



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung



- Neu gestaltete Straßen in Nippes und der Innenstadt
- Neue Radverbindungen zwischen Junkersdorf und Kalk
- Unibus wird verlängert, Nachtverkehr ausgebaut

Schon mal auf einem richtig guten Rad gesessen?



Foto: © Nina Schöner

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
Werkstatt/Service 0221 - 739 01 32
www.radlager.de

Nippes

 **Stadtrad**
Service, Fahrrad...

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

Südstadt

Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

unser **Titelbild** zeigt den neuen Radstreifen auf der Venloer Straße – wenn er doch immer so respektiert würde! Leider ist es oft auch so wie im Bild rechts: Radfahrer werden behindert und gefährdet! Trotzdem: Radfahrstreifen sorgen für die Sichtbarkeit der Radfahrer auf der Straße – und damit auch für deren Sicherheit.



Was grundsätzlich getan werden sollte, damit **Radfahren sicher** ist, dazu gibt es konträre Positionen. Das Thema bewegt auch unsere Leser sehr stark, wie Zuschriften zur RHEIN-SCHIENE 46 zeigen. Die eng damit verbundene **Radweg-Problem**atik wird in dieser Ausgabe weiter behandelt.

Ein spannendes Thema, zu dem es auch im VCD unterschiedliche Meinungen gibt, ist auch ein möglicher **Vorlaufbetrieb im südlichen Abschnitt der Nord-Süd-U-Bahn**.

Es ist erfreulich, dass die Radmesse **CYCOLONIA** ein Forum für Interessierte an einer ökologischen Mobilitätspolitik bietet – in diesem Jahr mit Rekordbeteiligung. Auch der VCD nutzte die Veranstaltung, um seine Ideen darzustellen.

Wachsendes Interesse verzeichnet auch die **Autofreie Siedlung Köln**, mit der der VCD Köln seit langem verbunden ist und für dieses Heft eine Kooperation vereinbart hat. Die aktuellen Probleme der Nippeser Siedlung werden vorgestellt.

Um besondere Aufmerksamkeit und vor allem zahlreiches Erscheinen bitten wir für unsere **Jahreshauptversammlung** am 13. Juli um 19.30 Uhr in der Alten Feuerwache.

Bis dann – und viel Spass beim Lesen!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Es gibt etwas zu gewinnen!

In der letzten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE haben wir die neue **ADFC Regionalkarte Köln/Bonn** vorgestellt. Erfreulicherweise hat uns die BVA Bielefelder Verlag GmbH & Co. KG fünf Exemplare dieses nützlichen Wegweisers zur Verlosung zur Verfügung gestellt.

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

Welche Nummer hat die nach jahrelangen Forderungen des VCD vor zwei Jahren eingeführte „Unibuslinie“?

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

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

Einsendeschluss ist der 31. Juli 2011. Die Gewinner werden unter allen Einsendungen mit der richtigen Lösung ausgelost und erhalten ihr Buch zugesandt.

Inhalt

Nahverkehr

Buslinie 142: Positives Votum im Verkehrsausschuss	4
Nord-Süd-Stadtbahn: Süd-U-Bahn?	5
Zukunft der Mobilität in Köln: Der öffentliche Personennahverkehr	6
Stadtbahnhaltestellen in Köln-Ehrenfeld: Neuordnung und Neubau	8
Wochenend-Nachtverkehr kommt!	8

Autoverkehr & Autofrei

„Wie autofrei ist die Autofreie Siedlung?“	10
cambio Carsharing: Für eine neue Station nehme man	12
Chronik der Autokrise, Teil 5	24

Radverkehr & Fußverkehr

Großer Andrang auf der CYCOLONIA 2011	12
Vierte Kölner Fahrrad-Sternfahrt: „Für eine fahrradfreundliche Stadt“	13
Arbeitskreis Radverkehr: Details und langfristige Perspektiven	14
Radverkehr: Über geplante und fehlende Brücken	15
Bericht des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln	16
Aachener Straße: Auf schnellen Wegen in die Baustelle	18
Besser Radfahren in Köln-Lindenthal	18
Dom: Provisorischer Übergang sollte bleiben	18
Autofreie Aktionstage: Auch 2011 mit ungebrochener Resonanz	20

Bahnverkehr

Bahnstrecken der Region	20
Mit DB-Weiterfahrt nach Trier	22
Der Bahnhof Belvedere	23

Straßenraumgestaltung

Neusser und Kempener Straße: Pläne für Umgestaltung liegen vor	26
Stadtmuseum und EL-DE-Haus: Neue Wege zu Kölner Museen	28
Ost-West-Achse: Es tut sich etwas auf der Schneise	30

Service

Kontakte – Infos – Hilfe	34
--------------------------------	----

VCD

Einladung zur Mitgliederversammlung	31
Leserbriefe	32
Verkehrsforum Fahrrad: Nützliche Informationen, lebhaftige Diskussion	34
Impressum	34
Kontakte	35
Spendenaufruf	35

Erweiterung der Unibuslinie 142

Positives Votum im Verkehrsausschuss

Endlich! Stadtverwaltung und KVB haben ein Konzept für die Zukunft der Buslinie 142 erstellt.

Nach einer Erhebung von Fahrgastzahlen sowie als Ergebnis von Fahrgastbefragungen im Februar und Oktober 2010 empfiehlt das Konzept, die Linie grundsätzlich dauerhaft beizubehalten – ein großer Erfolg für alle, die sich wie der VCD viele Jahre für diese wichtige Verbindung eingesetzt haben. Die Fahrgastnachfrage ist sehr gut – wie in der RHEIN-SCHIENE auf der Grundlage von Beobachtungen bereits berichtet wurde. Verspätungen kommen zwar gelegentlich vor, halten sich aber in vertretbaren Grenzen.

Ausführlich beschäftigt sich die Verwaltungsvorlage in Folge mit den von Parteien, politischen Gremien sowie dem VCD geforderten Verlängerung des Linienwegs nach Süden sowie der Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf dem hochfrequentierten Abschnitt Venloer Straße/Gürtel bis Weißhausstraße bzw. Südbahnhof.

Als Alternativen werden Linienwege gegenüber gestellt: (1) ab Weißhausstraße bis Pohligstraße (Zollstock) oder aber (2) von da weiter bis Ulrepforte mit oder ohne Umweg über Bahnhof Süd sowie (3) als längste Streckenvariante über den Bonner Wall bis Chlodwigplatz, auch diese Option mit oder ohne Führung über den Südbahnhof.

Variante mit den meisten Vorteilen

Hierbei ergibt sich das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis bei der letztgenannten Variante (Chlodwigplatz über Südbahnhof und Zollstock, siehe Abbildung). Einsparungen ergeben sich hier durch die Integration der bisherigen Linie 138 (Bahnhof Süd – Pohligstraße – Südfriedhof) in die neue Linie 142. Nur der Abschnitt Bahnhof Süd bis Pohligstraße ist nach Angaben von KVB und Verwaltung nennenswert nachgefragt, den südlichen Teil könne man wegen sehr geringer Fahrgastzahlen aufgeben.

Streckenverlauf und Haltestellen zwischen Pohligstraße und Chlodwigplatz

entsprechen dem VCD-Vorschlag, wie er in der letzten RHEIN-SCHIENE vorgestellt wurde. Ein größerer Bereich rund um den Bonner Wall mit Wohnen, Bildungseinrichtungen und Gewerbe einschließlich des nahen Volksgartens, der bisher nur durch lange Fußwege vom ÖPNV aus erreichbar war, wird damit erstmalig erschlossen.

Position des VCD

Insgesamt befürwortet der VCD, dass der Südbahnhof insbesondere auch für Studierende angeschlossen und die Linie bis zum Chlodwigplatz verlängert wird. Bei einer relativ geringen Stauanfälligkeit werden so viele Anschlüsse mit Regionalverkehr und Stadtbahn möglich. Längere Fahrtzeiten durch den Umweg über den Südbahnhof können angesichts der deutlichen betriebswirtschaftlichen Vorteile (Aufgabe der Linie 138) noch akzeptiert werden.

Positiv bewertet der VCD auch die Ankündigung von Verwaltung und KVB, so bald wie möglich barrierefreie Buskaps einzurichten. Diese können die Haltezeiten verkürzen.

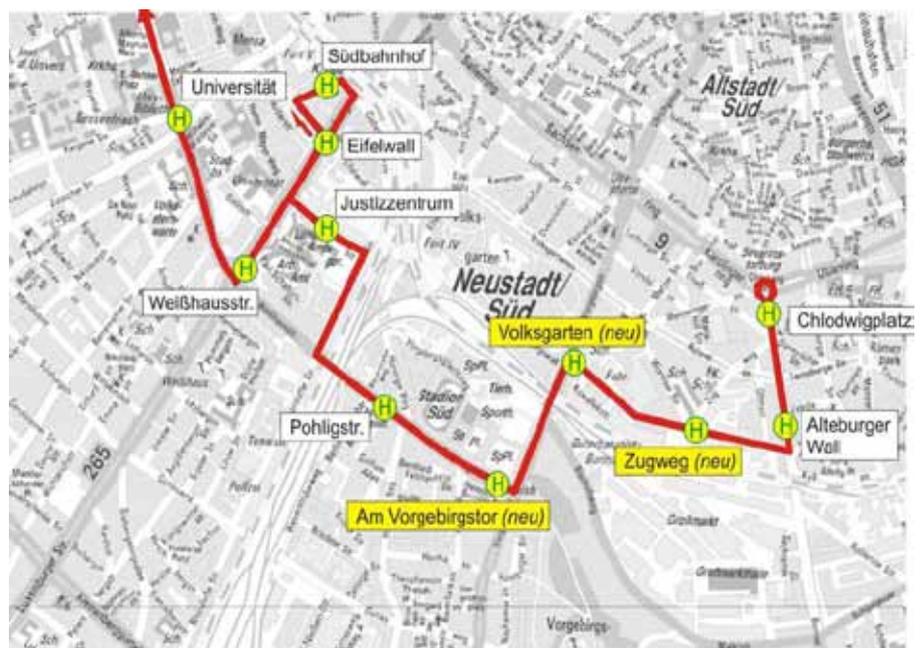
Obwohl die Sitzplatzkapazitäten eines Gelenkbusses montags bis freitags zu fünf Tageszeiten überschritten wer-

den und zu Beginn der Vorlesungszeit (9.30 Uhr) sogar die Maximalkapazität eines Standardbusses erreicht wird, halten KVB und Verwaltung auch auf dem Abschnitt Bahnhof Ehrenfeld bis Sülz den 20-Minuten-Takt weiter für ausreichend, da in den nachfrageschwächeren Zeiten bei einem durchgehenden 10-Minuten-Takt die Busse zu schlecht ausgelastet wären.

Hierbei wird außer Acht gelassen, dass bei einer Taktverdichtung mit einer noch erheblichen Fahrgaststeigerung zu rechnen wäre. Nur bei einem 10-Minuten-Takt weist die Linie eine uneingeschränkt attraktive Verfügbarkeit auf, die den Umstieg von allen anderen Linien ohne längere Wartezeiten und ein Reisen ohne Fahrplankenntnisse ermöglichen. Zudem werden so in Spitzenzeiten überfüllte Stadtbahnlinien von Umsteigern über die Innenstadt entlastet. Die Taktverdichtung bleibt daher für den VCD eine wichtige Forderung.

Am 10. Mai fand die erste Beratung im Verkehrsausschuss statt. Die Variante über den Südbahnhof zum Chlodwigplatz wurde positiv aufgenommen. Nach Beratung in den fünf betroffenen Bezirksvertretungen soll der Ausschuss am 28. Juni abschließend entscheiden.

Markus Meurer



Dieser Streckenverlauf der erweiterten Buslinie 142 hat das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis (Grafik gemäß Vorlage für den städtischen Verkehrsausschuss).

Zukunft der Mobilität in Köln II:

Der öffentliche Personennahverkehr

Diese Artikelserie beschäftigt sich mit der Zukunft der Mobilität in Köln. Hierbei werden alle wesentlichen Mobilitätsarten vor dem Hintergrund der konkreten Kölner Verhältnisse betrachtet und auf ihre Zukunftsfähigkeit abgeklöpft.

Die erste Folge war dem Verkehrsmittel Auto gewidmet. Dieses Verkehrsmittel hat – nicht nur in Köln – den höchsten Anteil an allen Verkehrsmitteln.

In der zweiten Folge geht es nun weiter mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die nächsten Folgen sind für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr geplant.

Bevor wir uns der Zukunft zuwenden, soll zuerst einmal eine Bestandsaufnahme gemacht werden.

Bestandsaufnahme – kaum noch freie Kapazitäten in den Spitzenzeiten

Die wesentlichen Verkehrsunternehmen KVB und Deutsche Bahn haben beim schienengebundenen Verkehr, der im Großraum Köln das Rückgrat des ÖPNV darstellt, im Bereich der Kernstadt während der Spitzenzeiten kaum noch freie Kapazitäten. In weiten Bereichen des Netzes bestehen Engpässe, die zu einem großen Teil Folge der enormen Fahrgastzuwächse der letzten zehn Jahre sind. Dadurch wird vielen Umsteigewilligen der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel verwehrt und werden die jährlichen Fahrgastzuwächse nach oben begrenzt, auch mit gravierenden Folgen für die anderen Verkehrsmittel. So kann sich der Stau auf vielen Straßen nicht auflösen, und der Ruf nach finanzintensiven Kapazitätserweiterungen im Straßennetz bleibt laut – ein Teufelskreis zum Nachteil aller Verkehrsteilnehmer.

Schienengebundener Nahverkehr – Licht am Ende des Tunnels?

Einige Verbesserungen im Schienennahverkehr fallen auf, so der Start des S-

Bahn-Betriebes auf der Strecke Düren – Köln im Dezember 2002 und die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn im Juni 2004. Dadurch fahren heute etwa doppelt so viele Züge in Richtung Horrem und Troisdorf wie noch vor zehn Jahren. Fortschritte beim regelmäßig lautstark angekündigten Rhein-Ruhr-Express sind dagegen bislang kaum zu erkennen. Ebenso fehlt im S-Bahnnetz weiterhin der seit Jahrzehnten geforderte S-Bahn-Westring.

Allerdings besteht über die dringend notwendige Beseitigung der Engpässe beim Bahnknoten Köln in der gesamten Region ein breiter Konsens. Maßnahmen wie zusätzliche Bahnsteige am Hauptbahnhof und in Deutz sollen hier in den nächsten Jahren schrittweise neue Kapazitäten schaffen. Es bleibt zu hoffen, dass solche Vorhaben zügig umgesetzt werden können.

Im Stadtbahnnetz sind die Verlängerung der Linie 1 von Junkersdorf nach Weiden West, der Linie 3 von Bocklemünd zum Ollenhauerring sowie der Linie 5 zum Butzweilerhof im Dezember 2010 zu vermerken. Wesentliche Kapazitätssteigerungen wird aber vor allem die wichtige Nord-Süd-Bahn bringen, deren volle Inbetriebnahme sich wegen des Einsturzes des Stadtarchivs leider noch um einige Jahre verzögert – der für 2012 geplante Teilbetrieb vom Breslauer Platz bis zum Heumarkt führt jedoch zumindest zu ersten positiven Effekten. Eine vorzeitige Inbetriebnahme der südlichen Teilstrecke zwischen Severinstraße und Rheinufer wird zurzeit von der KVB geprüft. Positiv zu vermelden ist außerdem, dass die Stadt



In den letzten Jahren wurden einige Strecken im Kölner Stadtbahnnetz verlängert, so die Linie 1 im Kölner Westen. Der Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs bleibt eine wichtige Aufgabe, um dem wachsenden ÖPNV-Bedarf gerecht werden zu können.

derzeit die erneute Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 weiter bis zum Görlinger Zentrum plant.

Hoffnungsschimmer – Dreifachtraktion bei der Stadtbahn

Eine Hoffnung für eine nennenswerte Kapazitätserweiterung im Kernstadtbereich ruht auf der Dreifachtraktion der Stadtbahn – drei Wagen anstelle der bislang eingesetzten zwei. Hier prüft die KVB zurzeit Machbarkeit und Kosten. In diesem Zusammenhang verdient auch die Idee einer ehemaligen Studentin der Kölner Fachhochschule Beachtung: Sie schlägt in ihrer Diplomarbeit vor, es bei der Zweifachtraktion zu belassen, jedoch die Wagen zu verlängern.

Durch eine konsequente Optimierung der Ampelschaltungen und den Ausbau der Haltestelle auf dem Neumarkt könnten vor allem auf der Ost-West-Achse in Verbindung mit längeren Zügen noch Kapazitäten freigesetzt werden, mitunter zulasten des motorisierten Individualverkehrs.

Weitere, wenn auch kleinere Kapazitätserhöhungen, sind durch Personaleinsatz an stark frequentierten Haltestellen

und durch eine andere Innenraumgestaltung der Stadtbahnwagen erreichbar.

Schnellbusse als ergänzendes Verkehrsmittel?

Sollen in Zukunft weiterhin nennenswerte Verkehrsanteile vom Auto auf den ÖPNV verlagert werden, lohnt sich auch ein Blick auf die Straße, welche ja das Netz für den schienenunabhängigen Nahverkehr darstellt. Das Straßennetz leidet zwar in den Spitzenzeiten unter Staus, ist jedoch gut ausgebaut. Dieses Netz kann natürlich auch für den Nahverkehr intensiv genutzt werden, wie beispielsweise in Berlin oder London.

Hier geht es jedoch in erster Linie nicht um Buslinien, welche einzelne Stadtteile erschließen, sondern um Linien, die den schienengebundenen Nahverkehr ergänzen. Also vor allem um ein Metrobusnetz mit schnellen Gelenkbussen, die größere Distanzen in einer angemessenen Zeit zurücklegen und nicht an jeder Ecke halten – auch als Vorlaufbetrieb für mögliche Stadtbahnverbindungen. Beispielhaft sei hier die Konzentration der Buslinien auf der Frankfurter Straße erwähnt.

Es sind bereits einige Schnellbusse in Betrieb, die vor allem den Kölner Hauptbahnhof ansteuern: die Linie SB40 von Bensberg, die Linie 250 von Solingen und die Linie 260 von Remscheid. Jedoch ist festzustellen, dass diese – wenn überhaupt – nur geringe Fahrzeitgewinne im Vergleich zum Schienennahverkehr bringen und naturgemäß störungsanfällig sind. Gute Resultate sind hier nur zu erzielen, wenn den Bussen durch bauliche Maßnahmen (Busspuren, Ampelvorrang) auch Vorrang eingeräumt wird.

Entlastung der überlasteten Innenstadtlinien ist wichtig

Optimal wäre es, wenn die Schnellbusse neue Ziele erschließen, die bislang nur mit mehrmaligem Umsteigen erreicht werden können. Und welche gleichzeitig den neuralgischen Innenstadttunnel und den nicht minder neuralgischen Innenstadtabschnitt der Ost-West-Stadtbahn entlasteten. Dass solche Linien funktionieren, sieht man am Beispiel der neuen Buslinie 142. Hier fährt man beispiels-

weise vom Bahnhof Ehrenfeld zur Uni – ohne lästigen Umstieg und ohne Durchquerung der Innenstadt.

Beispielsweise wäre eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung auf der Rheinuferstraße denkbar mit Anbindung des Rheinuhafens.

Auch so manches Gewerbegebiet wird vom ÖPNV links

liegen gelassen. Wie kommt man beispielsweise vom Westen Kölns in das Marsdorfer Gewerbegebiet? Zurzeit nur mit hohem Zeitaufwand. Hier wäre eine Pendelbuslinie Weiden-West – Gewerbegebiet Frechen – Gewerbegebiet Marsdorf – Stadtbahnhaltestelle Marsdorf denkbar. Und hätte das schlecht erschlossene Gewerbegebiet Frechen gleich mit bedient.

Zur Feststellung, welche neuen Busverbindungen den größten Nutzen brächten, wären im Vorfeld umfangreiche Erhebungen und Berechnungen notwendig.

Entwicklung von ÖPNV-Knotenpunkten zu Mobilitätsstationen

Hier gibt es, was die Zukunftsfähigkeit anbelangt, zum Teil noch erheblichen Nachholbedarf. Ausgangspunkt dabei ist ein Netz von qualitativ hochwertigen ÖPNV-Knotenpunkten, idealerweise dort, wo sowohl die S- oder Regionalbahn als auch die Stadtbahn hält. Dieses Netz gibt es im Wesentlichen schon, wie Hauptbahnhof, die Bahnhöfe Ehrenfeld, Deutz, West und Süd. Es kommen aber auch Knotenpunkte in Frage, wo sich mehrere Stadtbahnlinien treffen.

Diese Knotenpunkte sind zu Mobilitätsstationen mit möglichst vielen Angeboten zu entwickeln:

- Taxistand
- Radstation oder Fahrradabstellanlagen auch für höherwertige Fahrräder und Pedelecs



Neue Buslinien, im Bild die Unibuslinie 142, können den schienengebundenen Nahverkehrs ergänzen.

- CarSharing
- Verknüpfung mit Lokalbussen
- Aufbewahrungsmöglichkeiten (Schließfächer)
- Nahversorgung (Kiosk)
- angenehme Wartebereiche
- Mobilitätsberatung, unter anderem mit Mitfahrerbüroe

Manche dieser Angebote sind bereits vorhanden, andere sind eher selten. Zuweilen betreiben dort die Verkehrsbetriebe Fahrgastzentren, deren Beratungsangebot sich jedoch mehr oder weniger auf die Produkte des eigenen Unternehmens beschränkt. Hier ist zukünftig eine Öffnung notwendig, auch in eigenem Interesse: Jeder potentielle Kunde muss von der ÖPNV-Haltestelle zumeist noch einen Weg zu seinem eigentlichen Ziel zurücklegen. Nur wenn er auch für diese letzte Strecke ein gutes Angebot vorfindet, ist er zu einem Umstieg auf alternative Verkehrsmittel bereit.

Fazit

Verbesserungen sind möglich, wenn entsprechende Finanzmittel bereitgestellt werden. Vor dem Hintergrund finanzieller Kürzungen sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, um für den ÖPNV Umsteiger von anderen Verkehrsmitteln zu gewinnen.

Die Finanzierung des ÖPNV muss dringend auf eine neue, seiner Bedeutung entsprechende solide Basis gestellt werden.

Hans-Georg Kleinmann



Stadtbahnhaltestellen in Köln-Ehrenfeld

Neuordnung und Neubau

Die Stadtbahnhaltestellen der Linien 5 und 13 werden umgebaut.

Nachdem die Bahnsteige der Linie 5 allmählich auf 90 Zentimeter angehoben wurden – Margareta-, Liebig- und Gutenbergstraße sind aktuell vorgesehen –, wendet sich der Blick auf die Haltestellen auf dem Gürtel. Diese werden zusammen mit der Linie 13 angefahren.

Derzeit gibt es an der Nußbaumerstraße zwei enge Bahnsteige und knapp 300 Meter weiter die Haltestelle Subbelrather Straße, an der die Linie 5 in die gleichnamige Straße abzweigt, sowie die Linie 13 auf dem Gürtel mit ihrem nächstem Halt an der Venloer Straße.

Bevor nun diese drei Bahnsteige angehoben werden, sollte noch mal über deren sinnvolle Verteilung und Lage mit einer guten Erschließung nachgedacht werden. Zwei neue Hochbahnsteige könnten die bestehenden Haltestellen ersetzen und die in ihrer jetzigen Lage verbleibende Haltestelle Venloer Straße/Gürtel ergänzen:

- Bahnhof Ehrenfeld/Subbelrather Straße (nur Linie 13)
- Eichendorf-/Nußbaumerstraße (Linien 5 und 13)

Für die Linie 13 ergeben sich bessere Abstände zwischen den Haltestellen und somit werden mehr Wohn- und Arbeitsstätten und der Bahnhof Ehrenfeld erschlossen. Die Haltestellen zwischen Venloer Straße/Gürtel und Nußbaumerstraße auf der Linie 13 wären abstandsmäßig gleichmäßiger verteilt.

Für den Bereich Neuehrenfeld gibt es dann nur noch eine Haltestelle der Linie 5. Dies kann zu längeren Wegen führen, während sich für den gesamten Bereich entlang des Gürtels für die Fahrgäste der 13 ein kürzerer Weg ergibt.

Neue Haltestelle Bahnhof Ehrenfeld/ Subbelrather Straße

Die Lage der Haltestelle ist auch angesichts der Entwicklung im Heliosgelände sinnvoll. Sie liegt zwischen Hüttenstraße, Bartholomäus-Schink-Straße und Subbelrather Straße. So kann den

schon heute zahlreichen Umsteigern eine direkte und damit optimierte Verbindung zwischen Bahnhof Ehrenfeld (Regional- und S-Bahn-Verkehr) und der Gürtelbahn 13 geboten werden.

Die Linie 13 verteilt die Fahrgäste in Richtung Süden und Norden. Zugleich sind mit ihr die neu ausgebauten Bahnbögen und die neuen Wohngebiete (einschließlich der Seniorenwohnheime) zu erreichen. Auf dem Gürtel gibt es ausreichend Platz für eine großzügige Haltestelle und über den Ostzugang ist die Subbelrather Straße gut zu erreichen.

Haltestellen an Eichendorf- und Nußbaumerstraße

Die beiden eng zusammen liegenden Haltestellen der Linie 13 und 5 an der Eichendorf- und der Nußbaumerstraße werden zu einer neuen Haltestelle zusammengefasst. Diese erschließt dann zentral die Gebiete rund um den Gürtel und es kann für den Hochbahnsteig der beste Platz auf dem Gürtel gefunden werden – für einen großzügigen Bahnsteig mit guten Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 5 und 13, also einen Bahnsteig, der sich momentan schwer bauen lässt.

Umbau auch an Linie 5

Die ehemalige Straßenbahnlinie wird zu einer Stadtbahnlinie umgebaut. Ab 2012 sollen neuen Fahrzeuge eingesetzt werden, die dann keine klappbare Trittstufe mehr haben. Also werden alle Bahnsteige auf 90 Zentimeter erhöht.

Während dies an vielen Stellen schon geschieht, hat sich an der Margaretastraße Widerstand gebildet. Unter Federführung einer ansässigen Apotheke waren die AnwohnerInnen massiv für den Erhalt ihrer Autoparkplätze.

Für die beiden Haltestellen innerhalb des Gürtels ist es einfacher. Die **Haltestelle Gutenbergstraße** liegt an der Rampe zum Tunnel. Der Neubau des Bahnsteiges würde nun die Gelegenheit eröffnen, dank wegfallendem Höhenunterschied zwischen Bahnsteig und Straße einen zweiten Zugang auf der stadteinwärts gelegenen Seite einzurichten.

Dieser neue Zugang verbessert die Erschließung des Herkulesviertels bis zur Inneren Kanalstraße.

Für die **Haltestelle Liebigstraße** ist eine neue Lage nach dem Bahnbogen stadteinwärts vorgesehen. Die neue Lage ist zwar weiter entfernt vom Bahnhof Ehrenfeld, doch soll sich die Anzahl der Umsteiger von der Bahn auf die Linie 5 in Grenzen halten.

Auf die Barrierefreiheit der Haltestellen ist unbedingt zu achten. Kein Problem stellt eine barrierefreie Rampe stadteinwärts dar. An der stadtauswärts gelegenen Seite sollte statt einer Treppe ebenfalls eine Rampe überlegt werden, selbst wenn diese eng geführt werden muss und damit nicht ganz nach den Regeln der Barrierefreiheit zu realisieren sein wird.

Wenn alles gut geht, werden sowohl die Haltestelle Gutenbergstraße als auch die Haltestelle Liebigstraße noch in diesem Jahr umgebaut.

Roland Schüler



Bereits ab Dezember Wochenend- Nachtverkehr kommt!

Der jahrelange Einsatz des VCD für einen durchdachten und finanzierbaren Nachtverkehr zahlt sich nun aus: SPD und GRÜNE wollen in der Ratssitzung am 26. Mai KVB und Verwaltung beauftragen, bereits vor der Sommerpause ein Konzept für mehr Bahnen zwischen 23 und 1 Uhr sowie einen Halbstundentakt in Wochenendnächten vorzulegen. Der Echtbetrieb soll bereits zum Fahrplanwechsel Ende diesen Jahres starten.

Die Begründung der Fraktionen folgt zu großen Teilen im Wortlaut den Argumenten des VCD. Wir freuen uns: Erstmals wird Köln Erste Liga in der 24-Stunden-Mobilität einer Metropole.

Markus Meurer





FahrradStadtBrühl

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

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

FahrradStadtBrühl
Kurze Wege —
starke Stadt!



www.bruehl.de

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

brühl-info der Stadt Brühl
Uhlstraße 1, 50321 Brühl
Fon 0 22 32 - 79 345
Fax 0 22 32 - 79 346
tourismus@bruehl.de

Köln-Nippes

„Wie autofrei ist die Autofreie Siedlung?“

Auf den ersten Blick wirkt diese Frage vielleicht sonderbar. Sie ist nach nunmehr vierjähriger Existenz der Siedlung aber durchaus berechtigt.

Vorab ein paar Sätze zur Entstehungsgeschichte der Siedlung: 1994 haben sich Mitglieder von Verkehrsinitiativen, Vereinen, Wohnungswirtschaft, Politik, Verwaltung und Kölner Bürger zum Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln zusammengeschlossen. Das Ziel war, Menschen, die ohne Auto leben, die Vorteile eines solchen Lebens zu ermöglichen. In autodominierten Wohnumfeldern können diese Vorzüge in der Regel nämlich nicht genossen werden. Diese Qualität entsteht vielmehr erst dann, wenn viele autofreie Haushalte an einem Standort zusammenleben – in einer autofreien Siedlung mit verkehrssicheren Wegen und Plätzen, die frei von Abgasen und Motorenlärm sind und vielfältige Freizeit- und Kommunikationsmöglichkeiten bieten.

Nach intensiver, langjähriger Vorarbeit gelang es dem Arbeitskreis, die Politik und die Stadtverwaltung von der Idee zu überzeugen, und man fand in Nippes auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes eine geeignete Fläche. Die Anforderungen für eine solche Siedlung wurden weitgehend erfüllt: gute Nahversorgung, relativ zentrumsnah, befriedigende Anbindung an Bahn und Bus. Im Jahr 2000 wurde für das Baugebiet ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt, an dem sich 78 Architekturbüros aus ganz Deutschland beteiligten.



Parkhaus am Rande der Siedlung

2005 war es endlich soweit, es lag eine detaillierte Marktuntersuchung vor, der Bebauungsplan war unter Dach und Fach und nach schwieriger Suche konnte ein Bauträger gefunden werden, der mit der Vermarktung begann, ...

Anhebung des Stellplatzschlüssels

... jedoch nach kurzer Zeit befürchtete, nicht genügend autofreie Käufer zu finden, und deshalb die Stadt bat, den Stellplatzschlüssel (Autos pro Wohneinheit) für die Bewohner von 0 auf 0,5 zu erhöhen. Trotz erbitterter Gegenwehr des Arbeitskreises beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung schließlich einen Stellplatzschlüssel von 0,2. Für maximal 80 nicht autofreie Haushalte der Siedlung plus 40 Besucher musste deshalb am Siedlungsrand ein Parkhaus gebaut werden.

Die Kölner Ratspolitiker haben mit dieser Entscheidung dem Bauträger einen Gefallen getan, den Bewohnern der Siedlung jedoch eine Bärenarbeit erwiesen: Um das Parkhaus zu erreichen, müssen die autobesitzenden Bewohner durch die verkehrsberuhigte Werkstattstraße fahren, einen Bereich, auf dem häufig Kinder spielen und der als Zufahrt so nie geplant und ausgelegt war. Durch diese Ratsentscheidung wurde der soziale Frieden im Viertel auf eine schwere Probe gestellt: „Bewohner der Autofreien Siedlung leben mit ihren Autos auf Kosten der Bewohner der angrenzenden Siedlungen“, so lautet der Vorwurf, der von einzelnen Medien immer wieder gerne aufgegriffen wird und mit dem die Bewohner der Autofreien Siedlung an den Pranger gestellt werden. Zu Unrecht – vielmehr sind die Schuldigen bei den Politikern zu suchen, welche die Stellplatzhöhung beschlossen und sich seitdem nicht mehr um die Siedlung gekümmert haben. Hier fühlen sich die Bewohner von den Politikern im Stich gelassen. Der Marketingauftritt des Bauträgers lautet übrigens „Wohnen ohne Auto“ – vom Arbeitskreis beabsichtigt war „Leben ohne Auto“.



Eingang zur Autofreien Siedlung

Unerlaubter Autobesitz bei manchen Bewohnern

Aber es wäre unfair, immer nur andere für die Probleme der Autofreien Siedlung verantwortlich zu machen. Es gibt auch Problemverursacher unter den Bewohnern, von denen alle im Miet- oder Kaufvertrag eine „Autofrei“-Klausel unterschrieben haben, falls sie nicht einen der 80 im Parkhaus zur Verfügung stehenden Stellplätze gekauft oder gemietet haben: „Dem Mieter ist bei Vertragsabschluss bekannt, dass die angemietete Wohnung im Rahmen des Projektes Autofrei Wohnen errichtet worden ist. Er hat Kenntnis darüber, dass er kein Auto oder motorisiertes Zweirad besitzen darf. Der Mieter erkennt ausdrücklich die in der Anlage aufgeführten Vereinbarungen bezüglich des Autofreien Wohnens an.“

Obwohl diese Bewohner sich somit vertraglich verpflichtet haben, dies zu unterlassen, belasten sie mit ihren stellplatzlosen Autos zusätzlich den sozialen Frieden, weil diese Fahrzeuge entweder die Besucherparkplätze der Autofreien Siedlung oder die öffentlichen Stellplätze der Anwohner der umgebenden Straßen in Beschlag nehmen.

„Autofreie nehmen benachbarten Anwohnern ihre Parkplätze weg“ – auch dieses Thema wird von der Umgebung und der Presse immer wieder aufgegriffen. Was aber noch folgenreicher ist: Der negative Ruf verhindert den Bau weiterer autofreier Siedlungen. Klappt

ja doch nicht, so urteilen viele in Politik, Verwaltung und auch in der Bevölkerung. Und es gibt weiteren Schaden: Bewohner, die gegen die Autofrei-Klausel verstoßen, nehmen Menschen, die autofrei in der Siedlung leben wollen, die Möglichkeit, dort zu wohnen.

Unerlaubtes Befahren der Siedlung stößt auf Unmut

In den ersten Jahren sah man durchaus noch etliche private PKWs in der Siedlung, mal wurde Urlaubsgepäck eingeladen, mal ein großer Sack Blumenerde gebracht. Das ist jedoch – nicht zuletzt durch beherzte Ansprache seitens der Bewohner – selten geworden. Vor allem die Mütter von kleinen Kindern bieten den Falschfahrern oft Paroli.

Während des Bezugs seiner Wohnung oder seines Hauses befährt auch mancher Neubewohner mit dem privaten PKW im Windschatten der Umzugsautos die Siedlung und ein lockerer Umgang droht sich einzuschleifen. Klar, für viele Neue ist eine autofreie Siedlung völlig ungewohnt, und sie müssen den Umgang damit erst lernen. Durch den Gegendruck aus der Bewohnerschaft verschwindet das Problem jedoch rasch.

Problematisch bleibt die noch offene und nicht abgepollerte Baustraße, die von der Kempener Straße aus gerne als Einfallstor für private PKWs benutzt wird. Grundsätzlich hat sich gezeigt, dass eine Autofreiheit ohne Abpollern der Zufahrtswege nicht funktioniert. Das versuchen die Bewohner auch der Stadtverwaltung klarzumachen, welche die Siedlung lieber ohne Poller sehen würde und auf die Beschilderung verweist – die Siedlung ist definiert als Fußgängerzone, Radfahrer frei. Die Bewohner wissen es jedoch besser, nur Poller sind hinreichend wirksam.



Parkdruck in der Werkstattstraße

Fazit und Lehren

Verkäufer und Vermieter tun sich schwer, autofrei zu vermarkten. Sie stehen in der Regel ihr Handwerk: Sie können gut Immobilien verkaufen oder vermieten. Bei einer Immobilie in der autofreien Siedlung ist jedoch bei vielen Interessenten eine profunde Mobilitätsberatung gefragt. Auch muss ein noch autobesitzender Interessent eindringlich auf die Autofrei-Thematik aufmerksam gemacht werden. Zuweilen muss auch einem Kunden abgeraten werden. Hier steckt der Vermarkter in einem Dilemma. Er müsste sich im Konfliktfall gegen seine eigenen wirtschaftlichen Interessen entscheiden.

Einige Kunden machen es allerdings auch dem Vermarkter schwer: Sie sind von der hohen Wohnumfeldqualität überzeugt und setzen alles daran, trotz Autobesitz in die Autofreie Siedlung zu ziehen. Sie unterschreiben bereitwillig die Autofrei-Vereinbarung und setzen darauf, dass sich ihr Autoproblem schon irgendwie lösen wird. Man kann hier sicherlich noch einiges an Aufklärungsarbeit leisten, letztlich ist jedoch nur die konsequente Parkraumbewirtschaftung im Umfeld hinreichend wirksam. Eine solche möge die Stadtverwaltung endlich auf allen umgebenden Straßen einführen, nicht zuletzt, um den sozialen Frieden wiederherzustellen.

Wie bereits ausgeführt: Es ist unbestritten, dass autofreie Siedlungen auch für Autobesitzer interessant sind – es ist nicht nachvollziehbar, warum kein Bauträger die Idee der Siedlung konsequent aufgreift und vergleichbare Siedlungen baut, auch ohne reduzierten Stellplatzschlüssel und mit flexibler Stellplatznutzung am Rand. Bisweilen lobt ein Bauträger in seiner Verkaufsanzeige zwar stolz eine kleine autofreie Fläche über einer Tiefgarage. Ein wirkliches Autofrei-Gefühl stellt sich jedoch erst ab einer gewissen Größe ein.

Selbst in bestehenden Quartieren können das Wohnumfeld und die Lebensqualität durch Autofreiheit erheblich verbessert werden. Hier müssten Stellplätze am Rand des Quartiers vorgehalten werden – ein zukunftsweisendes Konzept, das bereits vor über 50 Jahren in der rechtsrheinischen Stegerwaldsiedlung umgesetzt wurde. Leider wurde auch diese Siedlung später für den Autover-



Bis hierhin und nicht weiter

kehr geöffnet, ihre hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität damit geopfert.

Die Autofreie Siedlung hat auch noch jenseits der Autofreiheit etliche positive Elemente zu bieten, die durchaus auch von anderen Vierteln übernommen werden können und die für Autobesitzer und Nicht-Autobesitzer gleichermaßen interessant sind: den Verleih von Karren und Fahrradanhängern, Spielzeug, Lieferdienste, eine öffentliche Luftpumpe, vorbildliche Fahrradabstellanlagen, Carsharing und vieles mehr.

Bewohner wollen in die Offensive gehen

Die Bewohner der Autofreien Siedlung sind mit ihrer Wohn- und Aufenthaltsqualität sehr zufrieden, was regelmäßige Umfragen und die geringe Fluktuation belegen. Sie wollen daher offensiv mit den Problemen umgehen und ihre Autofreiheit verteidigen und nicht vor Skeptikern und Unkenrufern einknicken. Sie setzen dabei auf eine Erfahrung, die in allen autofreien Siedlungen gemacht wurde und wird: Viele Bewohner lernen die Vorteile des autofreien Lebens schätzen und stellen nach ein, zwei Jahren fest, dass sie gar kein Auto mehr benötigen.

Interessant ist, dass das größte Problem der Autofreien Siedlung – ihrem Namen zum Trotz – das Auto darstellt. Es ist immer präsent, auch wenn es gar nicht zu sehen ist. Insofern ist auch die Autofreie Siedlung ein ganz normaler Spiegel der Gesellschaft – fast wie im richtigen Leben.

Hans-Georg Kleinmann



Cambio CarSharing

Für eine neue Station nehme man ...

Was wünschen sich CarSharer? Eine Station mit den Autos direkt vor der Haustür, na klar. In sechs bis zehn Fällen pro Jahr kann cambio diesen Wunsch erfüllen. Vor welcher Haustür oder in welcher Tiefgarage eine Station eröffnet wird, hängt von ein paar essentiellen Faktoren ab.

Grundbedingung für's CarSharing ist die Zugriffsmöglichkeit möglichst vieler Kunden auf die Autos. Es müssen also genug Kunden in der Nähe der Stationen wohnen oder arbeiten. Rund 30 bis 35 nutzende Kunden sind notwendig, um ein cambioAuto auszulasten. Da jede Station über mindestens drei Fahrzeuge verfügen sollte, bedeutet dies knapp 100 Kunden je Station.

Da Privatkunden in der Regel abends und am Wochenende und Firmenkunden werktags fahren, muss deren Mischung stimmen. Sonst wird aus CarSharing schnell CarConflicting, wenn die zeitliche Verteilung bei der gemeinsamen Autonutzung nicht ausgewogen ist.

Jede neue cambio-Station muss zudem Anschluss an das existierende Stationsnetz haben. Nur so besteht für alle Kunden die Möglichkeit, auf eine Nachbarstation auszuweichen, falls die nächstliegende ausgebucht ist. Satelliten-Stationen ohne direkte Nähe zu einer anderen Station sind die Ausnahme und werden nach und nach angebondet.

Das Stationsnetz von cambio wächst deshalb im Stadtgebiet Kölns von innen nach außen. Wo genau die neuen Stationen entstehen, hängt von der Nachfrage ab. Wachsende Kundenzahlen und Buchungsdichte in einem bestimmten Gebiet meldet das cambio-System umgehend.

Darüber hinaus werden alle Neubaumaßnahmen im Stadtgebiet besonders im Auge behalten. Cambio Köln möchte Architekten, Bauträger, Stadtplaner und Politik dafür sensibilisieren, beim Bau neuer Wohnkomplexe in interessanter Lage CarSharing von Anfang an zu etablieren. Das ist eine anspruchsvolle

Herausforderung, denn oft wird von Seiten der Kaufinteressenten das Thema Mobilität erst nach dem Einzug aktuell und so sehen sich die Vermarkter nicht gezwungen, die Dienstleistung CarSharing mit in ihr Objekt einzubinden.

Dass es auch anders geht, zeigt das Stellwerk60 auf dem ehemaligen Bundesbahngelände in Nippes: Dort wurden durch vorausschauende Planung zwei CarSharing-Stationen auf dem Gelände möglich gemacht, die sich dank einer entsprechender Auslastung wirtschaftlich betreiben lassen. Und um die Wirtschaftlichkeit kommt cambio nicht herum: Schließlich wird die Dienstleistung Carsharing weder subventioniert noch querfinanziert.

Wo immer also drei zusammenhängende und gut beleuchtete Stellplätze rund um die Uhr zugänglich sind, prüft cambio, ob sie in das obige Raster fallen.

Elisabeth Rohata



Erfolgreiche Fahrradmesse

Großer Andrang auf der CYCOLONIA 2011

Bei strahlendem Sonnenschein fand im März die zweite Ausgabe der Kölner Fahrradmesse CYCOLONIA statt.

Im und um das Deutsche Sport & Olympia Museum drehte sich auf größerer Fläche alles rund ums Fahrrad. Etwa 100 Aussteller präsentierten ein breites Spektrum, angefangen mit Alltags- und Spezialrädern über Radtourismus und Abstellanlagen bis hin zu Navigationsgeräten und Zubehörteilen. Direkt am Rhein lud der Testparcours zum Probeverfahren ein und wurde rege genutzt. Für Kinder hatte das Team von Radschlag (www.radschlag-info.de) seinen Trainingsparcours aufgebaut. Auch das Rahmenprogramm wurde deutlich erweitert. Das neue Trend Forum, BMX-Show, Bike-Polo-Cup, getunte Bikes sowie die



Neuer Besucherrekord

Vorträge der Long Distance Biker boten Information, Spaß und tolle Bilder.

Das große Interesse am Fahrrad verdeutlichen die rund 8.000 Besucher – ein neuer Besucherrekord. Entsprechend viele Fragen und Diskussionen gab es am VCD-Stand, wo die Aktiven des AK Radverkehr kaum zur Pause kamen. In den Gesprächen zeigte sich die Begeisterung für das Radfahren,

aber auch – trotz einiger positiver Entwicklungen in den letzten Jahren – das große Bedürfnis nach einer besseren Infrastruktur und einer gleichberechtigten Berücksichtigung der Radfahrer. Zudem wurde auch Informationsbedarf hinsichtlich der unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs und deren Benutzungspflicht deutlich. Hier ist eine Kampagne nötig, die alle Verkehrsteilnehmer aufklärt.

Ramin Houchmand, einer der Initiatoren, hat mit „Wir feiern das Fahrrad“ ein treffendes Fazit gezogen. Damit bei der dritten Ausgabe mehr Platz für Aussteller und Besucher angeboten werden kann, zieht die CYCOLONIA um und findet 2012 am 10. und 11. März in den Räumen der EXPO XXI am Gladbacher Wall statt. Mehr Informationen unter www.cycolonia.de.

Ralph Herbertz



VCD-Arbeitskreis Radverkehr

Details und langfristige Perspektiven

Auch im zurückliegenden Halbjahr war der VCD-Arbeitskreis Rad wieder sehr aktiv.

Die Situation für Radfahrer in Köln ist keine Katastrophe. Jedoch ist offensichtlich, dass es erheblicher Anstrengungen bedarf, ein Angebot zu schaffen, das dem stetig wachsenden Radverkehr gute Bedingungen bietet und gerecht wird.

Dieses Ziel ist nicht mit einzelnen Reparaturen zu schaffen, sondern nur mit neuen Angeboten, die über längere Strecken reichen. Allerdings sind damit langfristige Prozesse verbunden. Von der Planung über die politische Diskussion und Entscheidungsfindung bis zur Bewilligung ausreichender Finanzmittel und der Realisierung vergehen schnell drei bis fünf Jahre.

Daher versucht der AK Radverkehr den Spagat, sowohl kurzfristig realisierbare, aber stark wirksame Einzelmaßnahmen einzufordern als auch langfristige Konzepte für ein gutes Radverkehrsangebot zu entwickeln.

Velorouten-Check

In diesem Sinne hatte sich der Arbeitskreis mit der Ost-West-Achse in der Innenstadt beschäftigt. Einige unserer



Hier sind die Mindestmaße für einen benutzungspflichtigen Radweg deutlich unterschritten. Eine Autofahrbahn mit eingebauten Laternen würde jeder für absurd halten – aber einen Radweg ...

kurzfristigen Forderungen setzt die Stadt nun um, etwa die Trennung von Fuß- und Radweg sowie die Minderung von Engstellen durch Entfernen von Pollern und Blumenkübeln. Im Zusammenspiel mit den politischen Gremien konnte die Oberflächenwiederherstellung zwischen Heumarkt und Hohe Straße deutlich verbessert werden. Zudem sind zentrale Inhalte der im Mai dem Verkehrsausschuss vorgestellten Anforderungen für das Verkehrsgutachten Ost-West-Achse (Heumarkt bis Innere Kanalstraße) berücksichtigt worden.

Derzeit untersuchen wir je eine links- und rechtsrheinische Kölner Veloroute und prüfen, ob diese vor über 15 Jahren entwickelten und beide zum NRW-Netz gehörenden Strecken, heutigen Ansprüchen und Bedürfnissen genügen können.

Nord-Süd-Verbindung

Ein weiterer Schwerpunkt in diesem Jahr ist die Nord-Süd-Verbindung. Bis heute gibt es in der Kölner Innenstadt kein vernünftiges, legal nutzbares Angebot für Radfahrer! Zwar hat die Umgestaltung der Severinstraße die Situation verbessert, zwischen Cäcilien- (Kaufhof) und Komödienstraße (Dom) ist jedoch nach wie vor Schluss. Bereits im Gutachten zum Radverkehrskonzept Innenstadt Mitte der neunziger Jahre wurde diese Verbindung als wichtigste Maßnahme beschrieben. Der Arbeitskreis wird sich bei Politik und Verwaltung intensiv für eine – zumindest provisorische – Lösung einsetzen. Dazu gehört insbesondere die kurzfristige Öffnung des Wallrafplatzes.

Aufhebung der Radwege-Benutzungspflicht

Viele Radwege in Köln weisen deutliche Mängel auf und entsprechen nicht den Mindestanforderungen. Zudem gilt bereits seit der Änderung der Straßenverkehrsordnung von 1997, dass eine Benutzungspflicht von Radwegen als Ausnahme zu betrachten und nur unter besonderen Gründen anzuordnen ist.

Allerdings fand dieser Grundsatz, obwohl die Auslegung vom Bundesverkehrsministerium mehrfach klargestellt



„Wo fahren Sie lieber mit dem Fahrrad: Radweg oder Straße?“ – diese Frage stellten wir den Besucherinnen und Besuchern der CYCOLONIA 2011 am VCD-Stand. Etwa zwei Drittel sprachen sich für den Radweg aus.

wurde, nur wenig Widerhall bei den Kommunen – so auch in Köln. Daher kam es kürzlich zu einem Prozess am Bundesverwaltungsgericht, das die restriktive Anordnung der Benutzungspflicht in einem Grundsatzurteil nochmals bekräftigte. In der Folge prüft auch Köln, welche Radwege noch benutzungspflichtig sein müssen.

Der Arbeitskreis wird diesen Prozess kritisch begleiten und sich dafür einsetzen, dass Radfahrer weitestgehend die Wahlfreiheit haben, auf der Straße oder auf dem Radweg zu fahren. Studien haben gezeigt, dass Radwege oft nur eine trügerische Sicherheit bieten. Trotzdem werden sie von vielen Radfahrern derzeit noch bevorzugt, weil sie diese subjektiv als sicherer empfinden. Die Wahlfreiheit bei der Benutzung würde auch diesem Bedürfnis gerecht werden.

Berlin geht mit guten Beispiel voran, wie der Homepage des Polizeipräsidenten in Berlin zu entnehmen ist: „(es ist) zu begrüßen, dass inzwischen beim weitaus größeren Teil der vorhandenen Radwege in Berlin der Radfahrer zwischen Radweg und Fahrbahn wählen kann. Insgesamt sind nur noch ca. 150 km von 620 km Radwegen benutzungspflichtig.“ (www.berlin.de/polizei/verkehr/liste/archiv/28671/)

Ralph Herbartz



Radfahren links und rechts des Rheins

Über geplante und fehlende Brücken

Im rechtsrheinischen Köln hat sich die einmalige Chance ergeben, die Grundlagen für eine besondere Rad- und Fußverbindung zu legen.

Die Vision: Vom Kalker Bürgerpark aus ist es möglich, über eine Rampe zu Fuß oder mit dem Rad auf eine Brücke zu gelangen, die den Bahnbetriebshof Deutzer Feld überspannt und Anschluss an den neuen Rad- und Fußweg entlang des Deutzer Bahnhofs hat. Dieser wiederum führt dann über die tieferliegenden Gleise von Bahnhof Deutz Tief und trifft auf die Rampe zur Hohenzollernbrücke.

Zu einzelnen Elementen der Verbindung liegen schon Beschlüsse vor. Ein weiterer Baustein kam jetzt hinzu: Die Anregung des VCD, eine Brückenrampe im neuen Plan für das Gebiet der Feuerwache auf dem Deutzer Feld zu berücksichtigen und planerisch vorzubereiten, wurde von der Verwaltung begrüßt und von der Bezirksvertretung Kalk sowie vom Rat beschlossen.

So allmählich fügt sich Brücke an Brücke, Rampe an Rampe und irgendwann werden wir in Köln eine einzigartige Fuß- und Radverbindung zwischen Kalk, Deutz und der Innenstadt haben.

Und irgendwann wird vielleicht auch am Breslauer Platz die seit langem beschlossene Rampe zur Nordseite der Hohenzollernbrücke errichtet. Zur Erinnerung: Für zehn Millionen DM wurde an der nördlichen Seite der Brücke ein Radweg und Gehweg gebaut, der am linksrheinischen Rheinufer bislang unvermittelt endet. Zuerst behinderte ein Haus der Bahn den Weiterbau, dann die Baueinrichtungen für die Nord-Süd-U-Bahn. Die sind nun seit zwei Jahren weg und nun soll es eine Bebauung geben, die eine Rampe in ein Gebäude integriert. Diese Bebauung ist vorerst jedoch nicht



Seit Jahren fehlt nördlich des Hauptbahnhofs ein komfortabler Zugang für Fußgänger und Radfahrer zur Hohenzollernbrücke.

absehbar. Warum in aller Welt ist es so schwer, zumindest eine provisorische Rampe vom Breslauer Platz zur Hohenzollernbrücke zu bauen? Sie braucht ja nur so lange zu bleiben wie das blaue Musical-Zelt ...

Roland Schüler □

Meisterwerke
der Region

 Arp Museum, Bahnhof Rolandseck	 Benediktinerabtei Maria Laach	 Vulkanpark mit Geysir, Andernach	 Burg Eltz, Münsterrfeld	 Burg Pfalzgrafenstein, Kaub	 Regierungsbunker Ahrweiler
 Kulturpark Sayn, Bendorf-Sayn	 Loreley, St. Goarshausen	 Marksburg, Braubach	 Nürburgring, Nürburg	 Schloss Engers, Neuwied	 Porta Nigra, Römerbauten Trier
 RömerWelt Rheinbrohl	<p>Die BUGA verwandelt Koblenz, bringt es 2011 zum Blühen und zeigt die Vielfalt der Region. 13 Attraktionen wurden als Meisterwerke ausgezeichnet. Sie bieten spannende Einblicke in die bewegte</p>				
<p>Geschichte, inspirierende Kunst und ursprüngliche Natur. Erlebe Meisterliches: trutzige Burgen, märchenhafte Schlösser, faszinierende Naturwunder und spannende Erlebniswelten!</p>					

Bundesgartenschau 2011
Koblenz verwandelt

15. April bis 16. Oktober

www.buga2011.de • BUGA-Hotline (0261) 201 656565

www.meisterwerke-der-region.de



Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Großprojekte Radwegesanierung gestartet

Neben Großprojekten prägten viele kleine Einzelmaßnahmen die Arbeit in den letzten Monaten.

Nach längerer Vorbereitungszeit werden seit Anfang 2011 verschiedene Radwegabschnitte umfangreich saniert und deren Breite und Führung zum Teil auch baulich angepasst. Hierbei sind insbesondere zu nennen: Aachener Straße und Stadtwaldgürtel mit einer Komplett-erneuerung der gesamten Nebenanlagen für den Fuß- und Radverkehr, Pfälzischer Ring und Olpener Straße. Damit werden wesentliche Punkte aus dem Bürgerhaushalt 2008 umgesetzt. Die Stadt wird durch diese Maßnahmen in diesem Jahr über 3 Mio. Euro in die Infrastruktur des Radverkehrs investieren – das umfangreichste Investitionsprogramm für den Radverkehr seit Jahren.



*Großprojekt Radwegesanierung:
Beispiel Radweg am Stadtwaldgürtel
vor und nach seiner Sanierung*

Tätigkeitsbericht 2010

Im April wurde der Bericht „Radverkehr in Köln 2010“ veröffentlicht und dem Verkehrsausschuss sowie allen Bezirksvertretungen zur Kenntnis gegeben. Das 35 Seiten starke Papier dokumentiert die Maßnahmen der Stadt zur Radverkehrsförderung und kann im Internet eingesehen werden.

Mehr Verkehrssicherheit und Komfort für den Radverkehr

Aus der Vielzahl von Einzelmaßnahmen sollen an dieser Stelle einige genannt werden: Barbarastraße/Ecke Boltensterstraße (Umsetzung einer Maßnahme aus der ADFC Mängeltour), Schutzstreifen Bonner Straße (Netzschluss am Knoten Bonner Wall), Stammstraße Bordsteinabsenkung am Bahnhof Ehrenfeld (kleine Maßnahme mit viel Komfort für eine Veloroute), Umgestaltung der Ortseingangssituation in Rodenkirchen (mit Schutzstreifen) und bessere Querung an der Rheinuferstraße für den Radverkehr aus dem KuniBERTSviertel (mit separaten Aufstellflächen und Bordsteinabsenkungen).

Vario-Tafeln werben für Rücksichtnahme

Um für die besondere Rücksichtnahme gegenüber FahrradfahrerInnen zu werben, werden auf verschiedenen Verkehrs-informationstafeln an Hauptstraßen die AutofahrerInnen auf den Radverkehr hingewiesen. Mit Einblendungen wie „Achtung Radverkehr! Vorsicht beim Abbiegen!“, „Bitte Seitenabstand einhalten“ und „Dem toten Winkel keine Chance: Schulterblick“ soll für mehr Sicherheit und Sensibilität geworben werden.

Vortragsreihe der Fahrradakademie

Im Mai konnte sich die Stadt Köln im Rahmen der Semiarreihe „Integration des Radverkehrs“ in Osnabrück, Leipzig und Mannheim präsentieren. Vor insgesamt über 100 TeilnehmerInnen aus dem gesamten Bundesgebiet (vorrangig aus dem kommunalen Bereich) wurden die Radverkehrsprojekte der Stadt Köln vorgestellt. Die Arbeit stieß auf positive Resonanz, es gab eine Vielzahl von Nachfragen zu einzelnen Projekten. Auf besonderes Interesse stießen die „kleinen“ unkonventionellen Lösungen, die großen Bemühungen, Anzahl und Quali-

tät von Radabstellanlagen zu verbessern, sowie die besondere Organisationsstruktur (Planung, Ausführung und Anordnung in einer Dienststelle).

Abstellanlagen

In den ersten Monaten 2011 wurden bereits über 500 zusätzliche Fahrradabstellanlagen geschaffen (insbesondere in der Innenstadt sowie in Lindenthal, Ehrenfeld und Nippes).



Einzelmaßnahmen: Ortseingang Rodenkirchen, Querung zwischen KuniBERTSviertel und Rheinufer, Barbarastraße/Ecke Boltensterstraße, Bonner Straße (von oben nach unten)

NRW-Velorouten komplett im Stadtgebiet eingerichtet

Auch wenn es zum Schluss aufgrund von Nachbesserungen und Anpassungen doch etwas länger gedauert hat: Seit einigen Monaten sind alle 13 NRW-Routen auf Kölner Stadtgebiet komplett eingerichtet und beschildert. Dies bedeutet, dass es nun in Köln ein rund 250 Kilometer langes einheitlich ausgeschildertes Radverkehrsnetz gibt.



Kreuzungspunkt mehrerer Velorouten

Faltblätter werden nachgedruckt

Derzeit läuft der Nachdruck der im Sommer letzten Jahres herausgegebenen und

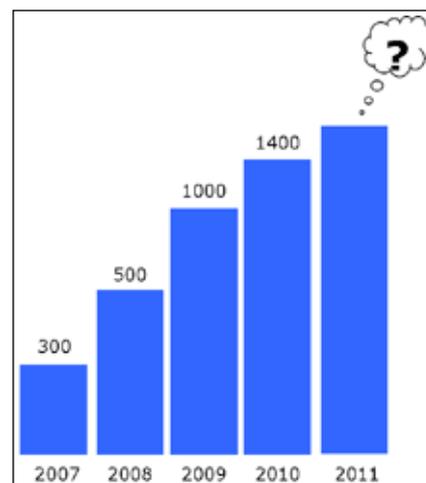
bereits nach kurzer Zeit vergriffenen sechs Faltblätter mit Tourenvorschlägen. Zudem sollen noch in diesem Sommer neue Infoblätter präsentiert werden. Infos zum Erscheinungsdatum und den Standorten, an denen die Touren ausliegen, werden im Internet veröffentlicht.

Bürgerkontakte erreichen neue Rekorde

Die Radverkehrshotline 221-21155 und die Mail-Adresse fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de werden mittlerweile so stark nachgefragt, dass es langsam zu Kapazitätsengpässen kommt. Allein im Jahre 2010 gab es über 1.400 Bürgerkontakte: Ein deutliches Zeichen für das Interesse der Bürgerinnen und Bürger der Stadt zum Thema Radverkehr. Daher auch die Bitte um Verständnis, wenn es mal etwas länger mit der Beantwortung dauert.

Newsletter gut angelaufen

Wie in der letzten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE vorgestellt, bietet das Team des Fahrradbeauftragten allen Interessierten den Service des Newsletters an.



Stetiges Wachstum der Bürgerkontakte

Über 250 Personen lassen sich mittlerweile 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 bei

NATURATA
in Sülz

je 10 €

Obst-Tüte
Gemüse-Tüte

Übrigens:
Auch für unsere **Hausbelieferung**
bieten wir attraktive **ABO-Kisten** an!
www.naturata-koeln.de/shop

FRISCHE für alle!

BIO für Köln!

Jetzt **täglich** bei
NATURATA in Sülz:

Viel frische Ware zu
einem vernünftigen Preis,
dafür ohne Rezepte und
ohne Schnick-Schnack!

Heute bestellen...
...morgen abholen!

NATURATA in Sülz:
Berrenrather Straße 201 50937 Köln
0221-9440230 info@naturata-koeln.de
www.naturata-koeln.de

Baustellen und Radverkehr

Auf schnellen Wegen in die Baustelle

„Auf schnellen Wegen“, so wirbt der Telefonanbieter NetCologne. Doch dies gilt nicht für seine Baustellen.

Der Konzern macht sich jedes Mal, wenn er Wege und Radwege aufreißt, keine Freunde. Die Proteste gegen seine Baustellen sind zahlreich und währen schon lange.

Doch wie es sich für ein richtiges Kommunikationsunternehmen gehört, ist und bleibt es auf diesem Ohr schwerhörig, wie seine neueste Baustelle auf der Aachener Straße belegt. Es bleibt ein minimaler, nicht einmal barrierefreier Gehweg, durch den sich Radfah-

rer mit dem Rad an der Hand auch noch durchquetschen sollen, denn ein Schild gebietet: Radfahrer absteigen.

Es geht auch anders. Nicht weit entfernt arbeitet zeitgleich die Stadt Köln. Und siehe da: vorbildliche Absperungen, freie und sichere Fahrt für den Radverkehr, auch dank der angelegten Rampen, Flächen für den Fußverkehr mit gesicherter Barrierefreiheit. Das bedeutet zwar Aufwand, lohnt sich aber für die betroffenen Fußgänger und Radfahrer. Und unter diesen sind sicherlich nicht wenige Kunden des besagten Telefonanbieters ...

Roland Schüler



Baustelle an der Aachener Straße: Fußgängern und Radfahrern bleibt ein schmaler Streifen.

Erfolg des Bürgerhaushalts 2008

Besser Radfahren in Köln-Lindenthal

Welch ein Glücksgefühl, auf den neugestalteten Radweg an der Aachener Straße zu fahren. Wie elegant rollt es sich jetzt auf dem neuen Radweg am Stadtwaldgürtel.

Jahrelang waren diese Radwege in einem katastrophalen Zustand: Schlaglöcher, Asphaltaufbrüche, Baumwurzeln. Immer wieder kam es zu Klagen und politischen Beschlüssen. Das ist Vergangenheit.

Der Bürgerhaushalt 2008 sorgte für einen grundlegenden Sanierung der ganzen Nebenanlagen. So wird auf der

Aachener Straße ein neuer Boulevard entstehen: vom Alten Militärring bis zur Universitätsstraße mit einem komfortablen Radweg und Gehwegen, die viel Platz für die Straßenbäume und auch die Außengastronomie bieten.

Auf dem Stadtwaldgürtel wird der Radweg zwischen Aachener Straße und Dürener Straße ebenfalls erneuert. Mit pfiffigen Lösungen an engen Stellen vor den Kreuzungen.

Dieser Bereich von Köln-Lindenthal ist wirklich fahrrad- und fußgängerfreundlich geworden.

Roland Schüler



Sanierter Abschnitt des Radwegs an der Aachener Straße

Baustelle mit positiven Effekt

Provisorischer Übergang sollte bleiben

Häufig müssen Fußgänger und Radfahrer bei Baustellen in Köln mit deutlichen Einschränkungen leben. Umso erfreulicher ist es, wenn es dadurch zu Verbesserungen kommt.

Da die Nordseite der Domplatte wegen Gerüstbauarbeiten am Domturm gesperrt werden musste, wurde an der von Fußgängern stark frequentierten Ampel an der Touristeninformation (Trankgasse/Unter Fethenhennen) eine zusätzliche Querung eingerichtet, die

es endlich erlaubt, auf direktem Wege vom Hauptbahnhof zu Domplatte und Wallrafplatz zu gelangen. Für Jahrzehnte wurden Fußgänger gezwungen, Umwege in Kauf zu nehmen und zwei Straßen mit entsprechenden Wartezeiten zu überqueren. Daher ist diese Lösung, auch wenn die Domplatte wieder frei ist, unbedingt dauerhaft beizubehalten. Der VCD setzt sich hierfür ein. Unterstützen Sie uns und wenden sich an die Bezirksvertretung und die Verwaltung!

Ralph Herbertz



Neuer Überweg am Dom: ein rege genutztes Provisorium



Ich fahre Rad, weil ...
Mama-Taxi mega-out ist.

Termine: Raderlebnistage im Rheinland

Auch 2011 mit ungebrochener Resonanz

19.6.2011: Aktionstag Mobil ohne Auto (bundesweit). Aktionen und Veranstaltungen in vielen Städten und Gemeinden Deutschlands; www.mobilohneauto.de, www.moa-bw.de

19.6.2011: Kölner Fahrrad-Sternfahrt. 5 Touren aus verschiedenen Richtungen in die Kölner Innenstadt; www.koelner-fahrrad-sternfahrt.de

19.6.2011: „Happy Mosel“. 180 km autofrei von Winnigen bis Schweich (längste Straßensperrung Europas!); www.happy-mosel.com

19.6.2011: „Jedem Sayn Tal“. 25 km autofrei von Bendorf-Sayn bis Selters; www.bendorf.de

25.6.2011: Düsseldorfer Fahrrad-Tag. Sternfahrt und Aktionstag; www.fahrradtag-duesseldorf.de, www.adfc-nrw.de

26.6.2011: SüdeifelTour. 38 km zwischen Arzfeld, Neuerburg und Irrel entlang der Enz und Prüm; www.suedeifeltour.de

26.6.2011: „Von Tal zu Tal“. 31 km autofrei durch Nahetal, Guldenbachtal und Trollbachtal von Stromberg (Hunsrück) nach Langenlonsheim (Nahe); www.langenlonsheim.de, www.stromberg.de

26.6.2011: „Tal toTal“. 2 x 65 km autofrei von Koblenz bis Bingen und Lahnstein bis Rudesheim; www.tal-total.de, www.talderloreley.de

3.7.2011: Siegtal pur. 144 km autofrei im Siegtal zwischen Siegburg und Netphen; www.sieg-freizeitstrasse.de, siegerland-wittgenstein-tourismus.de

3.7.2011: Niederrheinischer Radwandertag an Rhein und Maas. 50 Fahrtrouten am Niederrhein und in den Niederlanden, Deutschlands Radwandertag mit dem größten Streckennetz; www.krefeld.de

10.7.2011: „Erlebnistag Gelbachtal“. 25 km autofrei von Montabaur bis Weinähr/Nassau; www.montabaur.de, www.nassau-touristik.de, www.gelbachtaltag.de

17.7.2011: Euskirchener Burgenfahrt. 30 km markierte Strecke zu Burgen und Schlössern in und um Euskirchen; www.euskirchen.de

17.7.2011: „Kylltal aktiv“. 30 km autofrei von Gerolstein bis Malberg; www.gerolsteiner-land.de, www.kylltalaktiv.de, www.eifel.info

21.8.2011: „Ruwertal aktiv“. 10 km autofrei von Trier-Ruwer bis Riveris; www.ruwer.de

20./21.8.2011: „Rad & Run am Ring“. „24 Stunden-Veranstaltung“ am Nürburgring (Rad/Inliner); www.rad-am-ring.de

28.8.2011: Autofreier Sonntag Nümbrecht. 18 km zwischen Nümbrecht und Waldbröl; www.nuembrecht.de

4.9.2011: „Lustiges Prümthal“. 30 km autofrei von Olzheim bis Waxweiler im Prümer Land; www.pruem.de

22.9.2011: In die Stadt ohne mein Auto. Europaweiter Aktionstag; www.22september.de
Alle Angaben ohne Gewähr.

Norbert Schmidt



Umland

Bahnstrecken der Region

Wiehltalbahn

Nach jahrelangen gerichtlichen Auseinandersetzungen hat die Stadt Wiehl einen konstruktiven Weg zum Umgang mit dem Förderverein Wiehltalbahn und der Rhein-Sieg-Eisenbahn eingeschlagen. Im März 2011 wurde ein Pachtvertrag zur Nutzung der Strecke unterzeichnet. Am selben Tag wurde ein Vertrag für den Bau eines Bahnübergangs im Bereich des Wiehler Bahnhofs unterschrieben.

Die Arbeiten an der Denklinger Brücke laufen weiter. Bei Fertigstellung ist auch die Fahrt bis zum Endbahnhof Waldbröl wieder möglich. Auch eine Fahrt bis Denklingen lohnt landschaftlich sehr. Dampf- und dieselokbespannte Züge wechseln sich ab. Aktuelle Fahrpläne und Freizeittipps unter www.wiehltalbahn.de, Auswahl: Termine. Ein Ausflug lässt sich gut mit dem Besuch des Eisenbahnmuseums verbinden (www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de).

Olefbahn

Der normale Freizeitverkehr auf der Olefbahn endet im Herbst. Im Dezember 2010 fuhr jedoch ein Zug mit besonderem Gast: Der Verkehrsminister der neuen rot-grünen Landesregierung Harry K. Voigtsberger besuchte mit dem Schienenbus der Rhein-Sieg-Eisenbahn die Olefbahn. Seit August letzten Jahres ist dank viel ehrenamtlichen Engagements die Gesamtstrecke bis Hellenthal wieder befahrbar. Die Aktiven vor Ort freuten sich sehr über den Ministerbesuch, zeigt er doch die positive Einstellung der Landesregierung zum Schienenverkehr.

Der VCD Köln und Umgebung ist zwischenzeitlich aus dem Verein „Arge Eifel-Nebenbahnen“ ausgetreten, da dieser sich nun hauptsächlich um die Strecke Erdorf – Bitburg kümmert, welche weit außerhalb unseres Kreisverbandgebiets liegt. Wir wollen stattdessen nun die BUBI, Bus- und Bahn-

initiative Schleidener Tal, durch unsere Mitgliedschaft unterstützen.

Für Ausflüge, insbesondere in den Nationalpark Eifel hinein, fahren die Züge von Mai bis Allerheiligen (1. November) an jedem Sonn- und Feiertag. Fahrplan und Freizeittipps unter www.olefbahn.de

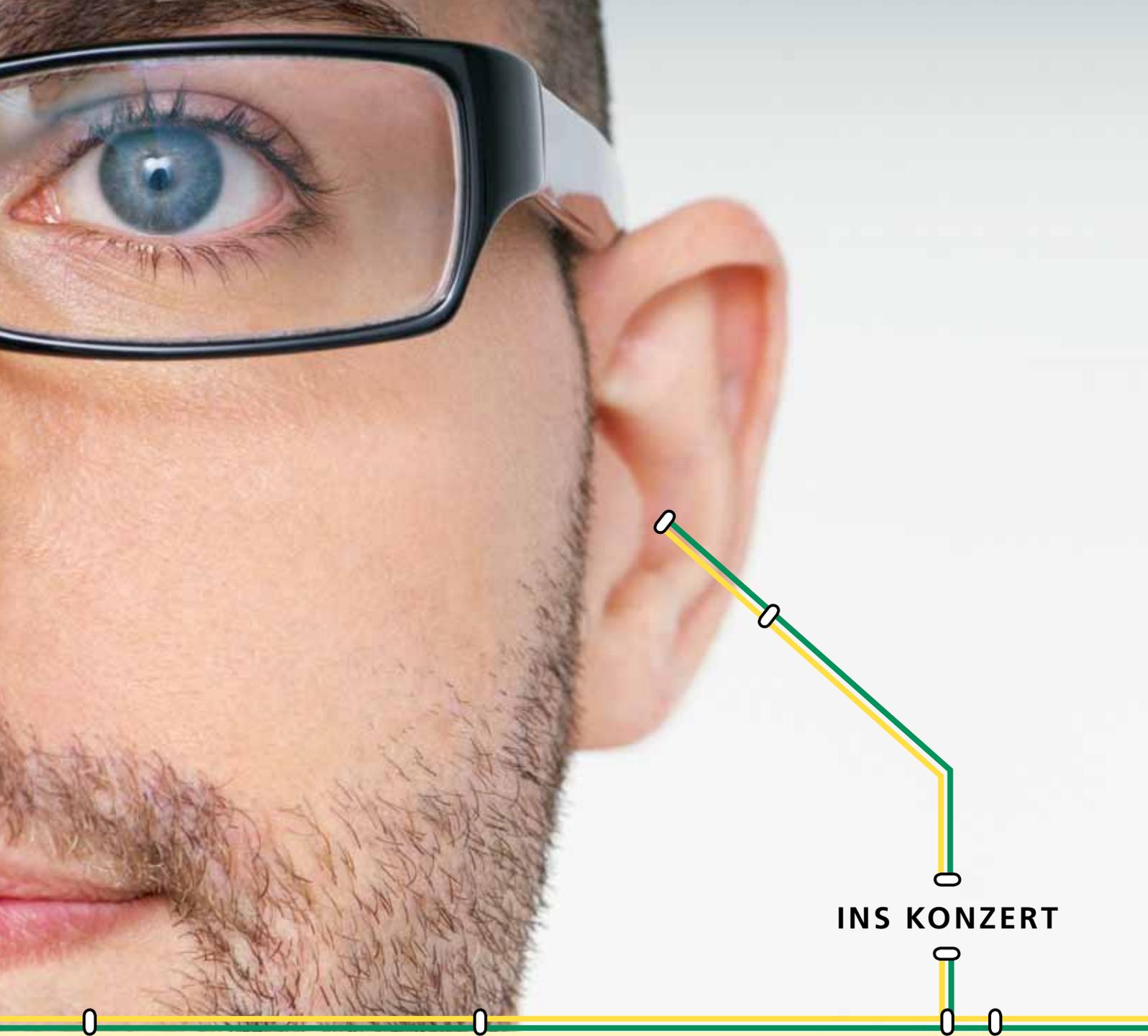
Bördebahn

Derzeit wird darum gerungen, dass die Bördebahn für die Landesgartenschau in Zulpich im Jahr 2014 eine Säule der Verkehrsanbindung darstellen kann. Dies wäre ein wichtiger Schritt für die Reaktivierung der Strecke im Alltagsbetrieb.

2011 gibt es wieder Fahrten im Freizeitverkehr von Mai bis zum 2. Oktober an Sonntagen. Fahrkarten von VRS und AVV werden anerkannt. Fahrplan und Freizeittipps: www.boerdeexpress.de

Kay Queetz





INS KONZERT

Für alle, die Ziele haben.

Das ist Musik in Ihren Ohren: Bus und Bahn schonen Umwelt und Klima.

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

Bahntickets

Mit „DB-Weiterfahrt“ nach Trier

Hinweise zur Benutzung der DB-Fahrscheinautomaten

Sie besitzen ein Jobticket für den VRS? Sie möchten nach Trier fahren? Das geht einfach und jede Stunde mit einem Zug über die Eifelstrecke. Der Kauf der Fahrkarte ist jedoch für Laien bisher nur an den wenigen verbliebenen Fahrkartenschaltern möglich.

Hintergrund der Verkaufshürden ist, dass sich die Deutsche Bahn mit ihrer Unterschrift unter einen Verkehrsverbandsvertrag verpflichtet, keine eigenen Fahrkarten mehr innerhalb des Verkehrsverbundes zu verkaufen.

„DB-Weiterfahrt“ hilft

Dies ist nicht der Name der 150-sten GmbH-Tochter der Deutschen Bahn AG, sondern eine Taste an den hierzulande üblichen Fahrkartenautomaten.

Zwischen Jünkerath und Trier gilt der Tarif des Verkehrsverbunds Region Trier (VRT). Würde jeder Inhaber einer BahnCard 50 in Jünkerath oder Gerolstein auf der Fahrt nach Trier eine rabattierte Fahrkarte kaufen, würde die Einnahmeplanung des Verbundes über den Haufen geworfen und die Fahrpreise müssten erhöht werden. Für Fahrgäste, die von außerhalb des Verkehrsverbundes kommen, etwa aus Köln, ist der Kauf einer Anschlussfahrkarte nach DB-Tarif hingegen zulässig.

Und jetzt zur Problematik am Automaten, etwa an einer Kölner S-Bahnstation: Gebe ich hier als Fahrkartenswunsch eine Fahrt von Gerolstein nach Trier ein, kommt anstatt einer Preisangabe der Hinweis: „Verbundtarif, Verkauf nur am Abfahrtsbahnhof“. Es geht nun darum, dem Gerät klarzumachen, dass es an meinem Abfahrtsbahnhof steht und mir die Karte deshalb verkaufen darf. Dazu muss ich den Berührungsbildschirm an folgenden Stellen streicheln:

- Gesamtes Angebot
- Service und Zusatzkarten
- Fahrkarte zur Weiterfahrt
- Fahrkarte zur Weiterfahrt DB

Nun folgt die übliche Eingabemaske und nach Nennung von Start, Ziel, Datum

und Personenzahl bietet mir das Gerät tatsächlich einen Fahrschein für die Fahrt von Gerolstein nach Trier mit BahnCard 50 zu 5,85 Euro an.

Kunden, die ihre Fahrkarten am Automaten kaufen, müssen natürlich, wie die bezahlten Bahn-Mitarbeiter auch, entsprechende verkehrsgeographische Kenntnisse mitbringen. Nach der Auswahl „Fahrkarte zur Weiterfahrt“ muss der Kunde nämlich auswählen, ob er die Landesgrenze von NRW zu überschreiten gedenkt, beziehungsweise sich zwischen „Anschlussticket NRW“ und „Weiterfahrt DB“ entscheiden.

Forderungen

Der Autor sieht an dieser Stelle davon ab, für alle von Köln ausgehenden Bahnstrecken die Grenzbahnhöfe aufzuzählen. Er fordert von den verantwortlichen Automaten-Entwicklern stattdessen zwei Dinge:

1. Die heutige Automatengeneration muss in der Lage sein, zu erkennen,



Startmaske des Fahrscheinautomaten

wo sie steht, in Köln-Nippes oder in Gerolstein. Das beschriebene Theater beim Kauf einer Anschlussfahrkarte zum Jobticket ist unzumutbar.

2. Mit der Auswahl „Anschlussticket NRW“ oder „Weiterfahrt DB“ werden die meisten Kunden überfordert sein. Die Auswahl ist baldmöglichst aus dem Programm herauszunehmen.

Es ist Sache des Automaten, zu erkennen, ob die gewählte Relation in den Grenzen des Landes NRW bleibt oder andere Bundesländer berührt.

Kay Queetz



emmaus second-hand

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

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

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



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

Eisenbahngeschichte

Der Bahnhof Belvedere

In Köln-Müngersdorf wird ein bedeutendes Denkmal der Eisenbahngeschichte restauriert.

Das Gebäude führte jahrelang ein Schattendasein. Viele Müngersdorfer Bürger und Bürgerinnen kannten es, aber nur wenige wussten um seinen Schatz. Nach dem Tode des dort wohnenden Künstlers geriet dieses Gebäude namens Bahnhof Belvedere in das öffentliche Blickfeld.

Während die Stadt Köln zunächst in Erwägung zog, das Gebäude zu verkaufen, wollten engagierte BürgerInnen und die Mehrheit der Bezirksvertretung Lindenthal den Schatz für alle erhalten. Daher gründete sich ein Förderkreis Bahnhof Belvedere e. V. (www.bahnhof-belvedere.de), der sich des Objekts annahm.

Warum ist der Bahnhof Belvedere so bedeutsam?

- Es ist das älteste erhaltene Bahnhofsgebäude in Deutschland in weitgehender klassizistischer Originalgestalt von 1839.
- Es ist als Empfangsgebäude der vormaligen Rheinischen Eisenbahngesellschaft Bestandteil und einmaliges Geschichtszeugnis des frühen westeuropäischen Gemeinschaftsprojekts „Eiserner Rhein“.
- Es bildet ein stimmungsvolles Ensemble von Gebäude aus der Schinkel-Schule und umgebendem Park mit besonderer Aura, Atmosphäre und Ausstrahlung.
- Es hat eine ideale Lage an der Schnittstelle zwischen der historisch gewachsenen Stadtlandschaft von

Köln-Müngersdorf, dem äußeren Grüngürtel und dem Landschaftspark Belvedere.

Das Eisenbahnzeitalter beginnt in Deutschland am 7. Dezember 1835 mit der Fahrt eines von der Lokomotive „Adler“ geführten Zuges von Nürnberg nach Fürth.

Frühe Anstöße zu einem Schienenweg zwischen Köln und Antwerpen gehen schon 1828 vom Kölner Regierungspräsidenten Heinrich Delius und 1829 von Lütticher Unternehmerkreisen aus.



Bahnhof Belvedere: Außenfassade mit Balkon (Foto: Ute Prang)

Das 1830 von Holland unabhängig gewordene und liberal verfasste Belgien nimmt die Idee dann ab 1831 auf und setzt sie in konkrete Planung um. Ab 1832 greifen Kölner Kaufleute und der Oberbürgermeister den Gedanken auf. Mit Hilfe des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn wird es möglich, Hollands Rheinzölle zu umgehen – durch den Bau eines „Eisernen Rheins“, wie Lu-

dolf Camphausen, seit 1833 wirkungsmächtigster Kölner Befürworter, diese Verbindung benennt.

Bereits nach wenigen Jahren werden am 2. August 1839 der 6,7 Kilometer lange erste „preußische“ Abschnitt des „Eisernen Rheins“ zwischen Köln und Müngersdorf und das mit einem Park verbundene Empfangsgebäude Haus Belvedere eingeweiht. Der Name spielt auf den großartigen Fernblick auf die Stadt und den Kölner Dom an, der sich aus der erhöhten Lage des Bauwerks auf der Mittelterrasse des Rheintals ergibt.

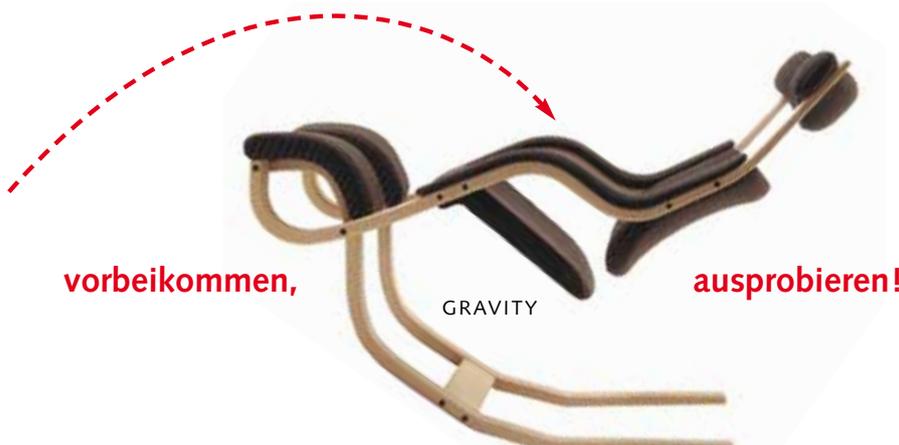
Die neuartige Bauaufgabe „Bahnhof“ wird im Haus Belvedere mit seinem kunstvoll gestalteten Treppenhaus, dem weiträumigen, zum Park geöffneten Wintergarten, den von großen Flügeltüren gegliederten Raumsuiten in der „bel étage“ und dem markanten Balkon an der stadtseitigen Fassade als repräsentatives Landhaus im Grünen umgesetzt.

Dank der Eisenbahn kommen nun viele Kölner Bürger in den Genuss einer sonntäglichen Landpartie, die zuvor nur wenigen Eigentümern von Sommerhäusern in der Umgebung der Stadt vorbehalten war.

Mit der Aufgabe der Station gelangt Haus Belvedere um 1870 in den Besitz der Stadt Köln. Der Bahnhof Belvedere soll wieder mit öffentlichen Leben erfüllt werden, als Eingangsportale zum Landschaftspark Belvedere dienen und den Bürgern wieder einen Genuss versprechen.

Eisenbahngeschichte lebt.

Roland Schüler



daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Chronik einer Autokrise – Teil 5

Die Krise geht noch weiter

Als Ende 2008 immer häufiger der Begriff Autokrise durch die Medien ging, reifte die Idee, Ursachen und Folgen dieses Ereignisses genauer unter die Lupe zu nehmen. Bei den ausgewählten Meldungen habe ich mein Augenmerk auf jene gerichtet, die eine verkehrspolitische Relevanz haben.

In den vier letzten Ausgaben der RHEIN-SCHIENE wurden Ereignisse bis Anfang November 2010 chronologisch aufgeführt. Auch wenn die Autoindustrie das Ende der Krise immer wieder verkündet, ist diese noch lange nicht zu Ende. Deshalb wird die Chronik hier fortgesetzt.

7. November 2010: Was ist der ideale Autolärm, fragt eine große Kölner Tageszeitung. Die Autoindustrie ist nämlich der Meinung, dass die Stille langsam fahrender Elektroautos riskant sei. Während die Städte seit vielen Jahren mit Schutzwänden und Tempolimits gegen den Verkehrslärm kämpfen, stellt das Elektroauto nun einiges auf den Kopf. Deshalb betrauen die Hersteller Psychologen, Musik- und Geräuschwissenschaftler mit der akustischen Aufrüstung ihrer Autos.

Bei hohen Geschwindigkeiten sorgen die Laufgeräusche der Reifen zwar für ausreichenden Lärm, aber bei niedrigem Tempo ist das Elektroauto sehr leise. „Die Stille ist natürlich sehr angenehm, aber sie ist auch ein Risiko. Gerade im hektischen Stadtverkehr könnten die ruhigen Fahrzeuge leicht überhört werden“, stellt der Direktor der Elektroauto-Entwicklung eines französischen Automobilherstellers fest. Der ideale Autolärm soll einerseits gut zu hören und leicht identifizierbar sein, andererseits aber auch nicht zu stressig klingen.

Kommentar: Während zurzeit im Bereich Köln-Lövenich für 200 Millionen Euro eine 1,5 Kilometer lange Lärmschutzeinhausung für die Autobahn 1 gebaut wird und die Stadt Köln für viel Geld einen Aktionsplan gegen Lärm ausarbeitet, arbeitet die Automobilindustrie schon längst an einem Aktionsplan für Lärm. Und dabei gibt es in der Stadt doch schon längst leise Fahrzeuge, näm-



lich Fahrräder. Und manche sind durchaus mit beachtlichen Geschwindigkeiten unterwegs, zum Beispiel mit Tempo 30 auf dem Rennrad oder Trekkingrad. Wie machen die das eigentlich? Haben die zum Beispiel eine permanente Klingel in Betrieb? Nein, das wäre den meisten Radfahrern viel zu nervig. Der Radfahrer regelt es entweder mit der Klingel, die er ganz gezielt einsetzt, oder er geht – sobald er eine kritische Situation erkennt – vorsorglich mit der Geschwindigkeit herunter und verständigt sich mit den anderen Verkehrsteilnehmern.

Wäre das nicht auch eine Möglichkeit für Elektroautos? Im Prinzip ja. Aber die Automobilindustrie hat da ganz andere Vorstellungen: Der Autofahrer soll seine Wunschgeschwindigkeit fahren und sich dabei nach Möglichkeit nicht um andere Verkehrsteilnehmer kümmern müssen. Man setzt dabei auf ein Dauergeräusch, welches nichts anderes bedeutet als „Achtung, jetzt komme ich. Alles aus dem Weg!“

Dass die Automobilhersteller mit Bedauern feststellen, ein wichtiger Vorteil des Elektroautos – dessen leiser Antrieb – müsse leider auf dem Altar der Sicherheit geopfert werden, stimmt so nicht. Er wird nicht auf dem Altar der Sicherheit geopfert, sondern auf dem Altar der Geschwindigkeit.

21. Dezember 2010: Die EU-Kommission hat dem Autobauer Daimler und dem Autovermieter Europcar

grünes Licht für das geplante Carsharing-Angebot „Car2Go“ in Hamburg gegeben. Daimler will 2011 mit seinem „Car2Go“-Projekt damit erstmals in einer Millionenstadt an den Start gehen.

Daimler war mit „Car2Go“ bereits 2008 ins Carsharing eingestiegen. Bislang können Kunden in Ulm und in Austin/Texas einen von jeweils 200 Smart-Kleinwagen mieten. Das Konzept sieht vor, dass sich Autofahrer vor der ersten Nutzung gegen eine einmalige Gebühr anmelden. Dann können sie die Autos immer wieder spontan mieten und beliebig lange nutzen, ohne sich vorher festzulegen. Die Autos werden dann wieder auf einem öffentlichen Parkplatz abgestellt, abgerechnet wird nach Minuten. Ähnliche Modelle gibt es in mehreren europäischen Großstädten bereits mit Leih-Fahrrädern, zum Beispiel in Köln mit „Call a Bike“.

Daimler reagiert mit dem Projekt auch auf Prognosen vieler Branchenbeobachter, nach denen sich die Art der Mobilität zumindest in den großen Ballungsräumen künftig ändern wird. Der reine Besitz eines Autos rückt dabei in den Hintergrund. Entscheidend wird, möglichst schnell und günstig von A nach B zu kommen.

Kritisch äußerte sich zu solchen Konzepten indes der Audi-Chef Stadler: „Unsere Kunden wollen ein Auto nicht nur nutzen, sie wollen es besitzen.“

27. Dezember 2010: Die Behörden der chinesischen Hauptstadt Peking haben den Aktionären deutscher Autobauer die Weihnachtsstimmung vermiest. Am ersten Handelstag nach dem Fest verloren die Papiere von Volkswagen, BMW und Daimler in Frankfurt deutlich, weil in Peking neue Maßnahmen im Kampf gegen das Verkehrschaos verordnet wurden. Die Stadtverwaltung will von Januar an nicht mehr als 240.000 Autos pro Jahr in der Hauptstadt zulassen. Das sind im Vergleich zu 2010 zwei Drittel weniger. Allerdings wird schon über diverse Schlupflöcher spekuliert. Auch die Korruption in der Pekinger Verkehrsbehörde wird vermutlich zunehmen.

Ähnliche Überlegungen wie in Peking werden in 16 weiteren chinesischen Städten angestellt.

Die drastischen Eingriffe der Behörden sind weltweit wohl beispiellos. Sie sind die Reaktion auf ein gewaltiges Problem, das sich offenbar nur noch mit radikalen Mitteln in den Griff bekommen lässt. Denn die Verstopfung der Pekinger Straßen hat längst unerträgliche Ausmaße angenommen. Die Nutzungsbeschränkung für Privatfahrzeuge auf sechs Wochentage, die verbilligten Fahrscheine für das öffentliche Nahverkehrssystem und die Einführung erhöhter Parkgebühren in der Innenstadt haben die Situation bislang nicht verbessern können.

Doch trotz der Regulierung werden im Laufe des kommenden Jahres eine weitere Viertelmillion Fahrzeuge auf die Straßen der Hauptstadt drängen. Die Gesamtzahl wird so auf fünf Millionen steigen. Von einer Verbesserung kann also keine Rede sein, lediglich von einer verlangsamt Verschlechterung.

Die deutschen Hersteller geben sich entspannt. Es habe auch bisher schon Einschränkungen des Straßenverkehrs in China gegeben. Ein Daimler-Sprecher teilte mit, der Stuttgarter Konzern erwarte weiter eine positive Entwicklung auf dem chinesischen Markt für Luxusautos.

Kommentar: Peking setzt auf drastische Maßnahmen zur Eindämmung der Autoverkehrsflut – da kann sich manche deutsche Stadt trotz so genannter Umweltzonen eine Scheibe abschneiden.

29. Dezember 2010: Bislang haben nur wenige Politiker gewagt, am Prinzip der unbegrenzten Geschwindigkeit auf deutschen Autobahnen zu rütteln. Der renommierte Dresdner Verkehrspsychologe Bernhard Schlag, der im wissenschaftlichen Beirat des Verkehrsministers sitzt, geht jedoch noch weiter – er hat sich für Tempo 30 in Städten und eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Stundenkilometern auf Autobahnen ausgesprochen. „Es gibt viele Belege dafür, dass Tempo 30 in den Städten zum einen den Verkehr sicherer und zum anderen die Städte lebenswerter machen kann“, sagte er gegenüber der Sächsischen Zeitung. Auf den Autobahnen gehe es darum, dass sich Deutschland in die internationalen Gepflogenheiten integriere. „Das Prinzip, dass jeder so schnell fahren kann, wie er es wünscht, stammt aus dem vorigen Jahrhundert“, kritisierte Schlag.



Tempo 30 soll nach den Vorstellungen des Wissenschaftlers zur Regelschwindigkeit in Städten werden. „Künftig müsste jeweils begründet werden, warum irgendwo schneller gefahren werden darf“, sagte Schlag. Auf einigen Strecken, die hohe Verkehrsbedeutung haben, werde dann auch weiterhin Tempo 50 erlaubt sein.

29. Dezember 2010: Nach Informationen der Industrie- und Handelskammer sei die nächste Stufe der Kölner Umweltzone nur noch Formsache. Der IHK lägen nämlich Daten vor, nach denen sich die Belastung mit Stickoxiden 2010 nicht verbessert, sondern gegenüber 2009 sogar verschlechtert hat. An zehn Kölner Messstationen lägen die Schadstoffwerte um bis zu 62 Prozent über dem zulässigen Grenzwert, somit ergäbe sich Mitte des Jahres 2011 zwangsläufig eine erste Verschärfung, so der IHK-Geschäftsführer gegenüber einer Kölner Tageszeitung. Das würde bedeuten, dass Autos mit roter Plakette nicht mehr in die Innenstadt sowie nach Deutz und Mülheim fahren dürften.

Zuständig für die Umsetzung des so genannten Luftreinhalteplans ist die Bezirksregierung, die sich zu der Prognose nicht äußert. Sie stimmt sich in dem Verfahren mit der Stadt ab, die auf laufende Berechnungen und die noch nicht abgeschlossene Auswertung der Daten verweist. Deshalb liege noch gar keine Entscheidung über eine mögliche Verschärfung vor.

Die IHK fürchtet massive Folgen vor allem für kleine und mittlere Unternehmen, die ihre Fahrzeuge nicht so schnell umrüsten oder austauschen können. Von der Stadt fordert sie, die Fristen so weit

wie möglich rauszuschieben und weiterhin Ausnahmen möglich zu machen.

Neben ihrer grundsätzlichen Kritik an der Umweltzone befürchtet die IHK, dass die Zone räumlich stark ausgeweitet wird.

Kommentar: Die IHK spricht nur von Einschränkungen für die Wirtschaft, von der Gesundheit der Kölner redet sie nicht. Sie redet auch nicht von den feinen Rußpartikeln, durch welche die Menschen an Allergien, Staublunge, Herz- und Kreislaufstörungen erkranken und sterben. Und sie redet nicht davon, dass diese Partikel besonders gefährlich für Kleinkinder und ältere Menschen sind. Zu hoffen bleibt, dass wenigstens die Bezirksregierung und die Stadt Köln für deren Belange eintreten.

1. Februar 2011: Der Ölpreis schnell auf immer neue Höchstwerte. Die Sorte Brent, die in der Nordsee gefördert wird, hat die 100-Dollar-Marke durchbrochen. Ein Barrel Brent (159 Liter) kostete kurzzeitig bis zu 100,2 Dollar und war damit so teuer wie seit dem 1. Oktober 2008 nicht mehr.

Im Sommer 2008 hatte es einen Versorgungsengpass am weltweiten Ölmarkt gegeben – und der Preis war auf sein Allzeithoch von fast 150 Dollar geschwollen. Dann aber brach die Finanzkrise aus – und der Ölpreis stürzte binnen Monaten auf gut 40 Dollar ab.

Ein Grund für das neue Hoch ist die Krise in Ägypten. Anleger sorgen sich, die Unruhen könnten den ganzen Nahen Osten destabilisieren – dadurch könnten Öllieferungen durch den strategisch wichtigen Suez-Kanal ausfallen.

Allerdings bewegt sich der Ölpreis bereits seit Oktober 2010 stetig nach oben, also schon vor den Unruhen in Tunesien Anfang Januar. Viele sehen deshalb in dem steigenden Ölpreis eine ganz normale Fortsetzung des Trends – mehr nicht.

7. März 2011: Viele Autofahrer lehnen den neuen Bio-Kraftstoff E10 ab – und setzen die Bundesregierung sowie die Mineralölkonzerne unter Druck.

Kommentar: Dabei hatten es sich die Politik und die Automobilindustrie so schön vorgestellt: Alle tanken einfach den neuen Bio-Kraftstoff und man braucht sich über benzinsparende Autos, Tempolimits und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs viel weniger Gedanken zu machen ...

Hans-Georg Kleinmann



Neusser und Kempener Straße in Köln Nippes Pläne für Umgestaltung liegen vor

Seit Ende letzten Jahres liegen die von der Stadt in Auftrag gegebenen Umbaupläne für Teile der Neusser und der Kempener Straße vor. Ampeln sollen abgebaut werden, Fußgänger, Fahrradfahrer und Bäume mehr Platz erhalten. Dazu nimmt der Arbeitskreis „Fahrradfreundliches Nippes“ jetzt Stellung.

Bei dem Arbeitskreis handelt es sich um einen Zusammenschluss von aktiven Fahrradfahrern und Fußgängern, die zumeist Mitglieder des ADFC oder des VCD sind.

Fahrradabstellanlagen: Mangelware

Die Anzahl der geplanten Fahrradständer an den U-Bahn-Haltestellen Florastraße und Lohsestraße hält der Arbeitskreis für viel zu niedrig. Es besteht ein hoher Bike&Ride-Bedarf, der auf das 2,5- bis 4-fache des bisherigen Angebots geschätzt wird. Das größte Defizit herrscht im Bereich der Gaststätte „Em golde Kappes“, wo derzeit viele Schüler und Berufspendler ihre Räder gezwungenermaßen ungeordnet abstellen oder ganz auf Bike&Ride verzichten. Der Arbeitskreis moniert jedoch nicht nur

die geplante Anzahl der Abstellanlagen, sondern auch deren Qualität: Zurzeit existiert nur eine einzige überdachte Anlage am Eingang Lohsestraße, und das soll laut Plan leider auch so bleiben. Auch sollten abschließbare Fahrradboxen nicht vergessen werden, mit denen die zukünftig verstärkt auftretenden E-Bikes untergestellt werden können.

Radstreifen statt Schutzstreifen

Für die Kreuzung Innere Kanalstraße/Neusser Straße regt der Arbeitskreis in Fahrtrichtung Nippes einen besseren „Einstieg“ in den vorhandenen Radweg an. Grundsätzlich sollte zudem auf zu starke Verschwenkungen bei den Übergängen der baulichen Radwege zur Fahrbahnführung verzichtet werden. Konfliktsituationen zwischen Radfahren und Fußgängern, etwa am U-Bahnaufgang Lohsestraße, sollten aufgelöst werden, was leicht möglich ist, selbst wenn dies in den bisherigen Planungen noch nicht berücksichtigt ist.

Möglichst mit Radpiktogrammen gekennzeichnete Radstreifen (mit einer durchgehenden breiten Linie markiert) anstelle der heutigen Schutzstreifen (mit einer unterbrochenen schmalen Linie

markiert) wünschen sich die Mitglieder des Arbeitskreises.

Leider sind auch die Radverkehrsanlagen in der Regel nur in den Mindestmaßen ausgeführt – hier sollte möglichst das Standardmaß verwendet werden.

Im Plan nicht vorgesehen ist das Linksabbiegen von stadtauswärts fahrenden Radfahrern in die Lohsestraße, so wie es für die Autofahrer möglich ist.

Kritik auch aus Sicht der Fußgänger

In der Kritik steht die geplante Änderung an der Kreuzung vor dem Kaufhof: Aufgrund der nicht mehr eingeplanten Ampeln funktioniert dann das gefahrlose diagonale Überqueren der gesamten Kreuzung für Fußgänger nicht mehr. Auch bieten geplante, verbreiterte Gehwege an manchen Stellen, etwa vor dem dm-Drogeriemarkt, immer noch nicht Platz genug für Fußgänger. Um mehr Raum zu erhalten, müssten einige Parkplätze wegfallen – so die Forderung des Arbeitskreises.

Lob gibt es hingegen für den Bereich Neusser Straße/Florastraße. Hier ist durch die besondere Straßengestaltung eine Art Platz mit vielfältigen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger gelungen. Der Straßenbelag signalisiert den Auto- und Radfahrern deutlich, dass hier die Fußgänger Vorrang haben. Eine ähnliche Lösung hätte man sich auch in Höhe des Bio-Supermarktes gewünscht: Hier fehlt eindeutig eine Querungshilfe über die Neusser Straße.

Warum keine Fußgängerzone?

Der Arbeitskreis schlägt noch eine ganz neue Variante der Straßenumgestaltung vor: Der viel genutzte Einkaufsbereich könnte in eine Fußgängerzone umgewandelt werden, so, wie es schon viele Städte mit stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen gemacht haben. Und das in der Regel zum Wohle der anliegenden Geschäfte. Die Mitglieder des Arbeitskreises sind sich sicher: Die Neusser Straße als Flaniermeile mit hohem Aufenthaltscharakter, das wäre doch etwas.



Der Kreuzungsbereich der Neusser Straße mit der Mauenheimer Straße und der Florastraße wird umgestaltet. Unter anderem sollen die derzeit noch bestehenden Ampeln entfallen.

Und dass eine Sperrung der Straße funktioniert, zeigt doch das alljährlich stattfindende Straßenfest.

Kempener Straße: Querenden Radverkehr berücksichtigen

Bei der Neuplanung der Kempener Straße fordert der Arbeitskreis, beim Knotenpunkt von Kempener Straße, Wartburgstraße und Thüringer Straße alle betroffenen Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen. Gerade die in Ost-West-Richtung verlaufenden Einbahnstraßen sind wichtige Wege zwischen Neusser Straße und den neuen Siedlungen im Nippeser Westen.

Die Mitglieder des Arbeitskreises bedauern, dass die Mittelallee zwischen Gocher Straße und Merheimer Straße nach wie vor für PKW-Stellplätze genutzt werden soll. Dadurch büßt die Straße viel an Aufenthaltsqualität ein. Der Arbeitskreis empfiehlt den Planern, einmal die Weissenburgstraße im Agnesviertel zu besuchen. Da ist die Mittelallee für Fahrräder und Fußgänger nutzbar. Und an lauen Sommerabenden kann man dort sogar Boule spielen.

Kein großer Wurf: Zu wenig Mut und zu wenig Vision

Ein Schritt in die richtige Richtung, doch im Detail sind noch Verbesserungen notwendig – so lautet das Fazit des Arbeitskreises zu den Plänen der

Umgestaltung von Neusser Straße und Kempener Straße. Und für den großen Wurf, nämlich die Neusser Straße in eine Fußgängerzone umzuwandeln, da fehlten den Planern wohl der Mut und die Vision.

Hans-Georg Kleinmann



Derzeit ist der Mittelstreifen an der Kempener Straße ein Parkplatz ohne Aufenthaltsqualität (Foto links). So schön wie die Weissenburgstraße (Foto rechts) könnte die Kempener Straße auch sein.

Sagenhaft schön ist die Kulturlandschaft, durch die der Rheinsteig® zwischen Bonn und Wiesbaden verläuft. Vielseitig und atemberaubend schlängelt sich der Top Trail auf 320 km über Höhen und durch lauschige Seitentäler. Ideal für Erlebnishungrige und Wissensdurstige, für Jobgestresste und Auszeit-ehnsüchtige. Der Rheinsteig® bietet einen bunten Mix aus Abenteuer und Besinnung.

wandern auf
hohem
Niveau



Jetzt neu! Der linksrheinische sagenhafte RheinBurgenWeg
www.RheinBurgenWeg.com



Rheinsteig®-Büro
Tel. 0 67 71-95 93 80
Routenplaner, Gastgeber-Infos und
Wanderliteratur unter: www.rheinsteig.de

Stadtmuseum und EL-DE-Haus

Neue Wege zu Kölner Museen

Ideen für eine attraktivere Gestaltung der Umgebung des Kölner Stadtmuseums

Den Anstoß zu den Gedanken gab es im Herbst 2010 auf einem Symposium im Stadtmuseum. Kölner Stadtgeschichte und deren Präsentation war das Thema. Wie kann unser Kölner Stadtmuseum attraktiver werden? Da kamen mir als Verkehrsinitiativler gleich mehrere Gedanken. Die Ideen habe ich namens des VCDs aufgeschrieben und an die Betroffenen gesandt. Die beiden Museumsleiter Mario Kamps (Stadtmuseum) und Werner Jung (EL-DE-Haus) reagierten sehr aufgeschlossen und sahen große Chancen für ihre Häuser, wiesen aber darauf hin, dass andere Stellen in der Stadtverwaltung dafür zuständig sind, die Vorstellungen umzusetzen. Von der Bezirksregierung Köln kam eine dankende Antwort mit dem Hinweis, dass die Erreichbarkeit der Bezirksregierung und deren Parkplätze gewährleistet bleiben sollten. Antworten von der Stadtraummanagerin sowie vom Beigeordneten Herrn Streitberger blieben bislang aus.

Insellage beseitigen

Das Kölner Stadtmuseum liegt inmitten von Verkehrsstraßen und in keiner üblichen Lauflage. Durch einen Fußgängerbereich (*Shared Space*) auf der Zeughausstraße kommt das gesamte Schinkelensemble (Zeughaus/Bezirksregierung) zur Wirkung. Die Menschen können

den Stadtraum nutzen, im Neubau des Museums wäre ein Cafe mit Außengastronomie machbar. Der Platz mit dem Springbrunnen wird zum echten Platz, die anliegenden Restaurants erweitern ihre Außengastronomie.

Der Autoverkehr Richtung Friesenplatz wird von der Nord-Süd-Fahrt über die hinreichend breite und mit Radfahrstreifen auszustattende Burgmauer geführt.

Die Komödienstraße wird von der Kreuzung mit der Marzellenstraße bis zur Nord-Süd-Fahrt umgestaltet. Die überbreite Fahrbahn wird eingengt und mit Radfahrstreifen versehen. Deutlich breiter Bürgersteige laden zum Flanieren ein. Für die vielen Menschen, die täglich vom Bahnhof zu ihrem Arbeitsplatz gehen, verbessert sich die Situation ebenfalls deutlich. Weiterhin kann Außengastronomie der Restaurants den Raum beleben und BesucherInnen, AnwohnerInnen und Beschäftigten willkommen sein. Gestalterisches Element ist der Verlauf der Römermauer vom Nordtor am Dom bis zum Römerturm.



Komödienstraße – ein wenig attraktiver Weg zwischen Bahnhof und Stadtmuseum



Noch trübt die überbreite Neven-DuMont-Strasse die Sicht auf das Museum.



Schinkelensemble in der Zeughausstraße

Neue Aufmerksamkeit für EL-DE-Haus und Stadtmuseum von der Breitestraße

Die überbreite Autofahrbahn der Neven-DuMont-Strasse wird auf zwei Fahrspuren mit sechs Meter Breite reduziert. Vorbild für die Gestaltung der Straße kann die Severin-

straße sein. Die breiten Fußgängerflächen ziehen Menschen an und verlocken zum Laufen. Das Stadtmuseum mit seinen leuchtenden rot-weißen Fensterläden wird der Blickfang.

Das außerhalb der Blickachse gelegene EL-DE-Haus wird mit einer „Aufmerksamkeit“ in die Blick- und Laufachse geholt.

So ergeben sich attraktive neue Fußgängerverbindungen vom Hauptbahnhof über das Stadtmuseum in die Innenstadt an der Breite Straße und entlasten so die überfüllte Hohe Straße und Schildergasse. Nebenbei werden die Kölner Perlen EL-DE-Haus und das bald neu gestaltete Stadtmuseum prominent präsentiert. Ja, wenn mal die Stadt Köln antwortet und es sich gar zu ihrem Thema macht.

Roland Schüler





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

Ost-West-Achse

Es tut sich etwas auf der Schneise

Die so genannte Ost-West-Achse ist einer von sieben Interventionsräumen des Masterplans für die Kölner Innenstadt. Dieser Plan soll ein Gerüst für die Entwicklung der Kölner Innenstadt sein, die jahrzehntelang scheinbar keine übergeordnet planende Hand gesehen hat. Kölnisches Flickwerk wird hier überdeutlich.

Was sagt der Masterplan zur Ost-West-Achse? Die Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird akzeptiert – vor allem für die Trennung des Heumarkts durch die Auffahrt zur Deutzer Brücke. Entscheidend für die Ordnung des Verkehrs soll aber nicht mehr in erster Linie der MIV sein, sondern die immer wieder beschworene Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. Überbreite, zum schnellen Fahren verleitende Fahrspuren sollen reduziert und verschmälert, der MIV in Gänze verlangsamt werden. Die Vorteile liegen auf der Hand: weniger Lärmbelastung, da langsamer fahrende Autos leiser sind als schnelle, und ein besserer Verkehrsfluss. Fußgänger, Fahrradfahrer und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs erhalten den nötigen und bislang dem MIV vorbehaltenen Raum.

Die entscheidende Aussage für die Ost-West-Achse ist jedoch, dass die Stadtbahn durch Gleisbegrünung und Neuordnung der Fahrdrähte nicht mehr als Fremdkörper wahrgenommen werden soll. Die französischen Städte machen es uns schon seit langem vor und auch schon viele deutsche Städte haben dem tristen und öden Schotterbett in der Innenstadt eine Abkehr erteilt.

Eine weitere Maßnahme ist die Verbesserung der Durchlässigkeit der Achse für Fußgänger und Radfahrer in Nord-Süd-Richtung, um so die Trennwirkung zu mildern und auch das neue Kulturzentrum am Neumarkt stärker an die hoch fußgängerfrequentierten Bereiche nördlich der Achse anzubinden.

Was wird derzeit geplant, was ist beschlossen worden? Die Wiederherstellung der Oberfläche nach dem U-

Bahnbau am Heumarkt wurde bereits in RHEIN-SCHIENE 45 besprochen. Zwar stellte die Verwaltung die Aufstellungsspur zum Kaufhofparkhaus nachträglich doch noch auf die Tagesordnung, dies konnte jedoch durch den politischen Beschluss für einen Bürgersteig verhindert werden.

Cäcilienstraße: KVB-Gleise

Im Januar 2010 hat die Verwaltung eine Vorlage in die Bezirksvertretung Innenstadt und den Verkehrsausschuss



Längs der Autoschneise zwischen Rudolfplatz und Deutzer Brücke zeichnen sich Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer ab.

des Rates eingebracht, die sich mit der Begrünung der Gleise in der Cäcilienstraße und der Begradigung der KVB-Trasse bei der Einfahrt in den Neumarkt beschäftigte.

Die Begrünung der Gleise ist unstrittig und sollte schnellstmöglich umgesetzt werden. Bislang hat sich die KVB aufgrund des höheren Pflegeaufwands gesträubt, Rasengleise einzurichten. Nun sind die politischen Mehrheiten aber eindeutig und haben diese Gestaltungsmaßnahme beschlossen.

Verbunden werden soll die Maßnahme mit einer Begradigung der Gleise bei der Einfahrt in den Neumarkt. Derzeit muss die Stadtbahn eine Kurve fahren, um zur Haltestelle Neumarkt zu gelangen, und stark abbremst. Zukünftig entfällt die Kurve, die Bahn kann zügiger fahren. Für diese Maßnahme wird

eine der nördlichen Autospuren (vor dem Kunsthaus Lempertz) entfallen.

Cäcilienstraße: Fußgängerüberwege

Damit das Kulturzentrum am Neumarkt besser erreichbar ist, soll in Höhe Kronengasse ein neuer Fußgängerüberweg entstehen und der vorhandene Überweg an der Einmündung Jabachstraße fußgängerfreundlich umgebaut werden. So weit, so gut. Enttäuschend bei der Verwaltungsvorlage war jedoch das gänzliche Fehlen von Verbesserungen für den Überweg an der Neumarkt-Ostseite/Fleischmenggasse – einer besonders wichtigen und verbesserungswürdigen Fußgängerachse. Die Bezirksvertretung Innenstadt sprach sich glücklicherweise dafür aus, diesen Überweg ebenfalls bei den Neuplanungen zu berücksichtigen.

Radwege

Enttäuschend war auch, dass vorgesehen war, die Radwege auf dem Bürgersteig zu führen. Dies hat ebenfalls einen Änderungsantrag nötig gemacht, damit die Radwege hier stringent auf der Fahrbahn abmarkiert werden, wie dies ja bereits für den Bereich am Heumarkt beschlossen worden war. Diese Maßnahme versteckt den Radverkehr nicht hinter parkenden Fahrzeugen, macht ihn damit präsenter für den Autofahrer und verringert die Unfallrisiken.

Beschleunigung des ÖPNV

Neben der Gleisbegradigung am Neumarkt ist eines wirklich wichtig auf der Ost-West-Achse: Die Beschleunigung der Stadtbahn. Zurzeit benötigen die Linien 1 und 7 von der Moltkestraße bis zum Heumarkt acht Minuten – für zwei Stationen (!) –, und dies auf einem der höchstfrequentierten Abschnitte des Kölner Netzes.

Auf Initiative des VCD Köln und Umgebung haben die Grünen im Verkehrs-

ausschuss daher eine Anfrage eingebracht zu prüfen, mit welchen Methoden die Stadtbahn auf der Ost-West-Achse beschleunigt werden kann. Die Antwort der Verwaltung steht noch aus. Sicher wird aber sein, dass die Ampelschaltung geändert und dem ÖPNV überall Vorrang eingeräumt werden muss, also beispielsweise auch an den Ringen.

Was steht noch an?

Eine Überlegung des Masterplans ist die Trennung von Individualverkehr und

ÖPNV, indem der ÖPNV in beide Richtungen über die Aachener Straße, der MIV durch die Richard-Wagner-Straße geführt werden soll. Konsequenz für die Ost-West-Achse wäre, dass der ÖPNV zwischen Neumarkt und Rudolfplatz auf die nördliche Seite der Hahnenstraße verlegt werden müsste. Diese Vorüberlegungen sollten genauer untersucht werden. Der größte Brocken, den es auf der Ost-West-Achse zu knacken gibt, ist der Neumarkt. Wie wird er in Zukunft gestaltet? Unstrittig ist die Freistellung der Nordseite vom MIV. Aber wie soll

das erreicht werden? Lenkt man den Verkehr in Richtung Rudolfplatz auch auf der Südseite vor dem Gesundheitsamt vorbei? Vier Spuren an dieser Stelle passen aber nicht – so müssten die Bäume (nicht wenige stolze Platanen) gefällt werden.

Diesen gordischen Knoten zu zerschlagen, ist die Aufgabe der Politik in den nächsten Jahren.

Die Ost-West-Achse bleibt ein sehr spannendes Thema in Köln.

Markus Graf



VCD Köln und Umgebung e. V. Einladung zur Mitgliederversammlung

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

Termin: **Mittwoch, der 13. Juli 2011, 19.30 Uhr**

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

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

Tagesordnung:

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

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

Über **zahlreiches Erscheinen** – insbesondere auch von Mitgliedern aus Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Kreis Euskirchen – würden wir uns **sehr freuen**.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Leserbriefe

Die Tücken beim Fahrscheinkauf und die Radverkehrsplanung bewegten die Leserinnen und Leser der letzten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE in besonderem Maße.

Wir freuen uns über Leserbriefe und drucken sie gerne ab. Aus Platzgründen müssen wir uns Kürzungen vorbehalten.

Zum Thema Fahrscheinkauf

Für häufigere Fahrten empfiehlt sich für diese Strecke (*von Köln nach Düsseldorf – Anm. der Red.*) ein VRR- oder VRS-Viererticket, das man ja ganz legal im jeweils anderen Verbund entwerfen kann. Übrigens: Von Düsseldorf-Süd (Benrath) nach Langenfeld reicht ein VRR-Ticket Preisstufe A, von Düsseldorf-Mitte muß es allerdings B sein. Und da Langenfeld ja, wie gesagt, beiden Verbänden angehört, kann man die dortigen Buslinien auch mit Tickets beider Verbände nutzen. Zum NRW-Anschlußticket (gilt nur für den Anschluß an Zeitkarten, nicht an Einzelfahrausweise!) sollte noch der Vorteil der möglichen Bahncard-Ermäßigung und der enthaltenen Benutzung örtlicher Verkehrsmittel am Zielort erwähnt werden.

Ulrich Schweers, Köln

Ich fahre regelmäßig von Köln nach Haan, das ist VRS-Tarif 5. Wenn ich aber ab Wesseling löse, fragt mich der Automat, welcher Kölner Bahnhof zugeordnet werden soll, und dann sage ich z. B. Köln-Mülheim, und erhalte die Fahrkarte (unter NRW-Tickets) mit BC 50 für 4,20 pro Fahrt statt viel teurer mit VRS Stufe 5.

Nun gebe ich also zuerst meine Bahncard ein, und denke, super, die Verbindung wird gespeichert. Beim nächsten Aufruf – zuerst Bahncard, dann Anklicken von Köln und Haan (weil ja der Bahnhof Köln zugeordnet wurde) – sagt mir der Automat: Diese Fahrkarte ist nicht möglich, da hier VRS gilt. Ich muss also doch wieder durch alle Einzelschritte.

Mit BC 50 ab Wesseling wird es dann auch nach Düsseldorf oder Wuppertal günstiger, durch diese Zuordnung der Orte ohne Bahnhof an eine Stadt mit Bahnhof. Die Logik darin habe ich nie

so ganz verstanden, aber meine Verbindung hat es preislich deutlich verbessert.

Angela Filz, Köln

Zum Thema Radverkehr

Warum ist die Sanierung der Venloer in Bezug auf den Radverkehr und die Themen „Mehr Raum“, „Radler zurück auf die Straße“ gescheitert?

Durch den Umbau wurden die Bürgersteige unwesentlich verbreitert, dagegen die seitlichen Parktaschen sinnloserweise zu Gunsten des Verkehrsmittels „stehendes Auto“ um jeweils mehr als einen halben Meter, was bei gleicher Straßenbreite zu Lasten der konkurrierenden Autofahrer und (nun) Radfahrer geht. Die Venloer erlaubt in der derzeitigen Konzeption der Straßenbreite zwischen den Parktaschen keinen ausreichend sicheren Raum für Autoverkehr im Gegenverkehr sowie zusätzlich ausreichend breite Fahrradschutzstreifen.

Die Radfahrer fahren derzeit im Hindernisslalom zwischen einmündend einbiegenden Autos, ausbiegenden Autos, in zweiter Reihe parkenden Autos, im Verkehrsfluss zu weit rechts fahrenden Autos, auf einem schlechten Straßengrund: gepflasterte Straßenränder, Kanaldeckel, schlechte & mangelhafte Asphaltierung. Gefahr lauert hier u. a. durch öffnende Türen parkender Autos, sich öffnender Beifahrtstüren stehender Autos, die Straße überquerenden Fußgänger im stehenden Autoverkehr.

Welche der in der Winterausgabe 2010 genannten Konzepte hat der VCD in der Planungsphase der Sanierung der Venloer Straße vertreten?

Nach meiner Meinung geht dieses Millionenprojekt vollständig zu Lasten der Radfahrer, und das im Ehrenfelder Zentrum, wo für Köln überdurchschnittlich viele Verkehrsteilnehmer mit dem Fahrrad unterwegs sind. Radfahrer zurück auf die Straße und kämpft um Raum?

Die Venloer Straße ist in der derzeitigen Situation für den Radfahrer völlig unbrauchbar, sogar lebensgefährlich.

Eltern mit Kindersitz auf dem Fahrrad/mit Kindern auf eigenem Fahrrad ist m. E. aufgrund der Gefahrensituation absolut von der Benutzung der Venloer mit ihren Kindern abzuraten, insbeson-

dere wenn Kleinkinder schon selbst mit dem Fahrrad fahren. Hier können verantwortungsvolle Eltern wohl nur noch auf die ruhigere Stammstraße ausweichen. Dies wird meiner Beobachtung nach auch schon verstärkt praktiziert. Wann wird der Schutzstreifen markiert? (*Dies ist zwischenzeitlich erfolgt – Anm. der Red.*) Wie sieht es mit der Umsetzung des Einbahn-Konzepts aus?

Michael Lehmann, Köln

Es erscheint mir völlig unverständlich, wie sich ein alternativer Verkehrsclub als Lobby für Radfahrer für Radstreifen auf Fahrbahnen anstelle von separaten Radwegen einsetzt.

Ich selbst bin über 50 und fahre gerne mit dem Rad zur Arbeit, auf separaten Radwegen. Besonders angenehm ist die Fahrt über die Mülheimer Brücke, wo ich getrennt von Autos bei Einbahnradverkehr auch mal einen Blick auf den Rhein werfen kann. Ein Stück meines Arbeitsweges – zum Glück ein kurzes – findet auf einer viel befahrenen Straße statt, bei der die Autos teilweise viel zu nahe an mir vorbeifahren. Wäre die ganze Strecke so, würde ich das Radfahren unterlassen und wieder mit Bus und Bahn fahren oder das Auto nehmen.

Markierte Radstreifen kenne ich auch, auf der Neusser Straße, die ich zeitweilig arbeitsbedingt benutzen musste. Der absolute Horror! Radfahrer werden eng von Autofahrern und Fahrradfahrern überholt und geschnitten. Lieferwagen und andere PKWs parken auf dem Radstreifen. Autotüren werden aufgerissen, ohne auf Radfahrer zu achten, Fußgänger kreuzen völlig spontan einen halben Meter vor dem Radfahrer die Fahrbahn. Das Fahren auf diesen Radstreifen fordert ein hohes Maß an Aufmerksamkeit und Reaktionsschnelle, das vielleicht nicht jedem Radfahrer gegeben ist. Zudem ist der Radfahrer immer darauf angewiesen, dass die Autofahrer richtig reagieren, eine beängstigende Vorstellung bei der Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation.

Bei einem stärkeren Ausbau von markierten Radstreifen statt separater Radwege wird die Zahl der RadfahrerInnen deutlich sinken, diejenigen, die keine Lust haben, die gleiche Straße wie die Autos, ob diese nun 50 km/h oder

30 km/h fahren, werden es einstellen und sich damit Stress ersparen.

Wie sieht die Situation bei Kindern aus? Alle Eltern werden verhindern, dass ihre Kinder auf markierten Radstreifen wie auf der Neusser Straße fahren, weil Kinder damit völlig überfordert sind. Auf dem Bürgersteig geht es da auch nicht, weil sehr viele Passanten den Gehsteig benutzen. Fehlt ein separater Radweg, wird es vielen Kindern nicht mehr möglich sein, das Rad als Verkehrsmittel zu benutzen.

Da markierte Radwege preiswerter sind als separate Radwege, wird die absurde Politik des VCD leider von der Stadt, den Kommunen aufgegriffen und realisiert. Der VCD erweist damit den Radfahrern einen Bärendienst.

Ich bitte den VCD, die Interessen aller Radfahrer zu vertreten und sich für separate Radwege einzusetzen, um die Zahl der RadfahrerInnen zu erhöhen.

Karin Bäumel-Mosblech, Köln

Stellungnahme des Autors:

Offensichtlich haben wir uns missverständlich ausgedrückt. Wir wollen natürlich nicht den Radweg auf der Mülheimer

Brücke sperren und die Radfahrer auf die vielbefahrene Straße schicken.

Doch der Reihe nach: Es gibt unterschiedliche Radfahrertypen. Auf der einen Seite gibt es Radfahrer, die besonderen Schutz benötigen, etwa Kinder und Senioren, auf der anderen Seite solche, die so schnell wie möglich ans Ziel gelangen wollen, Fahrradkuriere sind ein extremes Beispiel. Für beide Radfahrertypen haben sich verschiedene Radwegenetze herausgebildet: Dort, wo die gefahrenen Autogeschwindigkeiten hoch sind, hat sich der separate Radweg durchgesetzt, zum Beispiel auf der Mülheimer Brücke. Sind die Autogeschwindigkeiten niedriger, gibt es Radstreifen und Rads Spuren auf der Straße oder gar keine Radverkehrsanlagen, wie in Tempo-30-Zonen. Häufig erweist sich jedoch die Sicherheit eines separaten Radweges als trügerisch und endet abrupt bei querenden Straßen, wie die schweren Unfälle zum Beispiel mit rechts abbiegenden LKWs immer wieder vor Augen führen. Auch führen diese Radwege häufig zu Konflikten mit Fußgängern und falsch parkenden Autos.

Wie gesagt, wollen wir unter den bestehenden Verkehrs- und Geschwindigkeitsverhältnissen nicht alle separaten Radwege auflösen und die Radfahrer auf die Straße schicken. Wir wollen jedoch, dass sich die Autos in allen Wohngebieten der Geschwindigkeit der Radfahrer anpassen, so dass Radfahrer und auch Fußgänger wieder ungefährdet die Straße betreten und benutzen dürfen, was wir mit dem plakativen Motto „Radfahrer zurück auf die Straße“ ausdrücken. Darin steckt auch, dem Autoverkehr klar zu machen, dass die Straße nicht ihm alleine gehört, sondern allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen. So wie früher, deshalb das Wörtchen „zurück“. Dann bedarf es keinerlei Radverkehrsanlagen mehr. Auch sind dann alle Wege gleichermaßen sicher und schnell.

Wir wissen natürlich, dass wir von der Verwirklichung dieser Vision noch weit entfernt sind, aber wir wollen uns ihr Schritt für Schritt nähern. Und dabei haben wir vor allem ein Ziel: Die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen, Diese sehen wir nämlich im heutigen Verkehr sträflich missachtet. Genau wie Sie.

Hans-Georg Kleinmann □

		FRIEDENSBILDUNGSWERK KÖLN	
		Bildungsurlaub	Sprachen
		Konfliktlösung	
Info: www.friedensbildungswerk.de	<p>Mediation - Sie möchten Mediation kennen lernen oder professionell als MediatorIn arbeiten? In unserer sechsstufigen Fortbildung werden Theorie & Praxis der Mediation vermittelt. (150 Std.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Sprachen - Land, Leute und Kulturen kennen lernen Hocharabisch – Neugriechisch – Niederländisch – Polnisch – Russisch</p> <p>Alle Kurse sind als Bildungsurlaub anerkannt. Dauer Mo - Fr Kontakt: fbkkoln@t-online.de</p>		
			

Verkehrsforum Fahrrad

Nützliche Informationen, lebhaftige Diskussion

Im Mai organisierte der VCD Köln ein gelungenes Radverkehrsforum.

Im Dezember 2010 ist die neue Fassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr (FGSV) erschienen. Diese ist zwar kein staatliches Regelwerk, stellt aber den allgemein anerkannten Stand der Technik für Radverkehrsanlagen und deren Planung dar und definiert Mindeststandards, die von den planenden Behörden zu beachten sind.

Der VCD Köln nahm dies zum Anlass, mit Förderung des VCD-Landesverbandes NRW im Mai das Verkehrsforum Fahrrad „ERA und mehr“ zu organisieren. Als Referenten konnten Peter Gwiassa, Leiter des für die ERA zuständigen Arbeitskreises der FGSV, und Doris Neuschäfer vom VCD-Bundesvorstand gewonnen werden. Zwanzig Teilnehmer aus NRW und anderen Bundesländern, die sich ehrenamtlich für den Radverkehr engagieren, erlebten eine informative, motivierende Veranstaltung.

Im Vordergrund standen die Inhalte der ERA, insbesondere Art und Maß von Führungsformen sowie die Gestaltung von Knotenpunkten. Zusätzlich gab es Informationen zu aktuellen Entwicklungen zum Stand der Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung und der Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans. Zahlreiche Praxisbeispiele und die lebendige Diskussion erweiterten das für die Arbeit vor Ort hilfreiche Fachwissen.

Ralph Herbertz



Kontakte – Infos – Hilfe

Stadt Köln

Verkehrüberwachung (= 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, Fahrgastreue
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)

Verkehrsverbände

AVV – Aachener Verkehrsverbund
VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg

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

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

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

Verkehrsiniciativen, Sonstiges

VCD (Bundesverband, Service)
VCD-Kreisverband Köln und Umgebung
ADFC Köln

www.vcd.org
www.vcd-koeln.de
www.adfc-koeln.de (Tel.: 0221 323919)
adfc-koeln@netcologne.de

ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln
Pro Bahn
Verkehr allgemein

www.autofreie-siedlung-koeln.de
www.pro-bahn.de
www.nahverkehr-online.de
www.verkehrsinfo.nrw.de

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: 6.000 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.

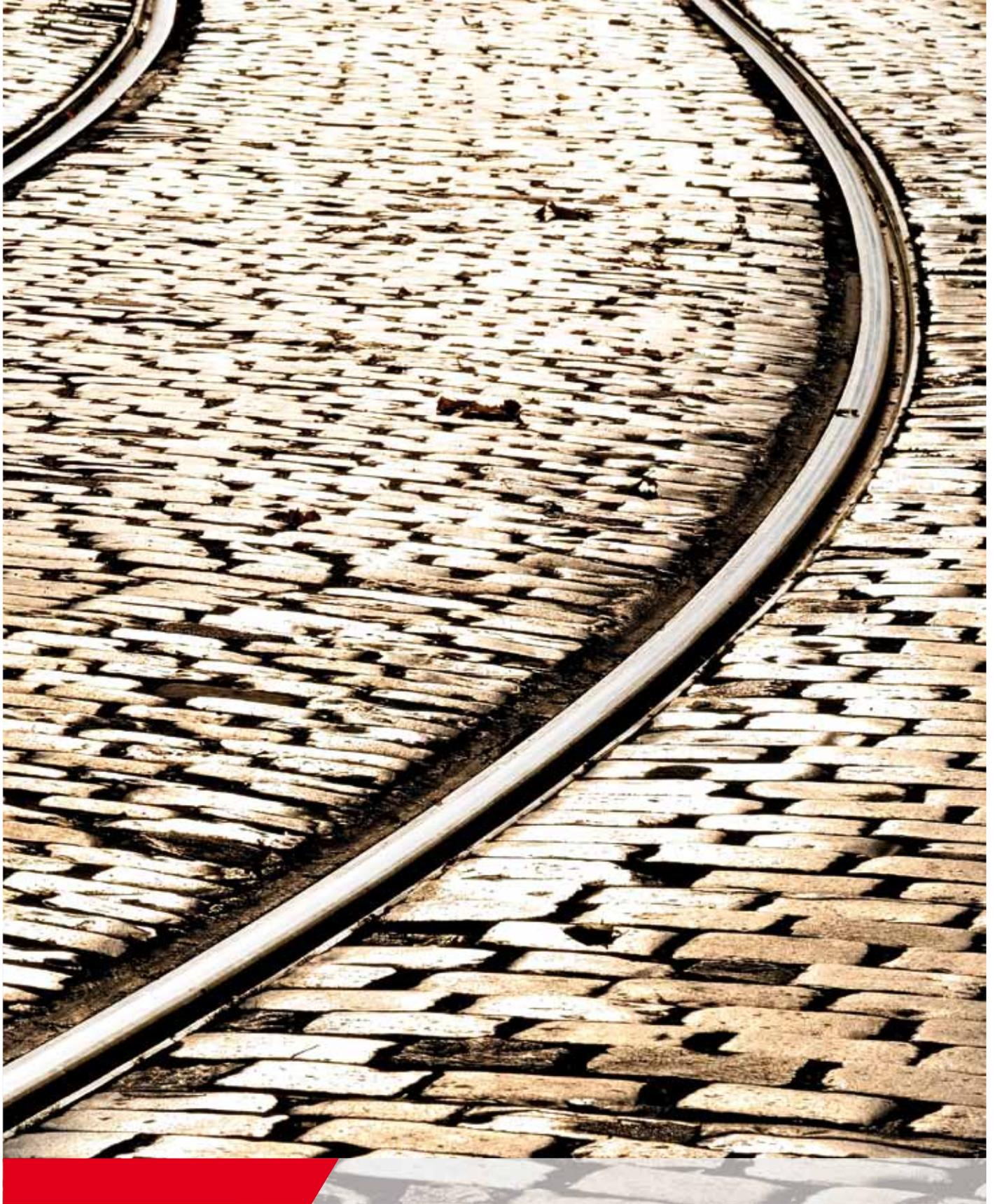
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

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 VEB Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH, der VCD Service GmbH und der AOK Rheinland/Hamburg. Wir bitten um freundliche Beachtung.



Beim Klima noch die Kurve kriegen? Öfter Bus & Bahn fahren!

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



Menschen bewegen