestellt. Im Jahr 2010 wurden rund 272 Millionen Fahrgäste befördert – ein Zuwachs von 2,5 Prozent gegenüber 2009.

Zur dringend gewordenen Erhöhung der Kapazitäten beabsichtigt die KVB den Umbau der zentralen Ost-West-Achse zwischen Deutz und dem Aachener Weiher, um hier zukünftig längere Züge in Dreifachtraktion einzusetzen. Die

hierzu erforderliche Untersuchung soll gemeinsam mit der Stadt kurzfristig auf den Weg gebracht werden.

Auch die Verdichtung des Nachtverkehrstaktes auf 30 Minuten an Wochenenden soll noch vor Ende 2011 zur Umsetzung kommen.

Kritisch äußert sich der KVB-Vorstandssprecher Jürgen Fenske zu der milliardenschweren Förderung der Elektro-Autos. Hier werde ein ganz falscher Schwerpunkt gesetzt: „Ein Auto ist ein Auto. Und Individualverkehr in der Innenstadt ist Individualverkehr in der Innenstadt.“



Tempo 30 rettet Leben

1. September 2011: In ihrem verkehrspolitischen Programm fordert die Gewerkschaft der Polizei Nordrhein-Westfalen Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften.

„Wir kämpfen für die Vision Zero, die Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten auf null. Deshalb ist die Diskussion über neue Geschwindigkeitsgrenzen unvermeidlich – inner- wie außerorts“, erklärte der Landesvorsitzende Frank Richter zum Programm seiner Gewerkschaft. Neben der Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen halten die Verkehrsexperten der Polizei auch eine Umkehrung der bestehenden 50/30 km/h-Regelungen in den Städten für sinnvoll. „Statt Wohngebiete durchgängig als Tempo-30-Zonen auszuweisen, müssen wir darüber nachdenken, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Städten auf 30 Stundenkilometer zu beschränken. Durchgangstraßen, auf denen schneller gefahren

werden darf, würden dann entsprechend ausgeschildert“, sagte Richter.

„Die Wahrscheinlichkeit für einen erwachsenen Fußgänger bei einem Zusammenprall mit einem Pkw tödliche Verletzungen zu erleiden, steigt zwischen 30 und 50 km/h sprunghaft an, von ca. 10 Prozent auf 80 Prozent“, heißt es in dem Positionspapier.

Kommentar: Endlich versucht die Polizei ihrer Pflicht nachzukommen, die Fußgänger und die Radfahrer zu schützen.

5. September 2011: Obwohl viele Radwege in Köln nicht den Kriterien der Straßenverkehrsordnung entsprechen, hielt sich bislang die Stadtverwaltung mit einer Aufhebung der Radwegenutzungspflicht stark zurück. Das soll sich jedoch ändern: Mit Hilfe eines eigens entwickelten Hinweisschildes („Benutzungspflicht hier aufgehoben! Radverkehr auf der Fahrbahn ist zulässig!“) hebt nun die Stadtverwaltung für ausgewählte Radwege die Benutzungspflicht auf. Das neue Schild soll Autofahrer und Radfahrer auf die neue Situation aufmerksam machen. Die Polizei begrüßt die Maßnahme: „Mit der Aufhebung der Nutzungspflicht könnte die Verkehrssicherheit vergrößert werden. Besonders bei Abbiegevorgängen werden Radfahrer zu oft übersehen. Wenn sie aber selbst auf der Straße sind, haben Autofahrer die Fahrräder besser im Blick.“

Kommentar: Eine nette Geste der Stadtverwaltung. Es bestehen jedoch große Zweifel, ob Radfahrer und Autofahrer das Schild überhaupt beachten. Es ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, jedoch viel zu zaghaft. Besser wäre es, Tempo 30 für die betroffenen Straßen anzuordnen oder – in Fällen von hohem Fahrradverkehrsaufkommen – die Straße zu einer Fahrradstraße zu erklären. Zum Beispiel die Maybachstraße oder die Velo-Route über die Wälle.

18. September 2011: Bei der Berlin-Wahl erringt die Piratenpartei einen überraschenden Erfolg – nicht zuletzt mit ihrer Forderung nach einem fahrscheinfreien ÖPNV, auch Nulltarif genannt.

In diesem Zusammenhang ist ein Schreiben des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) an den Landrat des Rhein-Erft-Kreises aus dem Jahr 2008 interessant. Seitens der Politik war die „Übertragbarkeit des Nulltarifes in Hasselt, Belgien, auf den VRS“ an-

gefragt worden. In der Stadt Hasselt (71.000 Einwohner) kann seit 1997 der ÖPNV kostenlos genutzt werden. Der VRS rät vom Nulltarif ab, nicht zuletzt, weil „zu den Verkehrsspitzen die Kapazitäten der Fahrzeuge oftmals ausgereizt sind und weitere Fahrgäste nur durch die Ausweitung des Angebots befördert werden können.“ In Hasselt stieg nämlich die durchschnittliche Anzahl der täglichen Fahrgäste von 1.000 auf 12.600 an und die Anzahl der Linienbusse wurde von anfänglich 9 auf 46 erhöht.

Kommentar: Durch einen Nulltarif käme es zu sehr starken Verschiebungen beim Verkehr, vor allem vom Auto hin zum ÖPNV. Viele externe Kosten des Individualverkehrs, wie Unfälle und Umweltverschmutzung würden reduziert. Auch Menschen, die aus finanziellen Gründen am Verkehr bislang nicht oder kaum teilnehmen können, würden wieder mobil. Last but not least: Köln würde dadurch eine ganz andere Stadt.

21. September 2011: „Aus für Tempo 70 in Köln“ titelt eine Kölner Tageszeitung. Auf dem nördlichen Abschnitt der Rheinuferstraße gilt ab sofort ein Höchsttempo von 50 km/h. Auch auf der Riehler Straße und weiteren Straßen soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit bald herabgesetzt werden.

„Es geht um die Reduzierung von Unfallrisiken und um besseren Umweltschutz durch weniger Schadstoffausstoß“, sagt der Baudezernent Bernd Streitberger.

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) hat „mit Unverständnis“ auf das Vorhaben reagiert. „Wer behauptet, eine Tempodrosselung vermindere Unfälle und Schadstoffausstoß, muss das erst einmal beweisen“, so IHK-Geschäftsführer Ulrich Soënius.

20. Oktober 2011: Harald Mertens beschäftigt sich als Leiter der Direktion Verkehr bei der Polizei des Rhein-Erft-Kreises mit der Sicherheit der Radfahrer. In einem Interview mit einer großen Kölner Tageszeitung wurde er gefragt, was er von der Helmpflicht halte: „Ich bin da eher skeptisch. Natürlich wäre es wichtig, wenn jeder Radfahrer einen Helm tragen würde. Unsere Aufgabe sollte es aber eigentlich sein, dass es zu diesen Unfällen gar nicht kommt.“

Mertens sieht nur wenig Möglichkeiten, künftig mehr Unfälle zu verhindern: „Der Radverkehr nimmt zu, die Verkehrsinfrastruktur hinkt aber hinter-



Auf Radwegen werden Radfahrer leicht übersehen

her. Heute haben wir viele separate Radwege, obwohl wir die Fahrräder eigentlich konsequent auf die Straße holen müssten, damit sie für die Autofahrer besser sichtbar sind. Viele Unfälle passieren beim Abbiegen an Radwegen, die entweder durch ein Gebüsch oder durch geparkte Autos von der Straße getrennt sind. Oft genug hören wir dann, dass die Autofahrer die Radfahrer nicht gesehen haben.“

Auf die skeptische Frage des Reporters, ob es denn gut gehen könne, wenn Radfahrer und Autofahrer gemeinsam

auf der Straße führen, entgegnete Mertens: „Auch da müssen wir umdenken. Es geht nicht nur darum, dass Autofahrer auf Radfahrer Rücksicht nehmen und umgekehrt. Wir haben hier einfach zwei Verkehrsmittel mit völlig unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Um das Problem zu lösen, brauchen wir eigentlich an viel mehr Stellen in den Städten Tempo 30, wo bisher Tempo 50 gilt. Leider

lässt das die Straßenverkehrsordnung aber noch nicht zu.“

Kommentar: Von solchen Polizeidirektoren kann man in manchen Städten nur träumen ...

27. Oktober 2011: Angesichts ständig steigender Fahrgastzahlen wagen die Kölner Verkehrsbetriebe einen Blick in die Zukunft – bis ins Jahr 2050. In der KVB-Lounge diskutierten ihr Vorstandsvorsitzender Jürgen Fenske, Oberbürgermeister Jürgen Roters, Ulrich Soënius, Geschäftsführer der In-

dustrie- und Handelskammer, und der Zukunftsforscher Felix Huber. Die Experten waren sich darin einig, dass die viel diskutierte und stark frequentierte Ost-West-Achse zwischen Heumarkt und Gürtel so bald wie möglich ausgebaut werden müsse. Fenske schlug vor, auf den Linien 1 und 7 künftig mit Dreifachzügen zu fahren. Von „sofortigem Handlungszwang“ sprachen Roters und Fenske, die gleichzeitig auf hohe Kosten durch den Umbau von Stationen und Bahnsteigen für die 87 Meter langen Dreifach-Bahnen hinwiesen.

In einer Studie unterstrich Bauingenieur Felix Huber von der Universität Wuppertal, dass es zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Metropolen wie Köln keine Alternative gebe. Die Fahrgastzahlen schnellten nach oben. Außerdem müsse die Stadt Köln bis 2050 den Ausstoß von Treibhausgasen um 80 Prozent senken. Die Zahl der Senioren, die die Bahn oder den Bus benutzen, statt mit dem eigenen Auto zu fahren, werde deutlich ansteigen.

Hubers Fazit: Der Anteil des ÖPNV an allen Wegen müsse sich im Vergleich zu heute mehr als verdoppeln.

Hans-Georg Kleinmann



cambio CarSharing Jetzt auch in Bonn

Seit Mitte November rollen sie durch die Bundesstadt: sechs nagelneue Spritsparer der Marke Ford Fiesta ECONetic, 5-türig und mit Bonner Kennzeichen.

Für cambio ist die 14. Stadt im Verbund ein naheliegendes Aktionsfeld: „Studentisch und grün geprägt, jede Menge Institutionen und eine erkleckliche Zahl an Bestandskunden, die bis dato ihre Autos in Köln gebucht haben“, waren laut Vertriebsleiterin Tanya Bullmann der entscheidende Anstoß für eine eigenständige cambio-Unternehmung in Bonn.

Zur Standardausstattung der Bonner cambio-Autos gehören Navigations-system, Klimaanlage, Bluetooth Freisprecheinrichtung, ein CD-Radio mit Anschlussmöglichkeit für MP3-Player oder i-Pod sowie ein Kindersitz.



Die ersten beiden Stationen gingen in der Nordstadt an den Start. In der Paulstraße stehen die Autos im Hof des Hauses Nr. 26. Und in der Stiftsgasse 29 öffnet sich für cambio-Kunden das Rolltor zu den überdachten Stellplätzen. Von dort aus soll das Stationsnetz Knoten für Knoten erweitert werden.

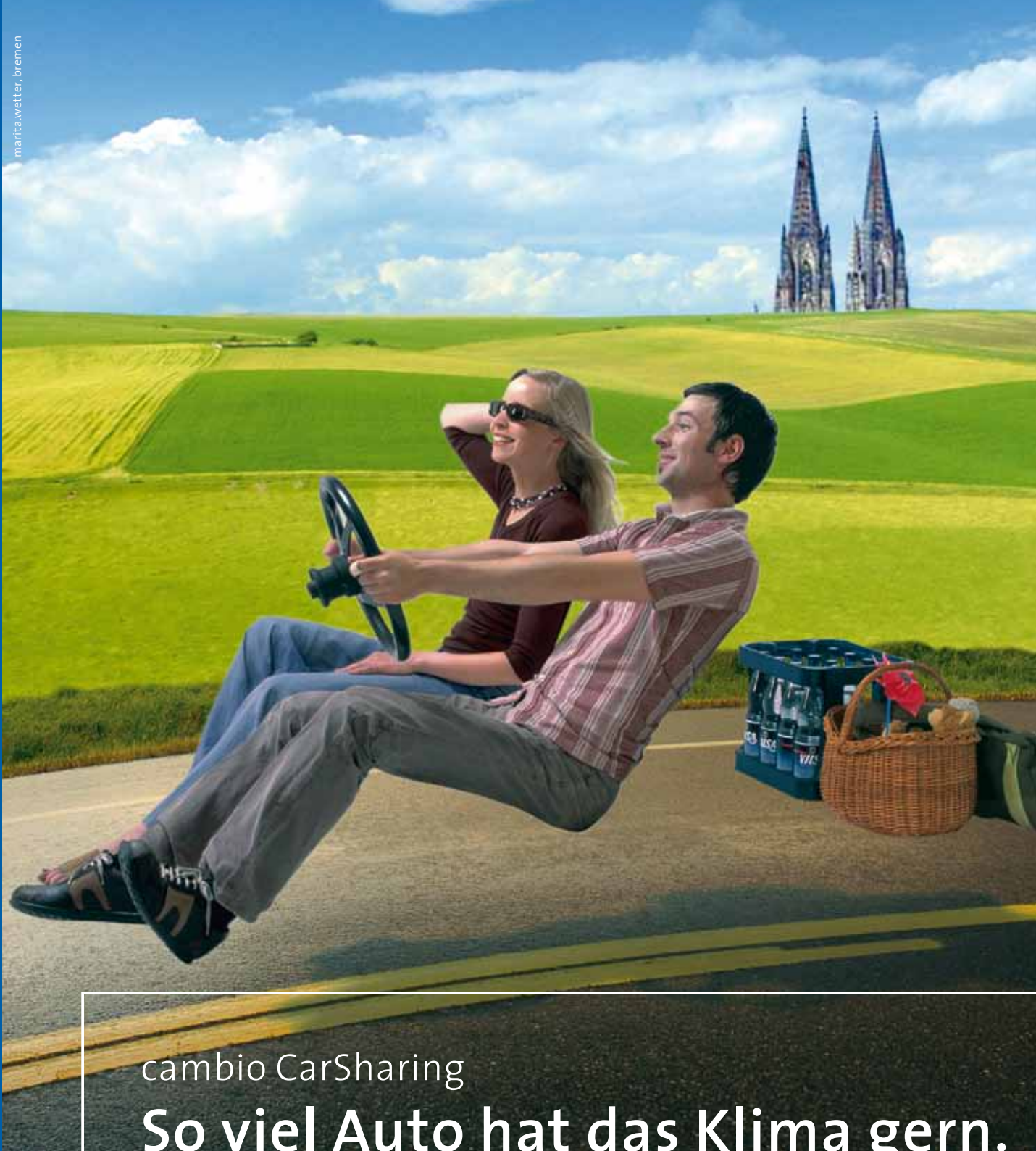
„Ein dichtes Stationsnetz, dort wo die Menschen leben und arbeiten, das ist unser Konzept“, so Thomas Ross, Geschäftsführer der cambio Bonn. „Des-halb konzentrieren wir uns zunächst

auf einen Stadtteil und erweitern von dort aus das Angebot. In Bonn können wir viel bewegen“, ergänzt Ross. „Auf Grundlage unserer Erfahrungen zum Beispiel in Köln oder Bremen wissen wir, dass sich ein qualitativ hochwertiges CarSharing-Angebot schnell rum-spricht. Wir freuen uns auf diese neue Aufgabe.“

Informationen für Einstiegswillige und Interessierte gibt es jeden Freitag um 18 Uhr im RadHaus des ADFC (Breite Straße 71). Dort erklären cambio-Mitarbeiter wie CarSharing mit cambio funktioniert. Wer seinen Führerschein und seinen Personalausweis mitbringt, kann bereits montags ab 14 Uhr fahren. Bis zum 31. Januar 2012 gibt's als Bonbon für Bonner Neukunden die einmalige Anmeldegebühr in Höhe von 30 Euro als Fahrtgutschrift.

Elisabeth Rohata





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

Klimaschutzkonzept für die Stadt Köln

Gutachten für Teilbereich Verkehr vorgestellt

Das Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln hat das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH beauftragt, als Baustein für das geplante städtische Klimaschutzkonzept ein Gutachten für den Teilbereich Verkehr zu erstellen.

Die Stadt Köln ist im Klimaschutz ein zentraler Akteur, denn mit etwa 1,6 Millionen Tonnen wird ein erheblicher Anteil der verkehrsbedingten städtischen CO₂-Emissionen in Bereichen verursacht, die in die direkte Zuständigkeit der Stadt fallen und in denen sie selbst Minderungsmaßnahmen umsetzen kann.

Welche Ziele zur CO₂-Minderung hat Köln?

Dass in Köln auf lokaler Ebene verstärkt Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr durchgeführt werden müssen, dazu hat sich die Stadt mit ihrer Mitgliedschaft im Klimabündnis und der Unterzeichnung des Bürgermeisterkonvents verpflichtet. Damit verbunden sind sehr ambitionierte CO₂-Minderungsziele, und zwar gegenüber 1990 40 Prozent weniger CO₂ bis 2020, 50 Prozent bis 2030 und 80 Prozent bis 2050. Die in der Stadt wirksam werdenden Klimaschutzmaßnahmen auf europäischer Ebene, des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen im Verkehrsbereich werden allein nicht ausreichen, dies zu erreichen.

Um die Anstrengungen der Stadt Köln im Klimaschutz auch im Verkehrsbereich voranzutreiben, hat das Wuppertal Institut in seinem Gutachten Handlungs-

empfehlungen für den Verkehrsbereich erarbeitet mit dem Ziel, der Verwaltung und der Politik in der Stadt zur Ergänzung der bisherigen Klimaschutzaktivitäten weitere Handlungsoptionen, konkrete Handlungsfelder und noch nicht erschlossene CO₂-Minderungspotenziale im Verkehrsbereich aufzuzeigen.

Welche Maßnahmen empfiehlt das Gutachten?

Das Gutachten empfiehlt insgesamt 29 Maßnahmen zur Minderung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen unter anderem aus den Bereichen Radverkehr, ÖPNV, Wirtschaftsverkehr und Öffentlichkeitsarbeit. Fünf der vorgeschlagenen Maßnahmen haben dabei aus Sicht des Wuppertal Instituts und der Verwaltung eine besonders hohe Umsetzungspriorität. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um

- die Ausweitung der Förderung des Radverkehrs,
- die Durchführung einer Informations- und Imagekampagne zum Zufußgehen und zur Fahrradnutzung auf Kurzstrecken,
- das Angebot eines Mobilitätspakets für Neubürger,
- eine Geschwindigkeitsreduzierung im gesamten Straßennetz sowie
- die räumliche und finanzielle Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.

Ausschlaggebend für die Auswahl der Maßnahmen mit besonders hoher Priorität waren unter anderem die in Köln für die Umsetzung bedeutsamen Rahmen-

bedingungen, die vor Ort vorhandenen Akteure und die von der Maßnahme zu erwartenden CO₂-Einsparungen. Die Aufbereitung der Maßnahmen im Gutachten umfasst dabei beispielsweise detaillierte Informationen zu den mit der Umsetzung der Maßnahmen jeweils verbundenen Kosten, den Zeitpunkt der Einbin-

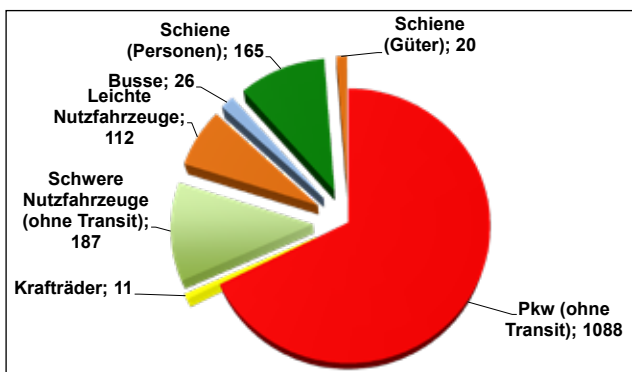
dung der für die Umsetzung relevanten Akteuren oder den mit der Maßnahme erreichbaren CO₂-Einsparungen.

Bei der Empfehlung, die **Förderung der Fahrradnutzung** im Stadtverkehr auszuweiten soll eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation gebündelt und parallel durchgeführt werden um den Modal-Split-Anteil des Fahrrads zu Lasten der Pkw-Nutzung deutlich zu erhöhen.

Die **Imagekampagne zur Förderung klimaneutraler Mobilität auf Kurzstrecken** hat zum Ziel, die Kölner Bürgerinnen und Bürger zur verstärkten Nutzung klimaschonender Verkehrsträger auf Kurzstrecken anzuregen. Im Zuge einer fortgesetzten Werbekampagne können Kinospots, Großflächenplakate, Banner an Brücken, Fußbodenkleber auf Straßen und Gehwegen und Medienberichte dazu genutzt werden, Autofahrerinnen und Autofahrer auf kurzen Strecken zum Umstieg auf den Rad- oder Fußverkehr zu bewegen sowie Radfahrer und Fußgänger in ihrer Verkehrsmittelwahl zu bestätigen und zu motivieren.

Das **kostenlose Mobilitätspaket für Kölner Neubürgerinnen und Neubürger** hat zum Ziel, den Anteil des ÖPNV zu Lasten des Pkw zu erhöhen. Es soll ausführliche Informationen zu den Mobilitätsmöglichkeiten in Köln enthalten, beispielsweise Materialien zum Rad- und Fußverkehr, Fahrradverleihsystemen, ÖPNV und Angeboten zur gemeinschaftlichen Autonutzung. Die Informationen zum ÖPNV sind stadtteilspezifisch aufbereitet (Fahrpläne der Haltestellen im neuen Wohnumfeld, Tarifinformationen) und enthalten auch ein Monatsticket zur kostenfreien Probenutzung des ÖPNV im Kölner Stadtgebiet.

Durch die im Gutachten vorgeschlagene **Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit** soll der spezifische Kraftstoffverbrauch des Pkw-Verkehrs in der Stadt reduziert und eine Verlagerung von Autoverkehr zu klimaschonenderen Verkehrsmitteln erreicht werden. Konkret werden eine Reduzierung in verkehrsberuhigten Wohnbereichen



CO₂-Emissionen des Verkehrs in Köln (in 1.000t) ohne Flug- und Transitverkehr

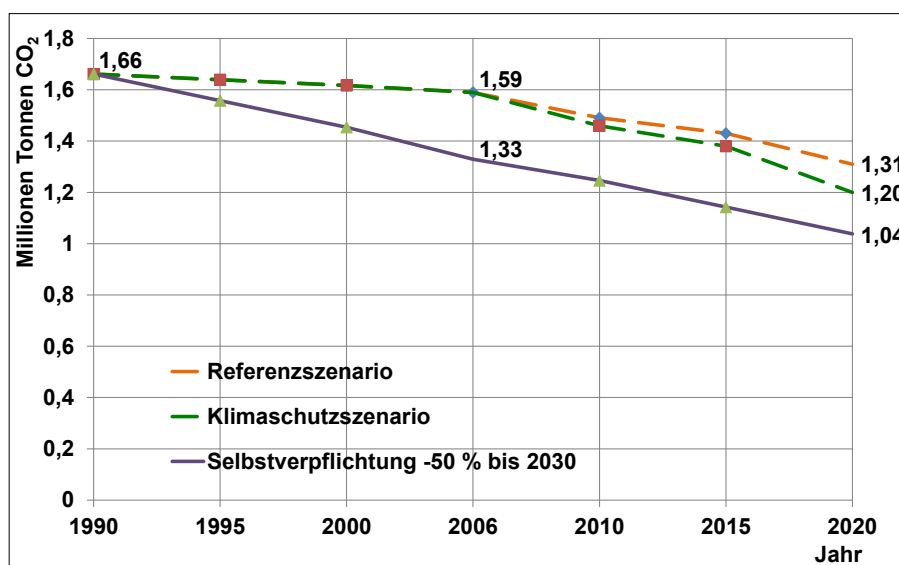
auf Schrittgeschwindigkeit, in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen einheitlich auf Tempo 10 und 20, im Standardnetz auf Tempo 30 und auf ausgewählten Haupttrouten auf Tempo 50 empfohlen.

Durch die räumliche **Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung** im Kölner Stadtgebiet und die **Anpassung der Tarife** durch Gebührenerhöhung soll weiterer Pkw-Verkehr auf den Umweltverbund verlagert, der Pkw-Ziel- sowie der Parksuchverkehr reduziert werden.

Welche CO₂-Einsparungen sind mit den empfohlenen Maßnahmen möglich?

Ein zentrales Kriterium der empfohlenen Maßnahmen ist, dass sich mit ihnen eine ambitionierte Umsetzung vorausgesetzt, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Köln reduzieren lassen. Daher sind die im Gutachten 29 vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer CO₂-Minderungswirkung abgeschätzt worden. Dazu wurden zwei Szenarien erstellt, ein Referenz- und ein Klimaschutzszenario. Beide Szenarien schätzen die mögliche Entwicklung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Köln bis zum Jahr 2020 ab. Das Referenzszenario stellt die Entwicklung der Emissionen dar, wenn in Köln auf kommunaler Ebene keine zusätzlichen verkehrlichen Minderungsmaßnahmen mehr durchgeführt werden, das Klimaschutzszenario berücksichtigt die Minderungswirkung der empfohlenen Maßnahmen vor dem Hintergrund ihrer ambitionierten Umsetzung.

Insgesamt ließen sich mit den vorgeschlagenen Maßnahmen insgesamt bis 2020 zusätzlich etwa 110.000 Tonnen verkehrsbedingtes CO₂ pro Jahr vermeiden. Mit rund 62.000 Tonnen zusätzlicher jährlicher Einsparung trägt allein die verstärkte Förderung des Radverkehrs zur Minderung bei. Im Vergleich ist die Minderungswirkung beispielsweise durch eine verstärkte Nutzung von Elektroautos in Köln mit voraussichtlich rund 15.000 Tonnen CO₂ jährlich deutlich geringer anzusetzen. Dies zeigt, dass im Verkehrsbereich vor allem die bekannten, vergleichsweise wenig innovativen Maßnahmen, die auf eine Verlagerung von Pkw-Verkehren auf klimaschonendere Verkehrsmittel abzielen, ein höheres Einsparpotenzial haben als „innovativere“ Fahrzeug-



Zielvorgabe und erreichte CO₂-Minderung (in Millionen Tonnen) der verkehrsbedingten Emissionen ohne Flug- und Transitverkehr

technik. Maßnahmen zur Verlagerung von Pkw-Fahrten wirken sich zudem in der Regel deutlich positiver auf die regionale oder lokale Wertschöpfung aus als fahrzeugtechnische Maßnahmen, da ein geringerer Pkw-Verkehr die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums erhöht und die besseren Bedingungen zur Nahmobilität zu Fuß oder mit dem Rad Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote vor Ort stärken können.

Wo wird Köln im Jahr 2020 stehen?

Beim Vergleich der aufgrund der Selbstverpflichtungen erforderlichen CO₂-Minderung mit dem bisher Erreichten und den im Gutachten empfohlenen weiteren Maßnahmen wird deutlich, dass diese im Verkehrsbereich nicht ausreichen werden, um das für 2020 gesetzte Minderungsziel zu erreichen. Es sind somit besondere Anstrengungen notwendig um auch im Verkehrssektor die CO₂-Minderung zu erreichen, zu der sich Köln verpflichtet hat. Dazu ist eine ambitionierte Umsetzung der ausgewählten Maßnahmen notwendig und darüber hinaus das politische Einwirken der Stadt auf das Land NRW und den Bund. Denn sowohl die Verbesserung der Fahrzeugeffizienz als auch infrastrukturelle Maßnahmen im überörtlichen Personen- und Wirtschaftsverkehr wirken sich indirekt mindernd auf die lokale Belastungssituation aus.

In den verschiedenen Fachplanungen der Verwaltung besteht ein ausgeprägtes

Problembewusstsein und ist ein starker Wille vorhanden, das Verkehrssystem in Köln zu Gunsten klimaschonender Mobilität umzugestalten und dabei auch „heiße Eisen“ anzufassen. Auch außerhalb der Verwaltung engagieren sich die Kölner Bürgerinnen und Bürger in zahlreichen Agendagruppen, Verkehrs-, Fahrgast- und Umweltverbänden und weiteren Initiativen für einen umwelt- und klimaschonenden sowie sozialverträglicheren Verkehr in der Stadt. Da inzwischen erhebliche Teile der Kölner Bevölkerung für die negativen Auswirkungen des Verkehrs sensibilisiert sind, gibt es gute Voraussetzungen zur Ausweitung der Umsetzung verkehrlicher Klimaschutzmaßnahmen. Dazu sollten die bestehenden Ziele und der daraus noch resultierende Handlungsbedarf jedoch durch die Stadt offensiver kommuniziert werden als dies derzeit der Fall ist.

Die im Rahmen des Gutachtens erstellte Bilanzierung der verkehrlichen CO₂-Emissionen auf dem Gebiet der Stadt Köln, die Handlungsfelder sowie die vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen sollen als Grundlage für eine Debatte professioneller und gesellschaftlicher Akteure in Köln dienen. Es ist zu klären, welche Ziele und Leitbilder die Stadt Köln zur Verkehrsentwicklung unter den Maßgaben des Klimaschutzes verfolgen sollte und welche Maßnahmen sie hierzu umsetzen möchte.

Susanne Böhler-Baedeker,

Ulrich Jansen, Wuppertal-Institut



Stadt Köln

Auf zum Klimaschutz!

Die Stadt Köln hat sich mehrfach zum Klimaschutz bekannt. Nun sollen auch Schritte folgen.

In dem zum städtischen Klimakonzept gehörenden vorgezogenen *Sofortmaßnahmenprogramm 2012* gibt es neben einem umfangreichen Bereich Energie auch Betrachtungen zum Klimafaktor Verkehr. Dieser wurde vom renommierten Wuppertal Institut bearbeitet (siehe Artikel auf S. 36). Die Darstellung der theoretischen Grundlagen und der Energie- und CO₂-Bilanz des Verkehrs zeigte deutlich, dass vorrangig der Auto- und der Luftverkehr zur CO₂-Verschmutzung beitragen. Um also wirksamen Klimaschutz zu betreiben, muss sich hier etwas ändern – für VCD-Mitglieder keine neue Erkenntnis, sondern ein Grund für die Mitgliedschaft.

Gutachter-Empfehlungen

Als inhaltliche Schwerpunkte werden vom Wuppertal Institut mit der Priorität „sehr hoch“ vorgeschlagen:

- Ausweitung und Förderung des Radverkehrs in Köln,
- Informations- und Imagekampagne zum Zufußgehen und zur Fahrradnutzung auf Kurzstrecken,
- Angebot eines Mobilitätspakets für NeubürgerInnen Kölns,
- Geschwindigkeitsreduzierung im Kölner Straßennetz,
- Erweiterung der Stellplatzreduzierung,
- Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung und Anpassung der Tarife,
- Förderung der klimaschonenden Mobilität auf Schulwegen.

Nachfolgend einige Kommentare zu den einzelnen Punkten in der obigen Reihenfolge:

- Die zur Förderung des Radverkehrs bislang getroffenen Maßnahmen in Köln werden dessen Zunahme immer noch nicht gerecht.
- Alle, die bei einer Kurzstrecke mit dem Rad oder zu Fuß vor Kölner Ampeln gewartet haben, wissen um die Misere in Köln. Auch Ampeln

mit neuerer Steuerung missachten den Rad- und Fußverkehr immer noch.

- Ein Schnupperticket für die KVB ist keine schlechte Idee, kann Neubürger aber auch abschrecken, solange auf vielen Strecken notwendige Verbesserungen unterbleiben.
- Da ketten sich immer noch Bezirksbürgermeister an Tempo-70-Schilder und CDU sowie FDP sehen bei deren Abschaffung das Abendland bedroht.
- Parkplätze sind in Köln heilig, selbst wenn in der Nähe neue Tiefgaragen entstehen. Oder warum konnten nach der Umgestaltung der Bechergasse am Alter Markt beidseitig neue Autoparkplätze entstehen?
- So allmählich arbeitet sich die Verwaltung bei der Parkraumbewirtschaftung aus der Innenstadt in die Vororte vor, doch Köln ist groß! Ähnlich ist es mit den Tempo-30-Zonen, daran wird seit 15 Jahren gearbeitet.
- Die Aktivitäten von VCD und VRS zum Schulweg ohne Auto wurden bisher von der Stadt missachtet.

Schwerpunkte der Stadt

Nun soll ja das Klima ab dem Jahr 2012 gerettet werden. Da es der Stadtverwaltung leider nicht möglich ist, alle Vorschläge der Priorität „sehr hoch“ sofort anzugehen, wurden drei Maßnahmen ausgewählt.

Der **Radverkehr** soll durch die Errichtung von 2.000 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten pro Jahr gefördert werden. Derzeit schafft das Team des Fahrradbeauftragten 1.000 Stellplätze pro Jahr. Forderung des Wuppertal Institutes: 6.000 Stellplätze pro Jahr. Kompromiss der Stadt Köln zum schnellen Klimaschutz: ab 2012 dann 3.000 Stellplätze.

Der VCD rät zu einer schnelleren Förderung von Fahrradabstellanlagen. Um auch das Klimaschutzziel „Erweiterung der Stellplatzreduzierung“ zu unterstützen, sollten die Verfahren zur Umwandlung von Autoparkplätzen in Fahrradabstellanlagen vereinfacht werden.

Das Angebot eines **Mobilitätspakets für Neubürger** wird unterstützt. Neben

einer kostenlosen Schnuppermonatskarte soll es wohnortnahe weitere Mobilitätsinformationen geben, wie Fahrradkarten, Infos zu Fußwegen oder zum Carsharing. Legen wir die Erfahrungen aus München, wo es ein ähnliches Paket gibt, zugrunde, können in Köln jährlich 11.000 Tonnen CO₂ gespart werden.

Und wenn es dann noch zu Verbesserung im ÖPNV kommt, haben alle etwas davon.

Einen weiteren eigenen Vorschlag bringt die Verwaltung ein: **Diensträder für die Stadtverwaltung**. Neben der CO₂-Reduzierung ist es hier vor allem der Vorbildcharakter, der diese Maßnahme als stimmig erscheinen lässt. Die Idee des Fahrradbeauftragten vor einem Jahr hat ja schon zu ersten Diensträdern (darunter Pedelecs) geführt. Sie wird so gestärkt und schneller umgesetzt.

Fazit

Angesichts der 1.978.000 Kilotonnen CO₂, die auf den Straßen erzeugt werden, erscheinen die Sofortmaßnahmen des Klimakonzepts für 2012 viel zu kurz gesprungen. Schnellere und wirksamere Schritte bleiben notwendig. Nicht nur Deutschland und die Welt, sondern auch Köln hinkt weit hinter dem her, was zur Klimaretung geboten ist.

Roland Schüler



ECONATIV

ökologisches Renovieren

Wir bieten

umweltfreundliche Produkte zu den Themen:
Kleines Renovieren – Neues Bauen – Gesundes Wohnen – Effizientes Energiesparen.

Verwirklichen Sie

GreenBuilding als Bauphilosophie für eine bessere Wohnqualität.

ECONATIV

Ökologischer Baustoffhandel
Alteburger Str. 66
D- 50678 Köln
0221 - 130 51 80
www.econativ.de

Fahrscheinkauf VRS-Anschlusstickets

Wie kauft man ein Anslussticket an einem Automaten der Deutschen Bahn?

Wer als Inhaber eines Jobtickets, Semestertickets oder einer anderen VRS-Netzkarte mit Zügen des Nahverkehrs zu einem Ziel außerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg fahren möchte, benötigt ein Anslussticket. Leider hat die Bahn ihre Automaten nicht so vereinfacht, dass es für den Kauf eines solchen Tickets ein einheitliches Verfahren gibt. Daher stellen wir Ihnen heute für die wichtigsten Ziele an den von Köln ausgehenden Bahnstrecken die möglichen Wege für den Kauf eines Anslusstickets vor (siehe Tabelle).

1. **Anslussticket NRW:** *NRW-Tarif* → *Anslusstickets für Inhaber von Zeitkarten*. Weiter wie beim üblichen Fahrkartenkauf mit Eingabe von Start, Ziel usw.
2. **DB Weiterfahrt:** Gesamtes Angebot → *Service und Zusatzkarten* → *Fahrkarten zur Weiterfahrt* → *DB-Weiterfahrt*
3. Bisweilen, allerdings nicht für die unten beschriebenen Ziele, ist es auch möglich, einen **normale Fahrschein** zwischen dem Grenzbahnhof und dem gewünschten Zielort zu kaufen.

Alle Angaben ohne Gewähr.

Kay Queetz

Ziel	Grenzbahnhof VRS (als Startbahnhof einzugeben)	Art des Anslusstickets
Düsseldorf	Langenfeld (Rhld)-Berghausen	Anslussticket NRW
Wuppertal	Solingen-Hbf	Anslussticket NRW
Siegen	Niederschelden-Nord	Anslussticket NRW
Koblenz (rechtsrhein.)s	Neuwied	DB-Weiterfahrt
Koblenz (linksrhein.)	Bonn-Mehlem	DB-Weiterfahrt
Altenahr	Bonn-Mehlem	DB-Weiterfahrt
Trier	Gerolstein	DB-Weiterfahrt
Aachen	Düren	Anslussticket NRW
Mönchengladbach	Grevenbroich	Anslussticket NRW
Neuss	Nievenheim	Anslussticket NRW

Ziele und Art des Anslusstickets

Bahnfahrzeuge Ramsauers Fahrzeugwunder

Vor einem Jahr wurde den leidgeplagten Fahrgästen der Regionalbahnen versprochen, dass es neue Fahrzeuge geben soll: Der RE 9 von Aachen nach Siegen sollte ganz neue Fahrzeuge erhalten, so auch Talente, der RE 1 sollte mit sechs Wagen fahren, ebenso der RE 5 von Emmerich nach Koblenz. Wenn der RE 1 nach Paderborn alle zwei Stunden als Ersatz-IC fährt, hat er tatsächlich einen Zusatzwagen, ansonsten hat sich jedoch bislang nichts getan.

Angesichts dieser Situation hat sich Bundesverkehrsminister Ramsauer im

Sommer des Problems angenommen und gehandelt. Zunächst mit Worten, dann aber auch mit Folgen: Zum 12. Dezember gibt es neue Fahrzeuge. Doch nicht für das Rheinland. Die 42 neuen Fahrzeuge werden nach Nürnberg ausgeliefert, also nach Bayern, wo Herr Ramsauer herkommt und sein Wahlvolk wohnt, während wir uns hier im Rheinland weiter in überfüllte Fahrzeuge quetschen. So funktioniert Verkehrspolitik, nicht am Bedarf orientiert, sondern nach Parteiabstammung.

Roland Schüler

NRW-Fahrplanbuch Alle Züge in NRW auf einen Blick



Nachdem die Deutsche Bahn vor mehreren Jahren das gedruckte Fahrplanbuch eingestellt hat, wurde diese Lücke vom Land Nordrhein-Westfalen gefüllt und so sichergestellt, dass Fahrplaninformationen weiterhin nicht nur online oder per Telefon zur Verfügung stehen. Damit werden nicht nur die Menschen ohne Internet-Zugang beachtet, sondern wird auch dem Wunsch vieler Fahrgäste entsprochen, die zur Orientierung über das Zugangebot die Papierausgabe bevorzugen.

Das aktuelle *NRW-Fahrplanbuch 2012* ist zum Fahrplanwechsel im Dezember erschienen und enthält die Übersicht und Fahrpläne aller Zugverbindungen, die in NRW halten. Zur schnellen Orientierung gibt es drei Netzpläne für die S-Bahnen sowie den Regional- und Fernverkehr.

Das *NRW-Fahrplanbuch 2012* ist für eine Schutzgebühr von 2 Euro in den Reisezentren und -agenturen der DB, den meisten Bahnhofsbuchhandlungen und auch in der VCD-Geschäftsstelle in der Alten Feuerwache erhältlich. Online kann es unter www.nahverkehr.nrw.de (zzgl. Porto) bestellt werden.

Ralph Herbertz

Bahnverkehr im Umland

Eifelstrecken aktuell

Neues von Eifelhauptstrecke und Eifelquerbahn

Der Zugverkehr auf der **Eifelhauptstrecke Köln – Trier** ist ab Dezember 2013 für zwanzig Jahre an die Bundesbahntochter DB-Regio Rheinland vergeben worden.

Da die beiden derzeit eingesetzten Triebwagenarten entweder als zu unbequem für die weite Strecke oder als zu schwach in der Motorleistung gelten, werden neue Züge vom Typ Alstom Coradia Lint 54 und 81 eingesetzt.

Im Fahrplan wird es gravierende Veränderungen geben: Heute fährt jeweils abwechselnd in der einen Stunde ein Regionalexpress, der nur an den 14 wichtigsten Unterwegsstationen hält und von Köln nach Trier 2:48 Stunden benötigt. In der anderen Stunde fährt ein RE, der von Kall bis Trier als Regionalbahn mit Halt auf allen Unterwegsbahnhöfen fährt und dabei 3:19 Stunden benötigt.

Ab Dezember 2013 gibt es einen Stundentakt mit beschleunigten Regionalexpresszügen, die aber ab Kall immer überall halten. Die Fahrzeit von Köln nach Trier beträgt 3:04 Stunden, bei 32 Unterwegshalten. Die einzige wirklich schnelle Verbindung bieten

zukünftig über den Tag verteilt drei „Sprinterzüge“, die nur in Bitburg-Erdorf, Gerolstein, Kall, Mechernich, Euskirchen und Köln-Süd halten, bei einer Fahrzeit von 2:27 Stunden. Die bestellenden Zweckverbände von NRW und Rheinland-Pfalz weisen darauf hin, dass sie dieses Sprinterangebot jederzeit aufstocken können, wenn die Nachfrage sichtbar ist und Geld dafür von den Ländern kommt.

Vorteile des neuen Fahrplans sind die dann endlich eingeführte stündliche Bedienung der kleinen Stationen zwischen Kall und Gerolstein sowie neue Spätverbindungen.

Die **Eifelquerbahn Gerolstein – Daun – Mayen – Andernach** ist 1991 stillgelegt worden, seit 2001 verkehren dort durch ehrenamtliches Engagement historische Schienenbusse an Wochenenden im Sommerhalbjahr.

2009 hatte der zuständige rheinland-pfälzische Zweckverband beschlossen, die Strecke ab 2014 im regulären Nahverkehr im stündlichen Rheinland-Pfalz-Takt zu bedienen. Beim Beschluss der Wieder-Inbetriebnahme war man von



Derzeit noch zwischen Köln und Trier eingesetzter Triebwagen

etwa 20 Millionen Euro Investitionskosten ausgegangen. Eine Untersuchung kam jetzt auf die doppelte Summe. Die Reaktivierung steht deshalb bei Redaktionsschluss der RHEIN-SCHIENE auf der Kippe. Der VCD-Kreisverband Köln und Umgebung hat, da es im Landkreis Vulkaneifel noch keinen VCD-Kreisverband gibt, die Landesregierung von Rheinland-Pfalz auf die Bedeutung der Eifelquerbahn für Menschen aus dem Großraum Köln/Euskirchen hingewiesen und gebeten, die erforderlichen Finanzmittel bereit zu stellen.

Kay Queetz



Mitgliederversammlung 2011

Zwei neue im Vorstand des Kreisverbandes

Am 13. Juli fand in den Räumen der Alten Feuerwache die Mitgliederversammlung 2011 des VCD-Kreisverbandes Köln und Umgebung statt.

Das Treffen zeichnete sich durch angelegte und anregende Diskussionen über

unsere Aktionen im zurückliegenden Zeitraum und unsere künftigen Vorhaben aus. Der inhaltliche Schwerpunkt lag dabei beim ÖPNV so-



wie beim Radverkehr, also den beiden Bereichen, in denen wir auch sehr aktive und erfolgreich tätige Arbeitskreise haben. Wie einige Artikel in dieser und früheren Ausgaben der RHEIN-SCHIENE belegen, gelingt es uns immer mehr, mit unseren Ideen die Verkehrsentscheidungen in der Region zu beeinflussen.

Nach einigen Jahren, die sich eher durch eine gewisse Stagnation auszeichneten, konnten wir im Rückblick auch erfreut feststellen, dass der Kreis aktiver VCDler – wie schon im Vorjahr – weiter gewachsen ist. Das Erfreulichste aber war, dass wir mit Melani Lauven (links) und Bernd Herting (rechts) zwei

Neue im erweiterten Vorstand begrüßen können. Beide sind begeisterte Radfahrer und daher auch im Arbeitskreis Radverkehr aktiv.

Und dann gab es auch noch Betrübnliches: Kay Queetz, viele Jahre Mitglied im erweiterten Vorstand, verzichtete dieses Mal auf die Kandidatur. Vielen Dank und alles Gute, Kay! Wir bleiben in Verbindung.

VCD Köln und Umgebung



Ortlieb Fahrradtaschen Limitierte VCD-Sonderedition!

Dank der Unterstützung von Ortlieb bietet der VCD exklusive Fahrradtaschen im VCD Design an.

Zum Sonderpreis von 109,- Euro (inkl. Versand) kann die VCD Fahrradtasche Model „Downtown QL2“ von Ortlieb im VCD onlineshop unter:

www.vcd.org/shop → Neuheiten

bestellt werden.

Bestellfrist ist der 31. Dezember 2011, die Lieferung der Taschen ist für Mitte März 2012 geplant. □



Designentwurf – die Druckfarbe kann von der Originalfarbe „Limone“ abweichen.

Neujahrstreffen 2012 Beim Griechen ...

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

Neujahrstreffen
am Freitag, dem 27. Januar,
ab 19:30 Uhr
im Restaurant Diogenis,
Sudermanplatz 7
(Nähe Ebertplatz).

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten sind herzlich willkommen.

VCD Köln & Umgebung □

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)

Vandalismus (Bundespolizei)

KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale
Vandalismus bei KVB
Beschwerden

www.kvb-koeln.de
0221 547-0
0221 547-1234
0221 547-3360

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)
www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de
0211 3809380, Mo – Do, 10 – 12 Uhr

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

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: 5.000 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 und sowie der Firma perpedalo (Rikscha).
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)

2011 feiern wir 25 Jahre VCD. Deshalb können Sie bis zum 31.12.2011 für nur 25 Euro VCD-Mitglied werden - es lohnt sich!

- ☐ **Jubiläumsmitgliedschaft** (mind. 25 Euro)
Im ersten Jahr zahle ich den von mir angegebenen Betrag, danach den Beitrag der von mir gewählten Art der Mitgliedschaft (bitte oben auswählen)

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



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!

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

KVB 
Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Menschen bewegen