



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung



- **Stautadt Köln?** Kommentar zu einer Medienkampagne
- **VCD-Konzepte:** Nachtverkehr, Uni-Bus, Fahrgastinformation
- **Radverkehr:** Tödliche Unfälle genauer betrachtet

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, ein typischer Adventsstau auf der Hohe Straße, ist einer Kampagne gewidmet, die seit Sommer in den Kölner Medien tobt und die sich auch dadurch auszeichnet, dass sie sich wenig um Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV schert. Einen Kommentar zum **Kölner Medienstau** finden Sie auf Seite 24.

Was gibt es sonst noch vorab zu sagen? Nun, zum Beispiel dies: Vor einem Jahr freuten wir uns über den Start der lange geforderten **Buslinie über die Innere Kanalstraße** – heute können wir uns über übertroffene Erwartungen freuen! So sehr, dass wir eine Verlängerung dieser Verbindung in die Südstadt fordern (siehe Seite 4).

Ein weiteres Erfolgserlebnis für den VCD im Jahr 2010 ist die Grundsatzentscheidung des Rates zu den **Anforderungen an Ampelanlagen**. Hier sollen künftig die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs wesentlich stärker berücksichtigt werden. Ob auch beim Thema **Rheinuferquerung** der Nord-Süd-Bahn (siehe Seite 23) eine kosten- und umweltpolitisch vernünftige Lösung umgesetzt wird, darauf können wir gespannt sein.

Darüber und über viele andere Themen lässt sich trefflich diskutieren auf unserem **Neujahrstreffen** am 14. Januar 2011, ab 19:30 Uhr, diesmal in der Gaststätte Diogenes am Sudermanplatz. Noch etwas: Die RHEIN-SCHIENE hat jetzt eine eigene E-Mail-Adresse: **rheinschiene@vcd-koeln.de**. Kritik, Lob, Meinungen und Gegenmeinungen zu unseren Artikeln sind ebenso willkommen wie Anregungen für künftige Ausgaben.

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Es gibt etwas zu gewinnen!

Kölner interessieren sich für ihre Stadt und deren Geschichte(n) – davon zeugt das vielfältige Angebot an Köln-Literatur. Eine Variante bieten die beiden Bücher von Corinna Stahl aus dem Bachem Verlag, die einladen, Köln mit den Bahnen der KVB zu entdecken. Wir verlosen jeweils drei Exemplare von

- „Mit den Ringbahnen durch Köln“ (Linien 12 und 15) und
- „Köln und seine Umgebung entdecken“ (Linien 1, 7 und 9).

Bitte beantworten Sie dazu die folgende Frage:

Wann soll nach den derzeitigen Planungen der KVB die Haltestelle Rathaus (Alter Markt) eröffnet werden?

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. Januar 2011. Die Gewinner werden unter allen Einsendungen mit der richtigen Lösung ausgelost und erhalten ihr Buch zugesandt.

Inhalt

Nahverkehr

Buslinie 142: Erfolgslinie rasch weiter ausbauen.....	4
Elektronische Fahrgastinformation:	
Neue MOFIS-Anlagen installiert.....	5
Nachtverkehr: VCD-Vorschläge in der Diskussion	6
Nord-Süd-Vorlauf erheblich billiger:	
Das Wunder von Köln.....	7
Überklebte Scheiben bei der KVB:	
Viele verärgerte Fahrgäste.....	7
Gastbeitrag des VRS:	
Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement	8
Anschlussickets: Tarifliches Abenteuer	9

Fuß- & Radverkehr

Severinstraße: Mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer..	10
Überwege am Neumarkt: Warten auf Verbesserungen	10
Rat folgt VCD: Ampeln werden fußgängerfreundlicher.....	12
Baustellenmanagement und Radverkehr:	
Alltägliche Ärgernisse.....	13
Dritte Kölner Fahrradsternfahrt:	
Beeindruckende Rundtour durch die Stadt	14
Tödliche Fahrradunfälle: Entschleunigung rettet Leben! ...	15
Neue ADFC-Fahrradkarte Köln/Bonn erschienen	16
Behelfsbrücke am Ostasiatischen Museum:	
Verschandelte Kultur am Aachener Weiher	16
VCD-Arbeitskreis Radverkehr:	
Wir mischen uns weiter ein.....	17
Bericht des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln.....	18

Autoverkehr

Chronik der Autokrise, Teil III	
(einschließlich Kommentar zur Rheinuferstraße).....	20
cambio: Carsharing im öffentlichen Raum	24
Staatstadt Köln? Kommentar zu einer Medienkampagne....	24

Bahnverkehr

Europäischer Bahnknoten Köln?	26
Fahrscheinkauf: Neue Software auf DB-Automaten	27
Bahnprojekte: Von Stuttgart 21 ins Rheinland.....	27
S-Bahnen im Rheinland: Keine Erweiterung in Sicht	28
Kursbuch 2011	28

Service

Kontakte – Infos – Hilfe	29
--------------------------------	----

VCD

Einladung zum Neujahrstreffen	29
Mitgliederversammlung 2010.....	29
VCD-Infostand gut besucht	30
Impressum.....	30
Kontakte	31
Spendenaufruf	31

Buslinie 142

Erfolgslinie rasch weiter ausbauen

Der VCD legt ein Konzept für den weiteren Ausbau der seit einem Jahr auf der Inneren Kanalstraße verkehrenden Buslinie vor.

Seit Dezember 2009 verkehrt endlich der lange geforderte Uni-Bus. Die vom Merheimer Platz bis Klettenberg geführte Linie 142 verbindet nun erstmals die Stadtteile Nippes und Ehrenfeld direkt mit der Universität.

Schon kurz nach dem Start meldeten die Zeitungen Überlastungen, so dass die KVB gezwungen war, zu bestimmten Zeiten Gelenkbusse einzusetzen.

Der Erfolg der neuen Busführung ist umso beachtlicher, als sie dem Fahrgast mit einem 20-Minuten-Takt erhebliche Wartezeiten zumutet – zum Beispiel beim Umstieg am Bahnhof Ehrenfeld. Südlich der Universität erschließt die Linie Arbeitsplätze und Uni-Center, aber bisher keine größeren Wohnquartiere.

Der VCD sieht nun – ein Jahr später – die Zeit gekommen, die Weiterentwicklung dieser wichtigen ÖPNV-Verbindung auf den Weg zu bringen. Wir haben daher den Ratsparteien ein Konzept

vorgelegt, das folgende Punkte enthält:

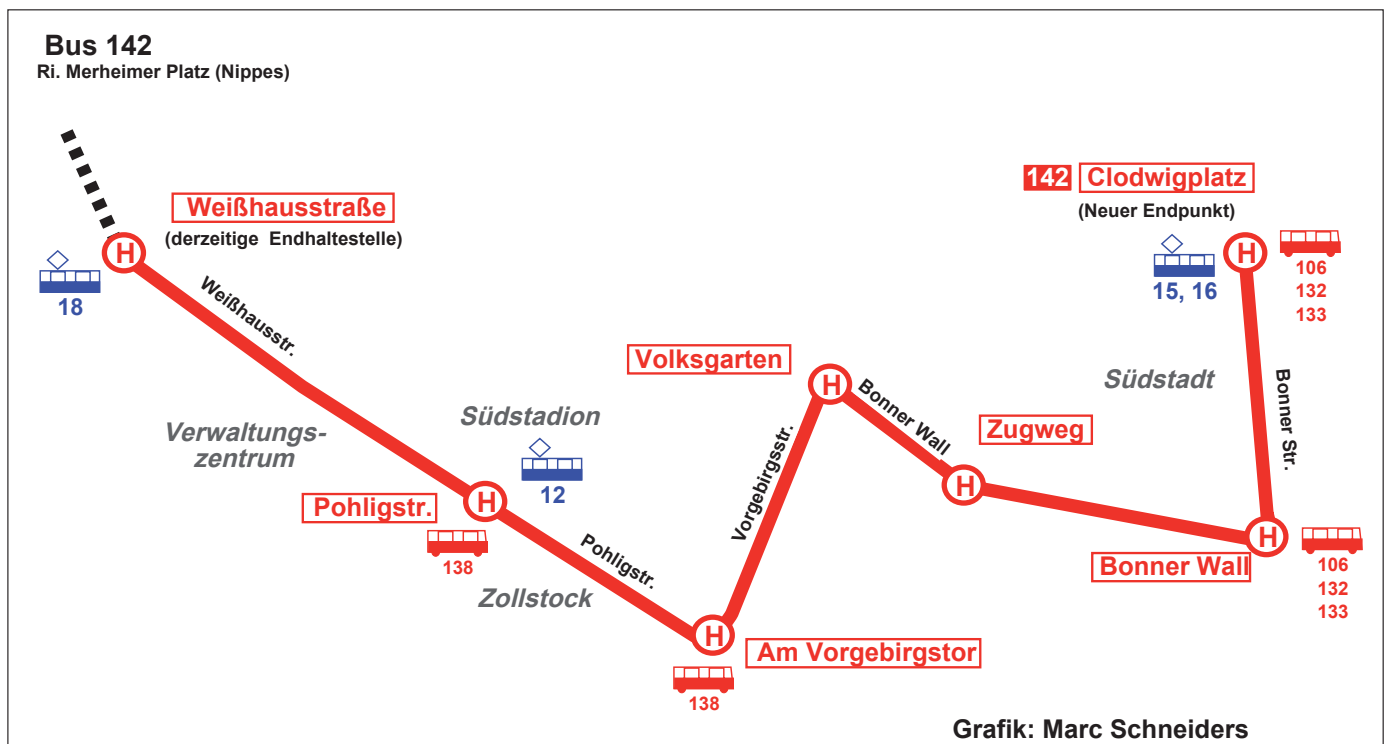
1. Bei der anstehenden Erneuerung der Lichtsignaltechnik an Innerer Kanal- und Universitätsstraße sollte der neue Bus besondere Berücksichtigung finden. Vorgeschlagen werden beispielsweise sogenannte Ampelschleusen, die ein zügiges Fortkommen des Busses auch zur Hauptverkehrszeit ermöglichen.
2. Die Linie sollte ab nächstem Semester – zumindest auf ihrem wichtigsten Streckenabschnitt zwischen Bahnhof Ehrenfeld und Universität – zur Hauptbelastungszeit im 10-Minuten-Takt verkehren. Dies wäre nicht nur eine angemessene Reaktion auf die Kapazitätsengpässe, durch die Halbierung der Wartezeiten würde die Linie auch für Neukunden erheblich attraktiver. Heutige Standzeiten der Busse an der Endhaltestelle könnten besser für Fahrten genutzt werden.
3. Schon zum nächsten Fahrplanwechsel sollte die Linie Richtung Süden (über Weißhaus- und Vorgebirgsstraße) bis zum Chlodwigplatz verlängert werden.

Dies würde die zahlreichen Arbeitsplätze an der Pohligstraße und bisher schlecht erschlossene Wohnquartiere in der südlichen Neustadt in das Busnetz einbinden. Am Chlodwigplatz würde eine wichtige Verknüpfung mit den Nord-Süd-Linien des ÖPNV geschaffen.

4. Die Verwaltung und die KVB sollten beauftragt werden, zu untersuchen, wie die Linie 142 auch im Norden besser an das Stadtbahnnetz angebunden werden kann. Zu untersuchen ist eine Weiterführung über den Merheimer Platz hinaus etwa bis zur Neusser Straße und alternativ über die Krefelder Straße bis zum Ebertplatz.

Die Einführung des Uni-Busses zwischen Nippes und Klettenberg war ein lang ersehnter erster Schritt. Die Linie 142 sollte nun jedoch zu einer attraktiven Querverbindung zwischen den stadtauswärts fahrenden Bussen und Bahnen im linksrheinischen Köln ausgebaut werden.

Volker Kunstmann
für den Arbeitskreis ÖPNV



Von dem VCD-Vorschlag, die Linie 142 über die heutige Endstation Weißhausstraße hinaus bis zum Chlodwigplatz zu verlängern, würden Arbeitsplätze und Wohnviertel im nördlichen Zollstock und in der südlichen Innenstadt profitieren.

Elektronische Fahrgastinformation

Neue MOFIS-Anlagen installiert

Die neuen elektronischen Anzeigetafeln an den Haltestellen sind zu begrüßen. Weitere Verbesserungen der Fahrgastinformation bleiben dennoch wünschenswert.

Lohnt es sich noch, eine Zeitschrift am Kiosk zu holen oder ein Ticket am stationären Automaten zu lösen? Soll man in die einrückende überfüllte Bahn steigen oder besser auf die vielleicht rasch folgende leere warten? Bis vor kurzem war dies in der Nippeser und der Ring-U-Bahn eine spannende Frage mit ungewissem Ausgang.

Denn gerade an diesen hoch belasteten Streckenabschnitten informierten veraltete elektronische Zuganzeigen, die jeweils nur die nächste einfahrende Bahn anzeigten. Bis sie tatsächlich eintraf, konnten ein bis zwei, aber auch schon mal fünf Minuten vergehen. Über Störungen wurde nur über Lautsprecherdurchsagen informiert.

VCD-Vorschläge umgesetzt

Der VCD griff das Thema bereits im Jahr 2008 auf (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 42), jetzt erfolgte die Nachrüstung auf moderne modulare Fahrgastinformationssysteme, kurz MOFIS-Anlagen. Nun endlich kommen auch die Nippeser und die Nutzer der Ringstrecke in den Genuss einer zeitgemäßen Fahrgastinformation: Es werden die nächsten drei Fahrten angezeigt. Gleichzeitig wird in der untersten Zeile eine Laufschrift mit KVB-Reklame, Veranstaltungs- oder Störungshinweisen eingeblendet.

Auf der Ehrenfelder U-Bahn wurden die alten zweizeiligen Anlagen bis Venloer Straße/Gürtel ausgetauscht. Weiter stadtauswärts bis Bocklemünd hat man die alten Anlagen allerdings nur umprogrammiert. Bei Störungen wird nun zwar unten die Laufschrift eingeblendet, gleichzeitig aber auch nur noch die erste Bahn angezeigt. Eine Notlösung für eine Übergangszeit?

Immer mehr reine Bushaltestellen werden ebenfalls mit MOFIS-Anlagen ausgerüstet, die per Knopfdruck die angezeigten Informationen auch akustisch ausgeben. Die Anregung des VCD, die

Busse auch in die großen oberirdischen Tafeln zu integrieren, wurde vielerorts, wenn auch noch nicht überall umgesetzt.

Alle Fahrten anzeigen

In Zukunft sollten aber (wie in Weiden-West) die Fahrten aller VRS-Unternehmen auf den Tafeln angezeigt werden. Dem Fahrgast, der zum Beispiel in Dellbrück, Chorweiler oder Porz von und zur S-Bahn oder RSVG umsteigt, ist es wohl egal, ob er von der KVB, DB oder wem auch immer befördert wird. Hier sind neben der KVB auch die DB und anderen VRS-Unternehmen zu einer besseren Kooperation aufgefordert.

Am Hauptbahnhof hat die KVB ihren Part durch eine weithin sichtbare Tafel am Abgang zur U-Bahn sehr gut umgesetzt. Am Abgang an der Domplatte (Touristen, Hohe Straße!) fehlt eine solche Tafel allerdings.

Ferner fehlen Tafeln in den Verteilerebenen Rudolfplatz und Neusser Straße/Gürtel sowie an beiden Seiten des Verbindungstunnels am Appellhofplatz zwischen Zeughaus und Breite Straße.

Fehler beseitigen

Eine gute Anlage allein bringt jedoch wenig, wenn schon reine KVB-Informationen unvollständig oder falsch sind:

- „E“-Bahnen werden nicht angezeigt, obwohl sie im gedruckten Fahrplan stehen.
- Am Beginn eines Linienweges steht oft entweder zehn Minuten lang die Ankündigung „2 Min“, oder die Bahn wird überhaupt erst zwei Minuten vor Abfahrt angezeigt.
- Besonders ärgerlich sind „Geisterbahnen“, die bereits abgefahren sind, aber immer noch angezeigt werden.



An Verknüpfungspunkten sollten die Abfahrtszeiten aller öffentlichen Verkehrsmittel angezeigt werden.

Mit falschen oder unvollständigen Angaben verkehrt sich der Zweck der elektronischen Fahrgastinformation ins Gegenteil. Alle genannten Punkte erfordern daher dringend technische Lösungen.

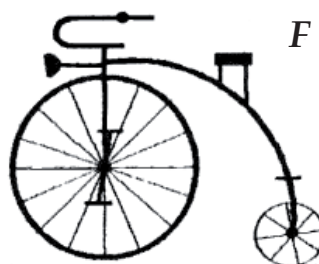
Perspektivisch ist eine Anzeige in den Fahrzeugen selbst wünschenswert, die zusammen mit dem nächsten Halt auch über die nächsten Anschlüsse informiert, dank Flachbildschirmen keine unlösbare Aufgabe. Denn auch dort stellt sich jeden Tag die Frage: Kiosk oder Anschluss-Bahn ...

Tim Sinzenich



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

Stephan Reinen



F A H R R Ä D E R
Zubehör

Ersatzteile

Tel.: 0221-388533

FAX: 0221-3762375

Bonner Str. 244 * 50968 Köln-Bayenthal

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

Nachtverkehr

VCD-Vorschläge in der Diskussion

Vor der Kommunalwahl machten sich alle Kölner Parteien hierfür stark. SPD und Grüne schrieben es letztes Jahr sogar in ihren Koalitionsvertrag. Wann aber wird das KVB-Angebot am späten Abend und in den Wochenendnächten tatsächlich spürbar verbessert?

Nach 23 Uhr fahren in Köln seit drei Jahren die Bahnen auf allen Linien nur noch in einem spärlichen 30-Minuten-Takt. In den Wochenendnächten ist das Angebot mit nur stündlich verkehrenden Bahnen im Vergleich zu anderen deutschen Metropolen provinziell (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 42). Die Folge sind überfüllte Züge selbst noch nachts um 2 oder 3 Uhr. Die Bahnhöfe werden bevölkert von Nachtschwärmern, die bis zu einer Stunde auf ihren Anschlusszug ins Umland warten. Viele wandern zum Taxi-Stand, wenn sie auf der elektronischen Anzeige der KVB die Wartezeit bis zu ihrer nächsten Bahn entdecken. Oder sie steigen schon am frühen Abend beim Aufbruch zu Kultur oder Kneipe statt in die Bahn in ihr Auto.

VCD-Konzept vorgestellt

Der VCD sieht schon seit langem Handlungsbedarf und hat daher den Verkehrspolitikern der Parteien das Konzept des Arbeitskreises ÖPNV vorgestellt. Die Eckpunkte:

- einheitlicher durchgehender Halbstundentakt auf allen Stadtbahnlinien am späten Abend und in den Wochenendnächten,
- auf den stark nachgefragten Strecken zwischen der Innenstadt und den benachbarten Bezirkszentren Verdichtung auf einen Viertelstundentakt durch jeweils zwei zeitlich versetzt statt im Konvoi fahrende Linien (etwa zwischen Neumarkt und Kalk)
- Weiterentwicklung des Rendezvous-Verkehrs unter Reduzierung langer Standzeiten.

Der tägliche Spätverkehr kann im Wesentlichen mit effektiver eingesetzten Bahnen und nur geringen zusätzlichen Fahrleistungen verbessert werden.

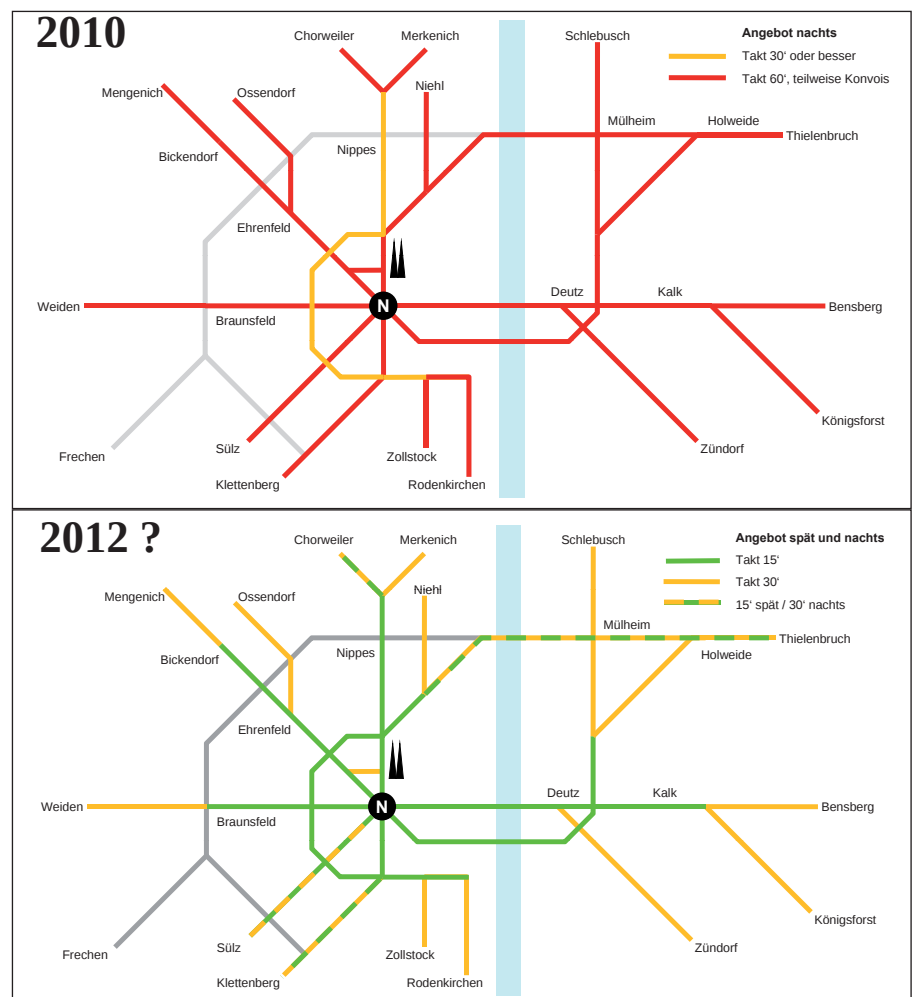
Ein dichter Takt in den beiden Wochenendnächten erfordert zusätzliche Fahrten, jedoch insgesamt nur im Umfang der im Jahr 2007 von der KVB vorgenommenen Einsparungen im Spätverkehr (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 42). Beim 30-Minuten-Takt kommen auch Bahnen zum Einsatz, die heute an den Endhaltestellen bis zu 50 Minuten auf ihre nächste Fahrt warten.

Nur geringer Aufwand

Das VCD-Konzept soll mit einem überschaubaren Mehraufwand einen großen Effekt erzielen: statt Mobilität im Stundentakt die Freiheit des spontanen Ortswechsels, die ein 15-Minuten-Takt eröffnet. Für Kölns Attraktivität als Event-, Kultur- und Freizeitmetropole wäre dies ein Quantensprung.

Mit den Vertretern der Ratsparteien wurden die hierfür notwendigen Schritte diskutiert. Von den Kölner Verkehrsbetrieben sollten zunächst die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten beziffert werden – unter Berücksichtigung des effektiveren Bahn-Einsatzes und der durch das erheblich attraktivere Angebot zusätzlich gewonnenen Fahrgäste (Beispiel Dresden: plus 39 Prozent). Der Stadtrat sollte in dem im Jahr 2011 neu zu beschließenden Nahverkehrsplan den 30- bzw. 15-Minuten-Takt für den Spät- und Nachtverkehr fixieren. Bei einer Umsetzung zum Fahrplanwechsel Ende 2011 würden die Mehrkosten ab 2013 haushaltswirksam. Vielleicht sind diese bis dahin schon refinanziert – durch die neu angelockten Besucher einer pulsierenden nachtaktiven Metropole?

V. Kunstmann/Chr. Groneck



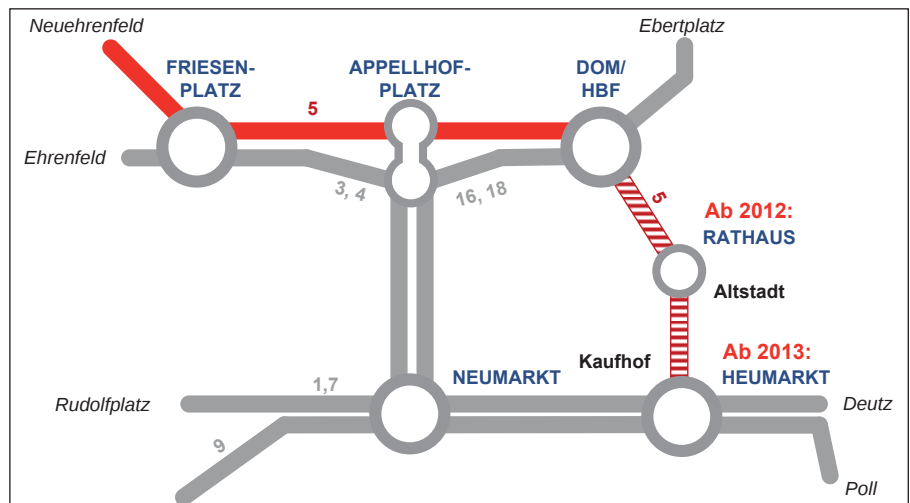
Die VCD-Formel für einen attraktiven Nachtverkehr am Wochenende: mit nicht einmal einer Verdopplung der Bahnen vom 60-Minuten- zum 15-Minuten-Takt!

Nord-Süd-Vorlauf erheblich billiger Das Wunder von Köln

U-Bahn, Opernrenovierung, Archäologische Zone – bald jede Woche melden die Zeitungen Kostensteigerungen. Schätzungen, die Entscheidungsgrundlage für ein Projekt waren, erweisen sich schnell als Makulatur. Die Folge: Die Finanzierung des Beschlossenen blockiert die öffentlichen Haushalte über Jahre und Jahrzehnte.

Wie schön, dass es da noch Dinge gibt, die Monat für Monat immer preiswerter werden. Ein solch exotisches Vorhaben ist der Stadtbahn-Vorlauf zwischen Dom/Hauptbahnhof und Heumarkt.

Im Sommer 2009 wurde die Idee erstmals im Aufsichtsrat der KVB behandelt. Der KVB-Vorstand reagierte schroff ablehnend – mit dem Hinweis auf immense Mehrkosten in „zweistelliger Millionenhöhe“. Als wir im Januar 2010 die Kölner Medienvertreter zu einem Gespräch einluden, verfolgten wir vor allem zwei Ziele: erstens die Idee einer vorgezogenen Inbetriebnahme dieser Nord-Süd-Teilstrecke in eine breite Öffentlichkeit zu tragen – womit wir sehr erfolgreich waren – und zweitens die vom KVB-Vorstand genannten Kosten zu hinterfragen. Denn die nach unserer Kenntnis erforderlichen baulichen und technischen Maßnahmen ließen einen erheblich geringeren Auf-



Der Vorschlag unter anderem des VCD, den nördlichen Abschnitt der Nord-Süd-U-Bahn vorzeitig in Betrieb zu nehmen, wird nun in zwei Stufen bis 2013 umgesetzt.

wand vermuten. Die Folge war, dass die KVB gegenüber dem Lokalfernsehen und den Zeitungen nun modifizierend von einem „niedrigen zweistelligen“ Millionenbetrag sprach.

Die Millionen purzeln

Die nächste Preissenkung folgte Ende Juni. Mit Bezug auf eine Machbarkeitsstudie bezifferte die KVB die Kosten für den nördlichen Vorlauf in der Presse mit nur noch sechs bis acht Millionen Euro.

Im Oktober 2010 hat der Rat der Stadt Köln die Inbetriebnahme der Strecke bis zum Rathaus für 2012 und bis Heumarkt für 2013 beschlossen. Die Kosten laut Beschlussvorlage: vier Millionen Euro!

Moral: Ob zu niedrig oder zu hoch, Kostenschätzungen scheinen bisher meist ein Mittel der Politik zu sein. Welche Kriterien sie als solide Grundlage für politische Entscheidungen erfüllen müssen, damit sollte man sich in Köln dringend auseinandersetzen.

Volker Kunstmann



Überklebte Scheiben bei der KVB Viele verärgerte Fahrgäste

Ein großes Echo erzeugte Christoph Weides Artikel zur Reklame auf Fenstern von Bussen und Bahnen in der letzten RHEIN-SCHIENE.

Sowohl die WDR-Lokalzeit als auch die Bild-Zeitung griffen das VCD-Thema auf. Die Interviews mit den Fahrgästen und die bei uns eingegangenen E-Mails belegen: Die überklebten Scheiben sind schon lange ein großes Ärgernis für die Kölnerinnen und Kölner. Und auch KVB-Fahrer sehen sich bei bestimmten Manövern durch die Folien in ihrer Sicht behindert, wie uns eine Mail-Autorin schrieb.

Die KVB rechtfertigt sich mit dem Hinweis auf die zusätzlichen Einnahmen und der These, es würde maximal ein Drittel der Scheiben überklebt. Man fragt sich nur, warum dann selbst für die KVB- und Rheinenergie-Eigenwerbung die Fensterscheiben großzügig in Anspruch genommen werden.

Übrigens: Der Planungsausschuss der Stadt Bonn hat am 24. August 2010 auf Antrag von CDU und Grünen einstimmig den folgenden Beschluss gefasst: „Die Stadt Bonn als kommunaler Aufgabenträger für den ÖPNV in der Bundesstadt beauftragt mit der Durchführung der Verkehrsleistungen zukünftig nur

noch Verkehrsunternehmen, die die Seitenscheiben ihrer Busse und Bahnen frei von mit Werbebotschaften zugeklebten Fenstern lassen.“

V. Kunstmann für den AK ÖPNV



Ist wirklich immer nur ein Drittel der Scheiben überklebt?

Gastbeitrag des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg

Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement

Die Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement der VRS GmbH unterstützt die Kommunen und Mobilitätsdienstleister der Region bei der Förderung einer sicheren und ressourcenschonenden Mobilität durch Beratung, Wissenstransfer, Qualifizierungsmaßnahmen und der Organisation des Informations- und Erfahrungsaustauschs. Hauptaufgaben sind der Aufbau und die Festigung eines regionalen Netzwerks zum Mobilitätsmanagement.

Die VRS GmbH beschäftigt sich schon seit Jahren mit dem Thema Mobilitätsmanagement und hat bereits 2004 die Koordinierungsstelle des Netzwerks „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“ eingerichtet. Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes stellt ausdrücklich den Zusammenhang mit anderen Handlungsfeldern im Bereich Verkehr und Mobilität heraus. Mittlerweile gehören 56 Städte, Gemeinden und Kreise aus dem Regierungsbezirk Köln dem Netzwerk an (www.verkehrssicherheit.nrw.de).

Aufgrund dieses Engagements ist der Verkehrsverbund als eine von 15 Modellregionen des vom Bundesumweltministerium geförderten Aktionsprogramms Mobilitätsmanagement „effizient mobil“ ausgewählt worden. Das Programm wird von der Deutschen Energieagentur (dena) betreut. Ein wesentliches Handlungsfeld ist die betrieb-

liche Mobilitätsberatung zur Einsparung an CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich (www.effizient-mobil.de).

Im Kontext der strategischen Ausrichtung zur Förderung eines Mobilitätsmanagements in der Region umfasst das Aufgabenspektrum der Koordinierungsstelle insbesondere die Bereiche Verkehrssicherheit, Schulberatung, Mobilitätsmanagement für Senioren und betriebliche Mobilitätsberatung (siehe Abbildung).

In verschiedenen Fachgruppen und auf Fachtagungen wird der Erfahrungsaustausch zwischen interessierten Kommunen und Mobilitätsdienstleistern organisiert. Ebenso berät die Koordinierungsstelle vor Ort zu einzelnen Elementen des Mobilitätsmanagements und stellt kostenloses Aktionsmaterial zur Verfügung.

Die Kommunen als Hauptakteure des Mobilitätsmanagements

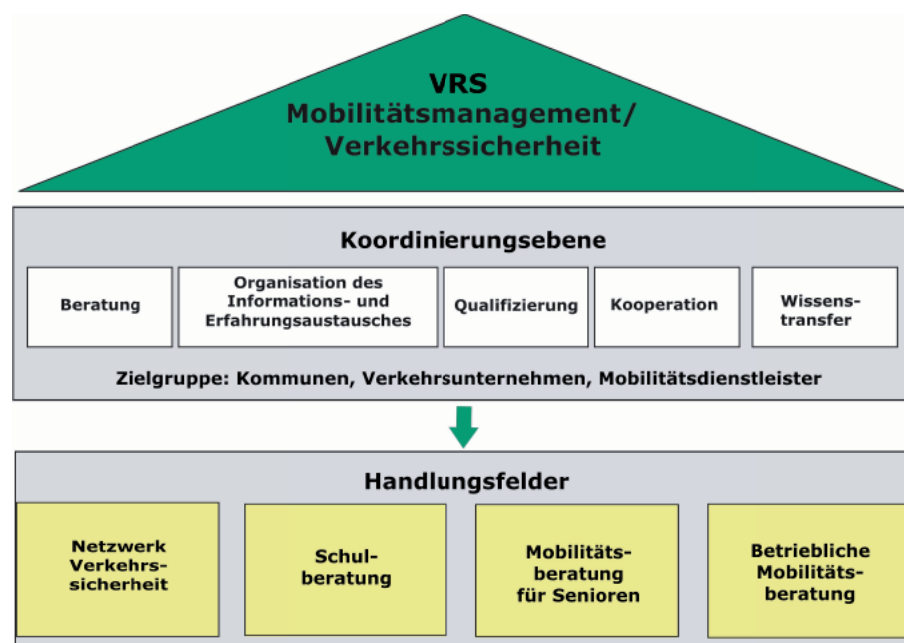
Hauptanliegen der Koordinierungsstelle ist die Unterstützung der Kommunen beim Aufbau eines Mobilitätsmanagements auf kommunaler Ebene. Ob aus Gründen der Verkehrssicherheit, Gesundheitsförderung, Luftreinhaltung und Umweltzonen, Lärminderung, Klimawandel, Mobilitätskosten als so-

ziales Problem, Haushaltsbelastungen oder städtebaulichen Aspekten – Ziel ist es, den heutigen Verkehr ökonomischer, sicherer, umweltfreundlicher, gesünder und sozialer zu gestalten. Aufgrund der unterschiedlichen Entwicklungen im umweltrechtlichen, demografischen, städtebaulichen und sozialen Bereich wächst der Druck auf die Kommunen, gerade die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern.

Bisherige Aktivitäten der Koordinierungsstellen

Welche Aktivitäten im Verbundraum angestoßen wurden, zeigt folgende unvollständige Auflistung:

- Abstimmung zur Kooperation im Bereich eines Mobilitätsmanagements in der Region mit ADAC, VCD, ADFC, DGB, IHK, Verbraucherzentrale, Verkehrsunternehmen, Carsharing-Organisationen und verschiedenen Kommunen



Unsere Angebote für Kommunen und Mobilitätsdienstleister in der Region:

- Teilnahme am Informations- und Erfahrungsaustausch in Fachgruppen
- Teilnahme an Qualifizierungsmaßnahmen in Fachforen und auf Fachtagungen
- Organisation und Durchführung von Workshops auf regionaler und kommunaler Ebene zum Mobilitätsmanagement
- Unterstützung vor Ort beim Aufbau und bei der Betreuung eines kommunalen Mobilitätsmanagements
- Schulische Mobilitätsberatung
- Beratung und Unterstützung beim Aufbau eines Mobilitätsmanagements für Senioren sowie eines Mobilitätsmanagements für Kinder
- Aktionsangebote zur Beteiligung von Bürgern an der Verkehrsraumgestaltung
- Vermittlung von Beratern zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

- Durchführung einer Informationsveranstaltung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement mit der IHK Köln
- Betreuung des Kreises Euskirchen und der Region „Der Selfkant“ zur Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren
- Einrichtung von Fachgruppen für die Kommunen zu den Themen Infrastrukturplanung, Mobilitätsbildung und Seniorenmobilität
- Beratung von interessierten Kommunen vor Ort zu Einzelaspekten des Mobilitätsmanagements
- Erstellung von Unterrichtsmaterial für eine nachhaltige Mobilitätserschließung
- Einrichtung einer Schulberatung beim VRS
- Workshops auf kommunaler Ebene mit Schulen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsbildung
- Beratung von acht Betrieben (auch Verwaltungen) zur Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Rahmen des Aktionsprogramms „effizient mobil“
- Vermittlung von Mobilitätsberatern für interessierte Betriebe
- Durchführung einer jährlichen Fachtagung zu den Themenbereichen des Mobilitätsmanagements
- Durchführung eines „Fachforums Mobilitätsmanagement“ zu den verschiedenen Bausteinen eines Mobilitätsmanagements als Weiterbildung für interessierte Kommunen

Ausblick

Die Gewährleistung einer kostengünstigen, sicheren und umweltfreundlichen Mobilität hat sowohl für die Kommunen als auch für die Region einen sehr hohen Stellenwert. Die Bereitschaft der Kommunen und der Mobilitätsdienstleister zur Kooperation auf regionaler Ebene ist eine wichtige Voraussetzung, um den durch die bisherigen gemeinsamen Aktivitäten erzielten Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Regionen zu sichern und auszubauen.

Theo Jansen, VRS



Anschlusstickets Tarifliches Abenteuer

Ein Ausflug am Wochenende zu Familie, Freunden oder in die Natur mit Bahn oder Bus: Wer ein Zeit-Ticket besitzt, zum Beispiel ein Monats- oder Jobticket, und über dessen Geltungsbereich hinaus fahren möchte, für den beginnt am Abfahrtsbahnhof im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) ein tarifliches Abenteuer.

Angenommen, wir möchten mit einer für Köln gültigen Monatskarte nach Engelskirchen fahren. Wir ahnen schon, was tatsächlich zutrifft: Informationen zu Anschlusstickets innerhalb des VRS sucht man an Fahrausweisautomaten oder Schaukästen vergeblich. Da wir nicht am Schalter Schlange stehen möchten, schauen wir vorher im Internet auf www.vrsinfo.de nach. Unter „Tickets“ finden wir zwar alle NRW-Tickets außerhalb des VRS-Tarifs oder so wichtige Angebote wie das Handy-Ticket, zu Anschlussfahrten jedoch auch hier: Fehlanzeige. Schließlich werden wir auf Seite 26 der 172 Blatt starken VRS-Tarifbestimmungen fündig. Danach müssen wir nur von der „Grenze“ unseres Zeittickets bis zum Fahrtziel ein normales Einzel- oder 4erTicket kaufen.

Da wir den Königsforst ohne Halt an der Kölner Stadt-„Grenze“ durchfahren, bleibt zu fragen, wie dies tariflich zu bewerkstelligen ist.

Eine Nachfrage beim VRS sollte Klarheit schaffen.

Die Antwort ermutigt: Wir können ein Ticket von der nächsten Gemeinde auf der Fahrstrecke bis zum Ziel erwerben und bereits am Abfahrtsbahnhof entwerten. Da die Preisstufe von Rösrath nach Engelskirchen an Automaten oder Aushängen in Köln nicht ermittelbar ist, müssen wir erneut im Internet nachforschen, Ergebnis: Preisstufe 3 für 4,30 € (ab 1. Januar 2011: 4,40 €). Diese Regelung gilt nicht für Kurzstrecken als Anschlusstickets, hier ist von der letzten Haltestelle innerhalb des Geltungsbereichs der Zeitkarte zu lösen.

Beispiel Jobticket

Viele besitzen ein Jobticket, das im ganzen VRS-Netz gilt. Um sich Einnahmen gegenüber der DB zu sichern, haben die Verkehrsverbünde die Geltung ihrer Tarife in vielen Gebiete über den eigentlichen Verbundraum hinaus ausgedehnt und zahlreiche, oft komplizierte „Übergangstarife“ eingeführt. Wichtige Beispiele sind die Verbindung aus dem VRS-Gebiet nach Düsseldorf, Wuppertal und in den Kreis Ahrweiler. Hier gilt im Nahverkehr auf der gesamten Strecke der VRS-Tarif.

Unsere Nachfrage beim VRS ergab: Die Preisstufe richtet sich in diesem

Fall nach der Fahrstrecke zwischen der letzten Gemeinde innerhalb des Geltungsbereichs des Zeit-Tickets und dem Ziel. Wer also mit Jobticket einen Wochenendausflug von Köln nach Ahrweiler unternehmen möchte, kauft in Köln ein Ticket der VRS-Preisstufe 3 entsprechend dem Preis für den Abschnitt zwischen Bonn und Ahrweiler Bahnhof. Von Euskirchen nach Düsseldorf reicht mit Job-Ticket ebenfalls ein Anschluss-Fahrausweis der VRS-Preisstufe 3 aus (Streckenabschnitt Leverkusen – Düsseldorf). Die passenden Preisstufen kann man in VRS-Tarifinfoheften oder im Internet herausfinden.

Für Fahrten in NRW über die Verbundtarife hinaus gibt es am Automaten das verständliche, streckenabhängige NRW-Anschlussticket.

Es geht auch einfacher!

Dass Regelungen zu Anschlussfahrten auch einfach und fahrgastfreundlich gestaltet sein können, beweist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr: Seit vielen Jahren gibt es das „ZusatzTicket“ zum Pauschalpreis von zurzeit 2,40 € für jegliche Anschlussstrecke innerhalb des VRR, im Verkehrsverbund Rhein-Sieg dagegen große Tarif-Recherche vor jeder Fahrt.

Markus Meurer



Neue Aufenthaltsqualität auf der Severinstraße

Mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer

Die in der letzten Oktoberwoche eingeweihte neu gestaltete Severinstraße hat sowohl in den Medien als auch bei Besuchern und Anwohnern ein weit-hin positives Echo erhalten.

Nachdem die Severinstraße lange unter den Baumaßnahmen der Nord-Süd-Stadtbahn, noch verstärkt durch den Einsturz des Stadtarchivs, gelitten hat, zeigt sie sich nun in neuer Qualität. Die gesamte Fläche ist niveaugleich ausgeführt, so dass keine Bordsteine behindern und die Fahrbahn betonen. Damit werden Passanten eingeladen, die Straße überall zu queren. Die Erfahrungen vom Eigelstein zeigen, dass dies gerne angenommen wird und sich der Charakter der Straße ändert.

Vom Eigelstein gelernt

Auffälligstes Merkmal nach dem Umbau sind die bis zu fünf Meter breiten Gehwege. Die Fußgänger haben deutlich mehr Fläche erhalten, auch in den schmalen Abschnitten. Dies wurde dadurch möglich, dass die Fahrbahn auf die notwendige Breite von vier Metern reduziert und auf die linksseitigen Stellplätze verzichtet wurde – hier hat man vom Eigelstein gelernt. Insgesamt hat die Severinstraße deutlich an Aufenthaltsqualität gewonnen, wozu auch die neue Außengastronomie beiträgt, die dank breiterer Gehwege oder nur temporär genutzter Stellplätze möglich wird. Damit wird ein Anreiz geschaffen, die Verweildauer der Besucher zu erhöhen, was auch den Einzelhandel stärkt.

Für Fahrradfahrer hat sich die Situation ebenfalls deutlich verbessert, da für sie die Einbahnstraße geöffnet wurde. Zudem erlauben die Fahrbahnbreite und das fehlende linksseitige Parken – anders als im Eigelstein – ein angenehmes Fahren ohne Engstellen. In Verbindung mit der bereits umgebauten Bonner Straße ist so eine attraktive Route für den Radverkehr entstanden. Wenn jetzt noch die Lücke zwischen Komödien- und Cäcilienstraße (also zwischen Dom und Kaufhof) geschlossen würde, hätte Köln endlich eine direkte und befahrbare

Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr. Hier wird der VCD dranbleiben, damit der Lückenschluss in kürzerer Zeit erfolgt als der Bau der Nord-Süd-Stadtbahn. Zudem besteht noch Nachrüstungsbedarf an Fahrradstellplätzen, wie die vielen „wild“ abgestellten Fahrräder zeigen.

Vorbild für andere Straßen

Insgesamt ist die Außenraumgestaltung der Straße gelungen und hat deren Attraktivität deutlich erhöht. Der kommunikativ angelegte Planungsprozess und wird auch von den ansässigen Geschäftsleuten gelobt. Anregungen des VCD wurden ebenfalls aufgenommen.

Die Grundprinzipien des Verkehrs- und Gestaltungskonzeptes der Severinstraße sind zur Aufwertung vieler Geschäftsstraßen in Köln geeignet, wenn gleich der finanzielle Aufwand hoch war. Wenn die Gelder für eine komplette Umgestaltung fehlen, können zumindest einzelne, kostengünstige Elemente des Konzepts dazu beitragen, die Bedingungen einer Straße auch kurzfristig zu verbessern, beispielsweise durch die



Neu gestaltete Severinstraße: breitere Bürgersteige, keine beidseitigen Parkplätze, für den Radverkehr geöffnet

Anpassung von Geschwindigkeiten, die Neuordnung von Parkflächen oder die Optimierung von Gehweg- und Fahrbahnbreiten.

Ralph Herbertz



Überwege am Neumarkt

Warten auf Verbesserungen

Es bleibt für Fußgänger und Radfahrer beschwerlich, rund um den Neumarkt die Straßenseite zu wechseln.

Fünfzehn Jahre plante und baute die Stadt Köln ein neues Museumsquartier am Neumarkt. Zehn Jahre lang forderte der VCD Köln den Überweg zwischen der Süd- und der Nordseite des Neumarkts an der Volkshochschule für RadfahrerInnen und FußgängerInnen zu verbessern. Zwei Jahre lang wurde der Masterplan Innenstadt beraten und vor zwei Jahren verabschiedet.

Ein Element ist die verbesserte Querung der Cäcilienstraße im Bereich

Museumsquartier und Neumarkt Nord. Im Oktober 2010 wurde das Museumsquartier feierlich eröffnet, von Überwegen keine Rede. Eine Planung der Stadt Köln, die nun politisch beraten wird, sieht einen Überweg mit der sogenannten Z-Sicherung für 2013 vor.

In unmittelbarer Nähe harrt der sehr stark von Fußgängern und Radfahrern genutzte Überweg an der Fleischmengergasse zwischen Neumarkt-Nordseite und Gesundheitsamt weiter auf eine Optimierung der Ampelschaltung.

Wir warten weiter ...

Roland Schüler





INS RESTAURANT

Für alle, die Ziele haben.

Wer günstig Bus und Bahn fährt, kann sich auch mal was Besonderes gönnen.

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

Ratsbeschluss

Ampeln werden fußgängerfreundlicher

Die VCD-Aktion „Ärger-Ampeln“ trägt Früchte.

Zur Erinnerung: Im Jahr 2008 hatten wir die Kölnerinnen und Kölner aufgerufen, uns per Internet die Ampelanlagen zu nennen, die ihnen zu Fuß oder per Rad besonders negativ auffallen. Es gingen daraufhin bei uns über 400 Meldungen ein. Die genannten 217 Ampelanlagen verteilten sich über das gesamte Stadtgebiet. Es wurde deutlich: Es gibt nicht wenige bestimmte Problemorte, die fehlende Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr ist in Köln ein generelles Problem. Neben einer Detailauswertung für die Bezirksvertretungen formulierten

wir daher generelle Mindestanforderungen für eine auch Nichtmotorisierte berücksichtigende Lichtsignaltechnik (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 41). Zeitung und WDR berichteten damals ausführlich über die Ergebnisse unserer Aktion. Mit der Verwaltung führten wir in der Folgezeit mehrere konstruktive Gespräche.

Rat greift die Forderungen des VCD auf

Im Frühjahr hat sich auch der Rat der Stadt Köln des Themas angenommen. Unser Katalog der Mindestanforderungen war Grundlage eines Beschlusses, der vom Rat am 20. Mai 2010 gefasst wurde. Hier heißt es:

„Die Behinderungen im öffentlichen Straßenraum für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer werden bei der Erneuerung von Lichtsignalanlage sukzessive abgebaut. Dazu gehören insbesondere kürzere Umlaufzeiten an Ampeln und der grundsätzliche Abschied

von der Anforderungsampel, es sei denn, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer bekommen unmittelbar Grün. Die Querung von mehrspurigen Straßen soll in einer durchgängigen Grünphase möglich sein.“

Eine Liste überflüssiger und daher abzubauen Ampeln war schon in der Vergangenheit auf den Weg gebracht worden.

Konkrete Verbesserungen?

Nun ist bekannterweise Papier geduldig. Daher interessiert uns: Was hat sich in den letzten zwei Jahren – seit dem Beginn unserer Kampagne – tatsächlich vor Ort verändert? Was bewirken Gespräche mit den Verantwortlichen und eine Ratsentscheidung? Wir bitten Euch, uns hierzu Rückmeldung zu geben: Wo wurde in letzter Zeit eine Ampelanlage, die Euch geärgert hat, abgebaut, bzw. wo wurde die Schaltung zugunsten von Fußgängern und Radfahrern verändert?

Schreibt Eure Erfahrungen unter dem Stichwort „eine Ärger-Ampeln weniger“ an info@vcd-koeln.de.

Volker Kunstmann



Ein erster Erfolg unserer Ampelaktion: Im letzten Jahr wurde die Fußgängerampel am Sudermanplatz beseitigt

19. bis 20. März 2011

Kölner Fahrradmesse Cycolonia

Seit der Premiere der Cycolonia im März 2010 hat Köln wieder eine Fahrradmesse.



CYCOLONIA
FAHRRADMESSE KÖLN

Nach dem erfolgreichen Start findet die zweite Ausgabe am 19. und 20. März 2011 wieder im und um das Deutsche Sport & Olympia Museum statt. Auf größerer Fläche werden mehr Aussteller Innovationen und aktuelle Fahrrad-Modelle sowie

Zubehör vorstellen – vom Alltagsrad über Pedelecs bis hin zu Spezialrädern. Auf dem Testparcour besteht die Gelegenheit, diese einer ersten Probefahrt zu unterziehen. Zusätzlich gibt es für Kinder einen eigenen Parcours.

Auch die Long Distance Biker sind wieder vor Ort und berichten in Reportagen von ihren Extremreisen. Im neuen Trendforum werden neue Entwicklungen im Radverkehr vorgestellt und diskutiert. Spannende Wettkämpfe versprechen der Bike Polo Cup und der BMX Jam & Jump Contest. Zudem wird

voraussichtlich erstmals die Qualifikation zur Brompton-WM in Köln stattfinden. Zur Einstimmung findet vorab die Kölner Woche rund ums Rad mit verschiedenen Veranstaltungen statt.

Der VCD wird wieder vor Ort präsent sein. Neben Informationen zur nachhaltigen Mobilität freuen wir uns auf Anregungen und spannende Diskussionen zu den Perspektiven der Kölner (Rad-) Verkehrspolitik und -planung.

Der Eintritt beträgt 6 Euro (ermäßigt 3 Euro). Aktuelle Informationen sind auf www.cycolonia.de erhältlich.

Ralph Herbertz



Baustellenmanagement und Radverkehr

Alltägliche Ärgernisse

Regelmäßig werden die Fußgänger und der Radverkehr in Köln unnötig behindert, weil das Baustellenmanagement versagt. Ein Beispiel unter vielen lieferte die Aachener Straße im September 2010.

Es gibt eine Broschüre des Arbeitskreises Fahrradfreundliche Städte in NRW, in der auch Köln Mitglied ist, über die barrierefreie Führung des Radverkehrs an Baustellen. Die dort genannten Empfehlungen gelten leider nur auf dem Papier.

Bei einer Fahrt auf der Aachener Straße stadtauswärts beginnt die Wirklichkeit im September 2010 bereits unmittelbar hinter der Eisenbahnunterführung an der Schmalbachstraße: Der Fußweg ist mit Baustellenzäunen abgesperrt, Fußgänger und Radverkehr müssen sich den schmalen Radweg teilen und werden gleichermaßen behindert.

Kurz hinter dem Bezirksrathaus in Köln-Lindenthal wartet die nächste Baustellenfreude. Für einen Neubau wird ein Baukran auf den Radweg gestellt, der Fußweg massiv eingeschränkt und durch mehrere Kabelabdeckungen zusätzlich blockiert. Tapfer strahlt das blaue Fußgängerschild und für den Radverkehr gilt: Absteigen!

Hinter der Kreuzung Aachener Straße/Gürtel folgt die nächste Großbaustelle. Wieder ist es ein Baukran, doch, oh



Eine typische Baustelle an der Aachener Straße

Wunder, es gibt eine barrierefreie Ableitung auf die abgesicherte Fahrbahn und einen ebensolchen Weg zurück auf den durch frühere Baustellen allerdings nicht mehr verkehrssicheren Radweg.

Wer anschließend ab dem Maarweg im Gehweg gräbt, ist nicht ersichtlich, gut zu sehen sind jedoch die Absperrzäune, die Fußgänger auf den Radweg zwingen und die Schilder „Radfahrer absteigen“. Im September 2010 war der gesamte Gehweg an der Peter-von-Fliesteden-Straße aufgerissen, direkt vor einem Altersheim, barrierefreie Wege wurden nicht angeboten. Nur ein Schild schien zu fehlen: „Rollstuhlfahrer, bitte aussteigen!“

Diese Mängel haben den Autor veranlasst, mit mehreren, teils drastischen, E-Mails an den Fahrradbeauftragten und das städtische Baustellenmanagement auf die unerträgliche Situation

hinzuweisen und die Verwaltung aufzufordern, die erforderlichen Verbesserungen vorzunehmen. Vom Baustellenmanagement gab es keine Reaktion, vom Fahrradbeauftragten (erst auf Nachfrage) einen freundlichen Hinweis, dass man sich kümmere.

Einige Wochen später zeigten sich an der Baustelle Schmalbachstraße auch Ergebnisse: Der Radweg wurde zu einem kombinierten Gehweg mit Radbenutzung! Vorbildlich wurden die Auto-Parkplätze abgesperrt, so dass nun mehr Platz für den Gehweg mit Radbenutzung vorhanden ist.

An der Baustelle in der Nähe des Bezirksrathauses blieb jedoch der schlechte Zustand. Und an der Wanderbaustelle in Köln-Braunsfeld sind die massiv die Menschen behindernden Arbeiten mittlerweile zwar beendet, dafür steht das Schild „Radfahrer absteigen“ jetzt an der Ecke Aachener/Eschweiler Straße.

Fazit

Das Baustellenmanagement der Stadt Köln bleibt unzureichend: Unnötige Behinderungen für Fußgänger und Radfahrer sind an der Tagesordnung, Informationen unterbleiben auch auf Nachfrage, Kontrollen werden nicht durchgeführt.

PS: Der Autoverkehr auf der Aachener Straße fließt ungestört ...

Roland Schüler



LIEBE-BIKE 
ELEKTROFAHRZEUGE

- **Elektrofahrräder für Jung und Alt**
- **Spezialfahrräder für Behinderte und Senioren**



Hohe Str. 76 51149 Köln Porz Enslen
☎ 02203 12020

www.liebe-bike.de

Dritte Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Beeindruckende Tour durch die Stadt

Eine andere Radverkehrspolitik forderten die Teilnehmer der Fahrrad-Sternfahrt am 19. September 2010.

Gestartet wurde bei schönstem Radfahrwetter nicht nur in verschiedenen Kölner Stadtbezirken, wie Sülz, Weiden, Ehrenfeld, Longerich, Brück, Porz und Sürth, sondern auch in Nachbarstädten, wie Frechen, Pulheim, Brühl und Leverkusen. Sogar aus Düsseldorf nahm eine Delegation teil. Mitmachen konnte jeder, ganz gleich, ob mit Fahrrad, Tandem oder Liegerad. Auch ganz Kleine im Kindersitz oder im Kinderanhänger waren mit von der Partie.

Das erste Ziel war der Rudolfplatz, von dort aus startete dann die beeindruckende Rundtour aller 600 TeilnehmerInnen durch die Kölner Innenstadt. Die Fahrt endete um 15 Uhr auf dem Neumarkt, wo Werner Roleff, der Sprecher des „Aktionsbündnisses Kölner Fahrrad-Sternfahrt“, die Abschlusskundgebung eröffnete. Nach der Ansprache der diesjährigen Schirmherrin und Bürgermeisterin, Elfi Schöntwerpes, erhielt der Autor als VCD-Vertreter die Gelegenheit, eine andere (Fahrrad-)Verkehrspolitik zu fordern. Die Rede ist nachfolgend abgedruckt.

Hans-Georg Kleinmann



Die Sternfahrt setzte ein deutliches Zeichen für den Radverkehr in Köln.

Rede auf der Abschlusskundgebung der Fahrrad-Sternfahrt

„Radfahrer zurück auf die Straße“

Ist es nicht wunderbar, als Radfahrer die Straßen einmal ganz anders nutzen zu können? Ungestört und vor allem ungefährdet vom Autoverkehr. Solche Straßenerlebnisse sind leider viel zu selten und haben nichts mit dem Alltag der Radfahrerinnen und Radfahrer zu tun.

Und damit sind wir schon mitten im Thema. Wie im August der Presse zu entnehmen war, ist der Anteil des Radverkehrs in der Kölner Innenstadt im Laufe der letzten 12 Monate um sage und schreibe 20 Prozent gestiegen. Jeder von uns kann das aus eigener Erfahrung bestätigen: Die Infrastruktur platzt an vielen Orten aus allen Nähten, am Ring und auch an vielen anderen Straßen sind die vorhandenen Radwege kaum noch angemessen zu benutzen, es geht nur noch im „Gänsemarsch“ voran, der Langsamste bestimmt das Tempo.

Es ist offensichtlich: Die Stadt ist mit ihren separaten Radwegen am Ende. Der Radverkehr muss jetzt auf die Straße zurück. Dorthin, von wo er vor 50 Jahren vom Autoverkehr verdrängt wurde.

Doch die Straße gehört den Autos. Mächtige Lobbys, die Ratsmehrheit und die Stadtverwaltung verteidigen den Straßenraum mit Klauen und Zähnen. Die Fahrradverkehrspolitik hört ge-

nau da auf, wo dem Autoverkehr etwas weggenommen werden müsste:

- Eine für Busse, Radverkehr und Taxis reservierte Umweltspur auf der Niehler Straße: Undenkbar.
- Eine Umweltspur auf den Ringen: Undenkbar.
- Die Krefelder Straße als Fahrradstraße: Undenkbar.

In Nippes beispielsweise wurde eine Einbahnstraße nicht geöffnet, weil sieben PKW-Stellplätze weggefallen wären, obwohl viele hundert Radfahrer täglich von der Öffnung profitiert hätten.

Wir erkennen an: Die Stadtverwaltung hat in den letzten Jahren einiges für den Fahrradverkehr getan. Aber gemessen an dem, was der Radverkehr braucht und ihm aufgrund seiner Menge auch zusteht, ist es viel zu wenig und viel zu langsam.

Partnerschaft zwischen den Verkehrsteilnehmern – aber auf Augenhöhe!

Bei der Nutzung des Straßenraums geht es aber nicht allein um den Platz, den die Radfahrer benötigen. Es geht vor allem um deren Sicherheit: Die von allen viel

beschworene Partnerschaft zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern ist nicht möglich, wenn der eine Partner 50 km/h und mehr „draufhat“, während sich der andere Partner mit 12 km/h fortbewegt. Partnerschaft muss heißen, der Starke passt sich dem Schwachen an. Tempo 20 bis 30 wäre hier ein partnerschaftliches Geschwindigkeitsniveau.

Schaut Euch die Unfallberichte einmal genau an. Und fragt Euch, ob und wie diese Unfälle bei einer stark reduzierten Autogeschwindigkeit verlaufen wären. Ich behaupte, dass die meisten, wenn nicht gar alle getöteten RadfahrerInnen noch am Leben sein könnten und dass aus den Schwerverletzten Leichtverletzte geworden wären. Viele Unfälle, wenn nicht gar die meisten, wären bei reduzierter Autogeschwindigkeit überhaupt nicht passiert.

Radfahrer zurück auf die Straße – um dieses Ziel zu erreichen, ist noch viel zu tun und der Weg noch weit. Die heutige Fahrradsternfahrt mit ihren 600 TeilnehmerInnen ist dabei ein wichtiger Schritt auf dem langen Weg.

Macht alle mit und setzt Euch für bessere Bedingungen für den Radverkehr ein. Gemeinsam sind wir stark.

Hans-Georg Kleinmann

Tödliche Fahrradunfälle

Entschleunigung rettet Leben!

Eine etwas andere Analyse, mit etwas anderen Konsequenzen.

In Köln ereigneten sich in diesem Jahr bislang sieben Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Radfahrern (Stand 24. November 2010). Diese werden unter www.velo2010.de, der Homepage einer Ordnungspartnerschaft, der die Polizei, die Stadt Köln, der VCD und weitere Organisationen angehören, textlich und bildlich dokumentiert.

In Köln gibt es eine gemeinsame Unfallkommission aus Polizei und Stadtverwaltung, die sich mit allen Verkehrsunfällen mit tödlich verletzten Radfahrern befasst und sich Gedanken darüber macht, ob und wie die Situation an der Unfallstelle verbessert werden kann.

Mal wird veranlasst, dass Sträucher zurückgeschnitten werden, um die Sichtbeziehungen zu verbessern, mal schlägt die Kommission die Umgestaltung einer Kreuzung vor, mal gelangt sie zu der Einschätzung, dass keine sinnvollen verkehrstechnischen Maßnahmen erkennbar sind. So weit, so gut.

Betrachtung der Verkehrsoffer ...

Doch betrachten wir die Unfälle einmal aus einem anderen Blickwinkel und schauen auf das Alter der bislang in diesem Jahr verstorbenen sieben Radfahrer und Radfahrerinnen: 58, 68, 82, 60, 59, 72 und 69 Jahre. Ist das ein Zufall? Bei den tödlichen Unfällen des Jahres 2009 sieht es übrigens ähnlich aus: Unter den sechs Verstorbenen war ein Zwanzigjähriger, alle anderen waren zwischen 69 und 85 Jahren alt.

Sind das Verkehrsteilnehmer, die sich dynamisch und frech am Rande der Verkehrsregeln bewegen und eine riskante und rücksichtslose Fahrweise an den Tag legen? Nein, es handelt sich vielmehr um Personen, die körperlich nicht mehr ganz so beweglich und fit sind, denen ein Blick über die Schulter schwerer fällt als in jungen Jahren, deren Seh- und Hörvermögen abgenommen hat, die Geschwindigkeiten falsch einschätzen, deren Reaktionen langsamer erfolgen als bei Zwanzigjährigen. Und die, sofern sie

bei einem Unfall verletzt werden, wegen ihrer körperlichen Konstitution ein wesentlich höheres Sterberisiko haben als junge Menschen.

... und des Verkehrs

Wir alle treffen heutzutage auf einen Verkehr, der schnell ist, der komplex ist und der so gut wie keine Fehler zulässt. Selbst kleine Fehler können unter ungünstigen Umständen zum Tode führen. Viele Menschen sind damit überfordert, vor allem ältere und Kinder. Während letztere in der Regel von ihren Eltern in Sicherheit gebracht werden – sie spielen nicht mehr auf der Straße und legen häufig ihren Schulweg im elterlichen Auto zurück – bleiben ältere Verkehrsteilnehmer weitgehend ungeschützt.

Welche Konsequenzen müssen gezogen werden?

Die Unfallkommission, in der Regel auch Politik und Stadtverwaltung, sehen die tödlichen Unfälle mehr als unglückliche Einzelereignisse. Versteht man diese hingegen als zwangsläufige Folgen eines Systems, wären gravierende Veränderungen unumgänglich. Zur nachhaltigen Vermeidung von Unfällen



„Geisterräder“ am Unfallort – eine Idee aus den USA – erinnern auch bei uns an verstorbene Radfahrer und weisen auf Gefahrenpunkte hin.

müsste man den Verkehr entschleunigen und überall dort, wo Fußgänger und Radfahrer und Autofahrer gemeinsam unterwegs sind, Tempo 30 einführen:

Bei 50 km/h beträgt der Anhalteweg eines Autos fast 28 Meter. Bei Tempo 30 kommt ein Auto dagegen schon nach rund 13 Metern zum Stehen. Die Aufprallenergie bei Tempo 50 ist etwa 2,8 mal größer als bei Tempo 30. Der Aufprall bei Tempo 50 entspricht einem Fall aus 10 Metern Höhe, bei Tempo 30 einem Fall aus nur 3,6 Metern Höhe.

Wahrscheinlich wären bei Tempo 30 von den sieben Getöteten dieses Jahres einige noch unter uns. Die Anzahl der Fahrradunfälle kann reduziert werden, wenn es nur ernsthaft gewollt wird.

Hans-Georg Kleinmann



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

Neue ADFC-Regionalkarte Köln/Bonn erschienen

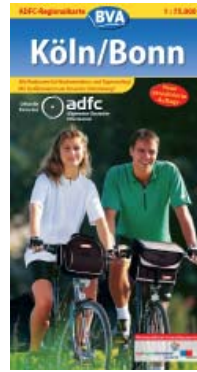
Radeln zwischen Niederrhein und Vulkaneifel, Urft und Wupper

In nunmehr fünfter Auflage sowie im neuen Outfit ist die ADFC-Regionalkarte Köln/Bonn erschienen.

Die komplett überarbeitete, auf digitaler Kartengrundlage erstellte Neuauflage ist von Radlern für Radler gemacht und umfasst ein Gebiet von über 6.000 km². Die Karte ist beidseitig bedruckt und für die Nutzung von GPS optimal aufbereitet. Sie ist mit einem speziellen Klebeband im Kartoneinband fixiert und lässt sich je nach Bedarf problemlos lösen oder fixieren. Die Entwicklung der neuen ADFC-Regionalkarte wurde von der Marketing-Agentur *RadRegionRheinland*, einem Projekt des Landesstrukturprogramms *Regionale 2010* unterstützt.

Die aktuelle, digital erstellte Kartengrundlage macht die Radwanderkarte übersichtlich. Sie enthält Detailinformationen, die Radfahrer zur Orientierung brauchen. Die Karte im Maßstab 1:75.000 ist ab sofort im Buchhandel sowie in den regionalen Geschäftsstellen der ADFC-Gliederungen vor Ort erhältlich und kostet 6,80 €.

Das Grundgerüst der ADFC-Regionalkarte bilden die beschilderten,



überregionalen Radfernwege, das landesweite Radverkehrsnetz NRW, die Radfernwege von RLP sowie regionale Radrouten. Landschaftlich reizvolle Strecken wurden miteinander verbunden und durch ein Netz regionaler, verkehrsarmer Routen ergänzt. Die Karte zeigt, wie die Wege beschaffen, wie stark befahren sie sind und mit welchem Gelände zu rechnen ist. Zur besseren Orientierung sind Straßennamen aufgeführt.

Im Textteil am Kartenrand gibt es über zwanzig Tourenvorschläge, Tipps und Infos zur An- und Abreise ohne Auto sowie zu Radeln auf Bahntrassen, Bett & Bike und Radstationen. Ebenso sind die Anschriften der regionalen ADFC-Büros aufgeführt.

Norbert Schmidt



Behelfsbrücke am Ostasiatischen Museum

Verschandelte Kultur am Aachener Weiher

Am Aachener Weiher scheint ein Provisorium zur Dauereinrichtung zu werden.

Das Ostasiatische Museum – ein Kleinod der Baukunst – zeigte Anfang des Jahres zu seinem Geburtstag die bedeutende Ausstellung „Bhutan“, die durch ihre hohe spirituelle und künstlerische Ausstrahlung überzeugte. Die zahlreichen Besucher aus dem In- und Ausland sahen jedoch auch den unmöglichen Gerüstbau der Behelfsbrücke, die den Blick aus dem Ostasiatischen Museum und von der Terrasse des Museumscafés massiv stört. Von einer Einheit von Raum, Ort und Objekt kann keine Rede sein. Gibt es denn im Brückenamt keinen Sinn für Ästhetik?

Wie kann ein solches Bauwerk an diesem sensiblen Ort so verschandelnd errichtet werden und über einen langen Zeitraum einfach stehen bleiben?

Die Ausbesserung oder Erneuerung der alten Holzbrücke wurde so lange verzögert, bis das Brückenamt ganz schnell handeln und sperren musste. Da war aber von einer neuen Brücke noch nicht einmal eine Planung zu sehen. Dieser Zustand wird wohl auch in nächster Zukunft noch anhalten. Wann die Bauarbeiten beginnen, wann sie vollendet sein werden, weiß keiner. Für die Neuplanung sind 190.000 Euro im städtischen Doppelhaushalt 2008/2009 vorgesehen. Wir schreiben Ende 2010 und noch nichts ist geschehen.

Diese Brücke ist ein trauriges Sinnbild für das Amt, das für die Instandhaltung und den Neubau der Kölner Brücken verantwortlich ist und sowohl die



Die Behelfsbrücke stört nicht nur den Blick auf das Museum, sondern unterbricht auch den Radweg durch den inneren Grüngürtel.

Instandhaltung als auch den Neubau der Brücke vernachlässigt hat.

Nicht zu vergessen: Die Behelfsbrücke sieht nicht nur schlecht aus, es ist auch verboten, darauf Rad zu fahren! Eine wichtige Radverbindung ist so seit langem unterbrochen.

Roland Schüler



VCD-Arbeitskreis Radverkehr

Wir mischen uns weiter ein

Einige Schwerpunkte unserer Arbeit in den letzten Monaten

Die Zählungen der Stadt zeigen Erfreuliches: Immer mehr Kölner sind mit dem Fahrrad unterwegs. Umso dringlicher wird es daher, eine gute Radverkehrsinfrastruktur in Köln zu schaffen und die bestehenden Mängel zu beheben. Die Konzepte und Vorschläge des Arbeitskreises Radverkehr tragen dazu bei.

Winterdienst

Im letzten Winter gab es für Kölner Verhältnisse viel Schnee und Eis. Der Winterdienst auf Radwegen war – wie schon im Vorjahr – völlig unzureichendes Flickwerk. Nach Beschwerden von Bürgern und Verbänden sowie einem Brandbrief des ADFC ist aber eine positive Entwicklung eingetreten. Die Problematik wurde in der Stadtverwaltung also solche gesehen und es wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, bestehend aus Abfallwirtschaftsbetrieben (AWB), dem Amt für Straßen- und Verkehrstechnik, ADFC und VCD. Das erste Treffen war von einem offenem Klima und dem gemeinsamen Ziel geprägt, eine deutliche Verbesserung zu erreichen. So haben die AWB bereits verschiedene Räumtechniken getestet und wollen geeignete Geräte anschaffen. Allerdings können wegen des langen Planungsvorlaufs neue Einsatzpläne erst für den Winter 2011/12 umgesetzt werden. Für den jetzigen Winter wurden einzelne Verbesserungen zugesagt, zum Beispiel nicht nur die Rheinbrücken, sondern auch deren Rampen von Schnee und Eis zu räumen.

Ampeln

Der Beschluss des Rates zur Gleichberechtigung von Radfahrern und Fußgängern an Lichtsignalanlagen ist ein Meilenstein für Köln. Allerdings bleibt die spannende Frage, wie er sich in der Praxis auswirken wird. Der AK Radverkehr hat hierzu die folgenden Rahmenvorstellungen entwickelt:

- Der Radverkehr wird der Ampel für den Kfz-Verkehr zugeordnet oder er

hält eine eigene Signalisierung (Fahrradampel). Die gemeinsame Führung mit Fußgängern sollte aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten nur in begründeten Einzelfällen erfolgen.

- Die Umlaufzeit, also die maximale Wartezeit, darf in der Hauptverkehrszeit 90 Sekunden nicht überschreiten. Zudem sind hinreichend große Aufstellflächen vorzusehen. An vielen Stellen fehlen diese gänzlich oder haben ihre Kapazitätsgrenze überschritten.
- Schlussendlich sehen wir den Bedarf für ein Modellprojekt „Grüne Welle für Radfahrer“, wie es beispielsweise in Kopenhagen bereits mit großem Erfolg realisiert wurde. Ein solches Vorhaben wird nicht auf der Aachener Straße umsetzbar sein, ist jedoch auf Achsen mit hohem oder überwiegendem Radverkehrsanteil sinnvoll.



Keine Benachteiligung des Radverkehrs - dieser Grundsatz sollte an allen Ampeln gelten.

Ein Gespräch mit der zuständigen Abteilung der Verwaltung zur Diskussion von zukünftigen Standards für den Radverkehr ist geplant, kam aber noch nicht zustande.

Einbahnstraßen

Ein großes Ärgernis sind die vielen Einbahnstraßen in Köln, die eigentlich für Radfahrer geöffnet sein könnten. Da die



Negativbeispiel Amsterdamer Straße: Allenfalls lückenhaft wurden in den Vorjahren die meisten Radwege in Köln von Schnee und Eis befreit.

Einrichtung neuer Tempo-30-Zonen, bei der die Öffnung routinemäßig geprüft und realisiert wird, Priorität hat, bleiben Verbesserungen in den bestehenden Zonen außen vor. Weil die Stadtverwaltung inzwischen jedoch freie Kapazitäten für einzelne Maßnahmen hat, hat der AK eine priorisierte Liste zu öffnender Einbahnstraßen erarbeitet und an das zuständige Amt weitergeleitet.

Ost-West-Achse

Die Planungen der Ost-West-Achse für den Abschnitt zwischen Heumarkt und Hohe Straße wurden inzwischen nachgebessert (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 45). Die Belange des Radverkehrs wurden deutlicher berücksichtigt, statt Bordsteinradwegen gibt es durchgehende Rad- oder Schutzstreifen auf der Straße.

Leider findet die dort angewandte Planungsphilosophie kaum Eingang in das vor dem Hintergrund des Masterplans Innenstadt im November vorgelegte Konzept für die Umgestaltung des Abschnitts zwischen Neumarkt und Nord-Süd-Fahrt. Die dort vorgesehenen Bordsteinradwege mit Verschwenkungen und vermeidbaren Konfliktstellen mit Fußgängern zeigen, dass eine aktive Radfahrerlobby nötig bleibt.

Ralph Herbertz

für den Arbeitskreis Radverkehr



Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Wichtige Nord-Süd-Verbindung geschaffen

Viele umgesetzte Maßnahmen, erfolgreiche Aktionen und ein neuer Service prägen den Rückblick auf die Radprojekte der letzten Monate.

Eine der wichtigsten innerstädtischen Verbindungen ist seit dem 25. Oktober für den Radverkehr geöffnet. Mit der offiziellen Eröffnung zum Abschluss der Bauarbeiten durch Oberbürgermeister Roters kann nun die Severinstraße auch in nördlicher Richtung durch den Radverkehr befahren werden. Bisher wird die Straße von rund 2.000 RadfahrerInnen am Tag genutzt – das entspricht in etwa den Kfz-Zahlen. Die weitere Entwicklung bleibt spannend.



Severinstraße: Radfahren in beide Richtungen erlaubt

Bessere Datengrundlage, interessante Erkenntnisse

Durch die mittlerweile über 150 Einzelerhebungen zum Radverkehr lassen sich immer bessere Rückschlüsse auf die Bedeutung des Fahrrads in Köln ziehen und Handlungsansätze für die weitere Planung ableiten. Interessant ist zum Beispiel der Vergleich zum Kfz-Verkehr. In folgenden ausgewählten Abschnitten ist der Anteil des Radverkehrs mindestens gleich hoch: Hohe Pforte, Breite Straße, Deutzer Freiheit, Maybachstraße, Rautenstrauchkanal Nord, Eigelstein, Eifelwall und Alteburger Straße.

Aktuelle Maßnahmen (eine Auswahl)

Immer häufiger gelingt es, bei Maßnahmen zur Instandsetzung von Straßen dem Fahrrad einen angemessenen Raum zu geben, so dass der planerische Kern-



Fahrradfreundliche Markierungen auf der Mülheimer Freiheit

gedanke „Radverkehr nach Möglichkeit auf die Fahrbahn“ sehr oft umgesetzt werden kann:

- Auf der **Mülheimer Freiheit** und der **Dünnwalder Straße** sind im Bereich der Ampelanlagen neue, fahrradfreundliche Markierungen aufgetragen worden.
- Entlang der **Weißer Straße** (zwischen Rodenkirchen und Weiß) gibt es in Fahrtrichtung Norden einen neuen 400 Meter langen Schutzstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr vor der Ampelanlage. Aufgrund der engen Straßenverhältnisse konnte hier allerdings nur ein einseitiger Schutzstreifen markiert werden.
- In den Einmündungsbereichen der **Wasserwerkstraße** in Dellbrück wird auf mögliche Radlerinnen und Radler hingewiesen. Im Kreuzungsbereich mit der Bergisch Gladbacher Straße sorgt eine Aufstellfläche an der Ampelanlage dafür, dass sich RadfahrerInnen zukünftig im Blickfeld des Autoverkehrs aufstellen können.
- Auf der **Dellbrücker Hauptstraße** ist im Kreuzungsbereich zur Bergisch Gladbacher Straße eine Aufstellfläche geschaffen worden und zusätzlich eine Einschleusung für den Radverkehr markiert. Des Weiteren erhöhen eine Roteinfärbung sowie Fahrradpiktogramme die Aufmerksamkeit des Autoverkehrs für den Radverkehr.
- Im Rahmen des Umbaus der Stadtbahn-Haltestelle Zoo/Flora wurde auf der **Riehler Straße** die Radverkehrsführung optimiert. Der Radver-

kehr wird jetzt im Bereich der Zufahrt in das Parkhaus auf einem rot eingefärbten Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Fahrradschutzstreifen auf der Istanbulstraße

Auf einem über einem Kilometer langen Teilstück der Istanbulstraße auf dem ehemaligen CFK-Gelände in Kalk sind in beiden Fahrtrichtungen Fahrradschutzstreifen angebracht worden, die Radfahrerinnen und Radfahrern eine geschützte Verkehrsfläche und ein komfortables Radeln auf der Fahrbahn ermöglichen.

Mit dieser Maßnahme ist eine wichtige Verbindungsachse für den Radverkehr zwischen den rechtsrheinischen Stadtteilen Deutz, Kalk und Buchheim geschaffen worden.



Die beidseitig markierte Istanbulstraße verbindet Stadtteile im Kölner Osten.

Stadtwaldgürtel

Bei diesem Projekt aus dem Sanierungsprogramm wurden als erste Maßnahmen zwischen Clarenbachstraße und Aachener Straße neue Markierungen für



Stadtwaldgürtel: Erster Abschnitt ist markiert.

den Radfahrer auf der Fahrbahn aufgebracht. In Teilabschnitten soll es in Zukunft keine baulichen Radwege mehr geben, da die Nebenanlagen zu schmal sind. Hier sind auf engstem Raum Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen worden.

Überdachte Abstellanlagen

Im September und Oktober sind an den Haltestellen Lövenich, Klettenbergpark, Heimersdorf und Siegstraße über hundert neue überdachte Abstellmöglichkeiten entstanden. Bei dem ausgewählten Abstelltyp ermöglicht die Hoch-Tief-Anordnung eine sehr platzsparende Abstellvariante, so dass die Kapazität gegenüber klassischen Rahmenhaltern um fast hundert Prozent erhöht werden kann. Besonders hervorzuheben sind auch die neuen Dachformen, die erstmals in Köln zur Anwendung kommen und mit der Stadtplanung abgestimmt sind. Durch die besondere Bauweise (keine zusätzlichen Dachstützen) sind die Anlagen weniger massiv und wirken leicht.



Neuartige überdachte Stellplätze bieten mehr Fahrrädern Regenschutz an Stadtbahnhaltestellen

120 mobile Abstellanlagen

Die Stadt hat im Oktober 2010 an drei Standorten insgesamt 120 mobile Fahrradabstellanlagen eingerichtet:

- 36 Fahrradabstellplätze am Bahnhof Ehrenfeld im Bereich der Hüttenstraße (erster Bahnbogen),
- 24 Stellplätze in der Spielmannsgasse im Bereich der Behelfsbrücke Severinstraße und
- 60 Stellplätze am Bahnhof Deutz im Vorfeld des Baubeginns zur Umgestaltung des Ottoplatzes.

Derartige mobile Anlagen sollen zukünftig an Standorten mit kurzfristigem



Entdecken Sie Köln mit dem Fahrrad!

www.stadt-koeln.de/6/freizeit/radtouren



Erste Auflage rasch vergriffen:
neu gestaltete Radtouren-Faltblätter

Handlungsbedarf zum Einsatz kommen.

Sechs neue Faltblätter, neue Plakatserie

Im Sommer hat die Stadt sechs neue, vollkommen überarbeitete Faltblätter herausgegeben. Darin sind Touren durch die Stadtteile und dort insbesondere in oder entlang von Grünflächen detailliert beschrieben. Die Nachfrage übertraf alle Erwartungen, so dass die Faltblätter mittlerweile vergriffen sind. Sie können jedoch im Internet heruntergeladen werden und sollen im nächsten Jahr nachgedruckt werden. Derzeit wird an sieben weiteren Fahrradtouren gearbeitet, die voraussichtlich im nächsten Frühjahr als Faltblatt herausgegeben werden.

Auch in diesem Jahr konnte mit Unterstützung von Sponsoren die Kampagne „Ich fahre Rad, weil ...“ durchgeführt werden. Diesmal wurde ein Motiv mit einem Kind gewählt, um für das eigenständige Fahrradfahren zu werben.

Schilder abgebaut

Im Vorgebirgspark und im Weißer Bogen sind die Radwegeschilder abgebaut worden, so dass Fußgänger und Radfahrer frei zwischen den jeweiligen Wegen wählen können. Da sich die beschlossene Maßnahme zur Sanierung der Wege leider verzögert, war es aus Verkehrssicherungsgründen nötig, kurzfristig zu handeln und den RadfahrerInnen die Möglichkeit zur Nutzung der besseren und breiteren Wege zu bieten.

„Radel dich fit“ großer Erfolg

Die Aktion, städtische Bedienstete für das Fahrradfahren zu gewinnen, war mit fast 230 TeilnehmerInnen (mehr als doppelt so viele wie im Vorjahr!) ein großer Erfolg. Die Verleihung der größtenteils gesponserten Preise wurde durch Oberbürgermeister Roters vorgenommen.

Kleine bauliche Maßnahmen: Vorschläge erwünscht

Im Bereich der Deutzer Brücke wurden die ersten zwei Bordsteinabsenkungen realisiert. Diese Art von kleinen baulichen Maßnahmen soll in 2011 verstärkt umgesetzt werden. Vorschläge sind willkommen und können dem Fahrradbeauftragten genannt werden, zum Beispiel per E-Mail mit dem Hinweis „Vorschläge bauliche Maßnahmen“.



Beispiel für eine „kleine“ Maßnahme: Bordsteinabsenkung in der Nähe der Deutzer Brücke

Aktuelle Informationen noch leichter zugänglich

Etwa ein- bis zweimal pro Woche werden aktuelle Informationen zum Thema Radverkehr im Internet veröffentlicht. Das Team des Fahrradbeauftragten bietet allen Interessierten nun einen neuen Service an: Wer sich unter

fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de

mit dem Stichwort „Newsletter“ meldet, wird in den Verteiler aufgenommen und bekommt regelmäßig eine E-Mail mit einem Link zur aktuellen Meldung.

Mehr zu aktuellen Planungen und Aktionen finden Sie unter www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/.

Jürgen Möllers

Fahrradbeauftragter der Stadt Köln □

Chronik einer Autokrise – Teil 4

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. Anders als die Autoindustrie uns glauben lassen will, besteht die Krise weiter und liefert hinreichend Meldungen für die Fortsetzung der Chronik.

20. April 2010: Die im Golf von Mexiko gelegene Förderplattform „Deepwater Horizon“ explodiert, elf Arbeiter sterben. Auf der Plattform wurden bis zu diesem Zeitpunkt mehr als eine Million Liter Öl am Tag gepumpt. Sie brennt zwei Tage lang, bevor sie auf den 1.500 Meter tiefen Meeresgrund sinkt. Öl strömt ins Meer, das drohende Ausmaß der Katastrophe bleibt jedoch zunächst unklar.

16. Juni 2010: Obama ruft die Energiewende aus. Wegen der Ölkatastrophe will Obama die Abkehr von fossilen Brennstoffen vorantreiben. „Die Tragödie ist die schmerzlichste Mahnung, dass die Zeit für saubere Energien gekommen ist“, sagte er in seiner ersten Rede aus dem Oval Office. Allerdings werde die Abkehr von den fossilen Brennstoffen einige Zeit in Anspruch nehmen. Er warte auf neue Ideen und Vorschläge, Untätigkeit werde er nicht hinnehmen. Und er erklärte: „Die Tage des billigen Öls sind gezählt.“

Mit ungewohnt deutlichen Worten macht er auch die Verbraucher für die Umweltkatastrophe verantwortlich: „Als Konsumenten sind wir weiterhin auf vielfältige Art und Weise vom Öl abhängig und treiben deshalb die Ölfirmen an, in großen Tiefen zu bohren und viel



Die Benzinpreise werden weiter in die Höhe schnellen.

zu riskieren. Durch unsere Abhängigkeit vom Öl sind wir direkt verantwortlich, weil wir weiterhin Autos mit großem Ölverbrauch fahren und mit dem Flugzeug reisen. Wenn wir über Ölkatastrophen sprechen, sollten wir auch darüber reden, wie wir leben. Nachhaltigkeit ist hier das Hauptthema.“

Kommentar: erstaunlich offene Worte und eine treffsichere Analyse. Es ist aber kaum vorstellbar, dass Obama umsteuern und sich gegen die mächtigen Interessen der Öl- und Automobilindustrie durchsetzen kann. Obama hat sich weit aus dem Fenster gelehnt und sich mit seinen deutlichen Worten nicht nur Freunde gemacht ...

18. Juni 2010: Droht eine neue Öl-Krise? – fragt eine auflagenstarke Tageszeitung auf ihrer Titelseite. Und weiter: „Die Konzerne müssen sich auf einen langfristigen Bohrstopp einstellen. Folge: Es wird weniger Öl gefördert. Die Preise werden in die Höhe schießen!“

Es sei damit zu rechnen, dass der Ölpreis und die Benzinpreise aufgrund der Ölkatastrophe im Golf von Mexiko spürbar steigen werden, warnt ein Experte vom Deutschen Institut für

Wirtschaftsforschung. Auch die Internationale Energieagentur (IEA) warnt: „Das Öl wird knapp. Nur, wenn die OPEC ihre Fördermenge erhöht, könnte die ganz große Krise noch abgewendet werden.“

Kommentar: Die Katastrophe verdeutlicht Zusammenhänge, die bislang nicht den Weg in die Öffentlichkeit fanden beziehungsweise von der Ölindustrie beharrlich abgestritten wurden: Die immer noch ständig wachsende weltweite Ölnachfrage kann offensichtlich nur noch befriedigt werden, wenn auch auf schwierige und riskante Ölquellen zurückgegriffen wird. Vor diesem Hintergrund scheint ein Verzicht auf Tiefseeborungen kaum möglich zu sein.

Das im Golf von Mexiko auslaufende Ölfeld kann übrigens nur einen halben Welttagesverbrauch decken.

2. Juli 2010: Leicht und teuer – BMW möchte das Auto ganz neu denken: In drei Jahren wollen die Münchner ihr



Mega City Car des Herstellers Aixam, ein Vorbild für andere Hersteller?

sogenanntes Mega City Vehicle auf die Straße bringen, das mit vielen Konventionen brechen soll. Der Motor sitzt hinten, der Antrieb funktioniert elektrisch und das Gewicht ist erheblich reduziert.

Seit Monaten spekuliert die Branche über das „Project i“ von BMW – bisher hat noch niemand eines der geplanten Stadtfahrzeuge zu Gesicht bekommen. Jetzt geben die Münchner erstmals Informationen preis. Es fängt bei der Materialauswahl an: Als erste wollen die Bayern für den Stadtwagen eine Karbonkarosserie in Großserie fertigen. Bislang gab es das nur für Raumschiffe, Formel-1-Rennautos und Supersport-



Explodierte Ölplattform „Deepwater Horizon“: die Folgen waren zunächst unklar.



Autokonzerne beginnen, auf Strom zu setzen. Ein Beispiel: der BMW Mini E auf der Washington Auto Show 2010.

wagen. Der Aufwand lohne sich, sagt der Projektleiter. Denn Karbon sei nicht nur rostfrei und besonders stabil, sondern auch extrem leicht. Im Vergleich zu Aluminium spare man 30 und gegenüber Stahl sogar 50 Prozent an Gewicht. Ebenfalls ungewöhnlich sei die Konstruktion. Weil das Fahrzeug konsequent als Elektrofahrzeug entwickelt wurde, gebe es keine Kompromisse, so der Entwickler. Diese Lösung sei viel besser geeignet als eine herkömmliche Autokonstruktion. Der Motor sei viel kleiner und leichter als bei einem normalen Pkw. Dafür sei der Tank, also die Batterie, drei- bis viermal so groß. Und um ein Vielfaches schwerer.

Man spare vor allem Gewicht. Gegenüber einem nachträglich umgerüsteten Mini E oder dem BMW 1er mit Elektroantrieb biete das neue Konzept gar Gewichtsvorteile von bis zu 500 Kilogramm. Schluss mit Heavy Metal, lautet die Devise.

Das Spitzentempo dürfte nach Angaben der Entwickler zwischen 100 und 150 km/h liegen und der Aktionsradius zwischen 160 und 200 Kilometern. Auch wenn an diesem Auto vieles neu sein wird, eins ändert sich offenbar nicht: Prestige und Wertigkeit bleiben wichtig, so BMW. Auch dieses Fahrzeug ist als Premium-Modell geplant.

Kommentar: Nicht leicht genug und zu teuer – dieses Fahrzeug wird zwar leichter als die derzeitigen BMW-Fahrzeuge, aber noch lange nicht leicht genug. Vor allem die relativ große Batterie fällt stark ins Gewicht. Hier muss BMW weiter abspecken – auf Kosten der Geschwindigkeit und des Aktionsradius, auch wenn genau das den Münchenern wehtut. Man hat immer noch zuviel „Rennreiselimousine“ im Kopf.

8. Juli 2010: Die Ölkatastrophe im Golf von Mexiko wird offenbar die Plä-

ne der Bundesregierung durchkreuzen, die Abhängigkeit von einzelnen Ölförderländern zu reduzieren, so die Analyse einer süddeutschen Tageszeitung. Der Mittlere Osten werde wieder an Macht und Einfluss über die globale Energieversorgung gewinnen. Hier lagern die größten leicht zu erschließenden Ölreserven. Das habe beträchtliche Folgen für die Versorgungssicherheit der OECD-Mitglieder. Vor allem das Gewicht nationaler Ölkonzerne im arabischen Raum werde stark wachsen.

Während die Internationale Energie-Agentur den Industriestaaten empfiehlt, sich stärker vom Brennstoff Öl zu lösen und den Atomausstieg zu überdenken, sieht das Umweltbundesamt gute Chancen für eine vollständige Stromversorgung aus erneuerbaren Energien bis 2050. Das sei bereits mit der heute verfügbaren Technik möglich, so Amtschef Jochen Flasbarth. Deutschland könne jederzeit und vollständig aus erneuerbaren Energien versorgt werden.

10. Juli 2010: Eine süddeutsche Tageszeitung berichtet über die positive Unfallbilanz in Reutlingen, einer 110.000-Einwohner-Stadt in Baden-Württemberg, die im Jahr 2007 für alle Straßen in Wohngebieten – mit Ausnahme der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen – Tempo 30 eingeführt hat. Finanz- und Wirtschaftsbürgermeister Peter Rist erinnert daran, dass diese Maßnahme nicht einfach durchzusetzen war. Nun müssten jedoch die Tempo-30-Gegner den durchschlagenden Er-

folg zur Kenntnis nehmen. Rist sieht in dem flächendeckenden Tempo-30-Limit einen wichtigen Faktor zur Verringerung der Unfälle. Das ließe sich in den Zahlen der Verkehrsunfallstatistik ablesen.

Auch im *Städtecheck Verkehrssicherheit 2010* des VCD verzeichnet Reutlingen eine kontinuierliche Abnahme der Verunglückten im Verkehr. Im Jahr 2009 gab es sogar keinen einzigen Verkehrstoten.

31. Juli 2010: Mieträder in London – Strampeln für eine bessere Stadt. Rund 5.000 Mieträder stehen ab sofort an 300 festen Standorten in der Londoner Innenstadt bereit. Für ein Pfund am Tag können Londoner und Touristen so viele halbstündige Fahrten damit unternehmen, wie sie möchten. Längere Fahrten kosten mehr, sind aber im Zentrum kaum



Leihräder in London. Auch auf der britischen Insel wird die Fahrradinfrastruktur verbessert.

nötig. Städte wie Paris, Montreal und Barcelona hätten es vorgemacht, sagt Londons Bürgermeister Boris Johnson. Es sei „höchste Zeit“, dass auch London öffentliche Leihräder anbiete.

Nun muss sich zeigen, ob die Vision von Bürgermeister Johnson Wirklichkeit wird. 1904 seien 20 Prozent aller Fahrten in London mit dem Fahrrad unternommen worden, sagt er. Diese Zahl wolle er wieder erreichen. Allerdings sind die Bedingungen für Radfahrer in London bislang eher schlecht: Die Engländer fahren nicht viel Rad, die Straßen sind eng und die Autofahrer nehmen wenig Rücksicht. Die Stadtverwaltung hat sich jedoch vorgenommen, dies zu ändern. Bis 2015 sollen zwölf „Super-Highways“ für Radler quer durch die Stadt entstehen. Die ersten beiden hat der Bürgermeister bereits eröffnet.

17. August 2010: Fahrradverkehr in Köln erreicht Rekordniveau: Im Vergleich zum Vorjahr ist die Radfahrer-



Tempo 30: wirksames Instrument zur Vorsorge gegen Verkehrsunfälle

quote in der Innenstadt um 20 Prozent gestiegen, wie das Amt für Straßen- und Verkehrstechnik berichtet. Bereits im April dieses Jahres wurden Werte gemessen, die im Vorjahr erst im Sommer erreicht wurden. Der bisherige Spitzenwert der Messungen vom August 2009 wurde im Juni und Juli 2010 gleich zweimal hintereinander übertroffen: Waren es im August 2009 insgesamt 530.000 Radfahrer, so sind im Juni dieses Jahres 580.000 und im Juli 2010 sogar 610.000 Radler an den vier städtischen Zählstellen erfasst worden.

Kommentar: Bei Stadtverwaltung und Politik müssten die Alarmglocken läuten und Ressourcen möglichst schnell vom motorisierten Individualverkehr zum Fahrradverkehr umgeschichtet werden. Die Kölner wollen umsteigen und sind dazu bereit. Die Stadtverwaltung hat jetzt die Aufgabe, diesen Umstieg zu fördern und nicht (weiter) zu behindern. Klotzen statt kleckern, muss nun die Devise lauten, sonst bleiben die Fahrradfahrer im Stau stecken.

18. August 2010: VCD-Auto-Umweltliste – keine deutschen Autos auf den vorderen Plätzen. Japanische Autobauer entwickeln weiterhin die meisten „sauberen“ Pkw-Modelle. Das lässt sich der Mitte August vom Verkehrsclub Deutschland veröffentlichten Auto-Umweltliste 2010/2011 entnehmen. Unter den zehn umwelt- und klimafreundlichsten Automodellen stammen demnach sieben von japanischen und nur zwei von deutschen Herstellern.

Udo Becker, Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des VCD und Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrsökologie an der Technischen Universität Dresden, ist kritisch. Technisch, sagt er, könnten die deutschen Hersteller schon lange deutlich klimafreundlichere Autos bauen, aber: „Die von den Konzernvorständen vorgegebene Marschrichtung für die Entwicklungsabteilungen lautet ‚stärker, schwerer, schneller‘“, so der Wirtschaftsingenieur. Kurzfristig hätten die deutschen Konzerne mit dieser Strategie zwar „prächtig verdient“, langfristig wirke sie aber „verheerend“, denn zukünftig seien kleinere, leichte Fahrzeuge und nicht schwere Karossen gefragt.

21. August 2010: Zero Motorcycles – diese amerikanischen Elektromotorräder sind unkompliziert, leicht und leise. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei etwas mehr als 100 km/h. Die Modelle des Herstellers Zero bringen nur

rund 125 Kilogramm Leergewicht auf die Waage. Dadurch sind die Anforderungen an den Akku eher gering. Die Reichweite mit einem voll aufgeladenen Akku beträgt 50 bis 60 Kilometer, ausreichend für Stadt- und kleinere Umlandfahrten. Der Preis von 9.995 Euro ist allerdings gewöhnungsbedürftig.

27. August 2010: In einer Zeitungsbeilage von Ford wird der neue Tote-Winkel-Assistent (Blind Spot Information System) ausgelobt: „Sieht ihn, wenn Sie nichts sehen. Noch mehr Komfort im Straßenverkehr dank Hightech-Anzeigesystem im Außenspiegel. Radarsensoren erkennen, sobald sich ein anderes Kraftfahrzeug (Pkw und Lkw) im toten Winkel befindet.“

Kommentar: Schade, dass der neue Tote-Winkel-Assistent auf die so genannten „weichen“ Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer nicht reagiert – dabei hätten die es sicherlich am nötigsten.

2. September 2010: Die Bundeswehr schlägt Alarm, sie befürchtet eine Ölkrise mit drastischen Folgen. Eine Bundeswehrstudie hat die Auswirkungen schwindender Ölvorräte sinkender Förderraten auf die Weltwirtschaft analysiert. Die Ergebnisse der nicht offiziell freigegebenen Analyse zeigen, wie sehr eine drohende Energiekrise Märkte ins Wanken bringen und machtpolitische Verhältnisse umdrehen könnte. Im Fall einer Ölkrise würde Öl zum entscheidenden Faktor bei internationalen Beziehungen. Die Förderländer könnten sich als Führungsmächte etablieren und ihre Interessen in Politik und Wirtschaft offensiver durchsetzen. Besonders düster sind die Prognosen in Bezug auf die Entwicklung des globalen Wirtschaftssystems und der allgemeinen Versorgung: Die Energiekrise könnte dazu führen, dass Handel und Transport sich drastisch verteuern und Versorgungsengpässe bei Nahrungsmitteln und anderen wichtigen Gütern sowie Preisschocks in fast allen Bereichen der Industrie drohen. Ein Komplettversagen der Märkte und ein Rückfall in die Planwirtschaft wären möglich.

Auch in Deutschland wären die Auswirkungen der Krise heftig zu spüren. Die Autoren der Studie fürchten gar um den Fortbestand der Demokratie. Um dem entgegen zu wirken, müsste die

Regierung ihre Außenpolitik stärker der Versorgungssicherheit unterordnen und besonders die Beziehungen zu erdölfördernden Ländern pflegen.

Kommentar: Die von der Studie empfohlene Beziehungspflege würde finanziell und politisch sehr teuer. Besser wäre es, durch geringeren Ölverbrauch die Abhängigkeiten zu reduzieren.

1. Oktober 2010: „Rund 130.000 Kölner werden so durch Lärm belastet, dass es ihre Gesundheit gefährdet“, so lautet das Fazit eines Planungsbüros, das die Stadt Köln bei der Erarbeitung eines von der Europäischen Union geforderten Aktionsplans gegen Lärm begleitet.



Original Zero Motorcycles: Elektromotorad für rund zehntausend Euro

Es sind vor allem einzelne Straßenzüge, wo die dauerhafte Lärmbelastung fast unerträglich ist und dringender Handlungsbedarf besteht. So gibt es gravierende Probleme entlang den Ausfallstraßen wie Aachener, Berliner oder Luxemburger Straße, aber auch an innerstädtischen Straßen wie Sachsenring, Siegburger Straße oder Gotenring.

Dass man mit diesem Lärm nicht dauerhaft leben muss, macht ein Maßnahmenkatalog deutlich, den das Planungsbüro vorgelegt hat. Eine wichtige Rolle spielt die Forderung, Köln fußgängerfreundlicher zu machen und auch durch eine clevere Verkehrstechnik den Autoverkehr leiser zu machen. So hilft nicht nur die „grüne Welle“ gegen lautes Anfahren an Ampeln, sondern auch die Begrenzung der Geschwindigkeit auf Hauptstraßen. Ein durchgängiges Tempo 30 habe denselben Effekt wie eine Halbierung des Verkehrsaufkommens, so das Planungsbüro. In Berlin, wo man bei der Entwicklung des Aktionsplans gegen Lärm am weitesten ist, hat man an einzelnen Hauptstraßenabschnitten bereits Tempo 30 eingeführt.

Zur endgültigen Festlegung des Kölner Maßnahmenkatalogs trug eine Bürgerbeteiligung bei, die vom städtischen Umweltamt begleitet und ausgewertet wird, bevor dann die Politik entscheidet. Man kann gespannt sein.

7. Oktober 2010: Ein Porsche für alle – eine überregionale Tageszeitung berichtet, dass der Stuttgarter Sportwagenhersteller Porsche darüber nachdenkt, Carsharing anzubieten. „Wir werden in den nächsten Monaten selbst ein Dienstleistungsangebot auf die Beine stellen, damit unsere Autos von mehreren Leuten gemeinsam in Clubs genutzt werden können“, so ein Mitglied des Porsche-Vorstands am Rande der Automesse in Paris. „Uns ist klar, dass es in Zukunft immer mehr Leute geben wird, die nur alle paar Tage mal Porsche fahren wollen, aber deshalb nicht gleich einen ganzen Porsche kaufen wollen.“

Kommentar: Willkommen im Club!

11. Oktober 2010: Google gibt bekannt, dass es schon seit einem Jahr sechs mit Kameras, Radar-Sensoren und Messtechnik ausgestattete Toyota Prius in einem Langzeit-Fahrversuch am Straßenverkehr teilnehmen lässt – ohne dass der aus Sicherheitsgründen an Bord befindliche menschliche Fahrer nennenswert hätte eingreifen müssen.

Insgesamt haben die Autos (griechisch *autos* = selbst) laut Firmenangabe schon 225.000 Kilometer zurückgelegt. Sogar die Lombard Street in San Francisco, die als steilste und kurvenreichste Stadtstraße des Landes gilt, bewältigte die Testflotte dem Bericht zufolge fast ohne Zwischenfälle. Es gab einen einzigen Unfall, bei dem ein anderer Verkehrsteilnehmer auf den an einer Ampel wartenden Prius auffuhr.

Für die am Projekt beteiligten Wissenschaftler liegen die Sicherheitsvorteile des „Kollegen Computer“ am Steuer auf der Hand: Solide programmierte Robo-



Porsche 911 auf der Frankfurter Automobilmesse 2007: ein Auto für alle?

ter reagierten schneller als menschliche Fahrer und hätten zudem eine 360-Grad-Rundumwahrnehmung des Verkehrsgeschehens, erläutert Sebastian Thrun, der deutsche Chefentwickler und Professor und Spezialist für Künstliche Intelligenz an der Stanford-Universität. Zugleich würden Roboter nicht müde, abgelenkt oder betrunken am Straßenverkehr teilnehmen. Außerdem könnte sich so die Kapazität des Straßennetzes verdoppeln, weil die schneller reagierenden Computersysteme weniger Sicherheitsabstand benötigen als ein Auto mit einem menschlichen Fahrer. Bis das System ansatzweise serienreif ist, werden aber selbst nach den optimistischsten Schätzungen noch etliche Jahre vergehen.

Und noch eine Vision hat der deutsche Professor in Diensten des Internet-Suchmaschinenanbieters: „Wäre doch toll, wenn wir während der Fahrt gefahrlos SMS hinterm Steuer schreiben und verschicken könnten.“

Thrun, der schon seit Jahren an Roboterautos arbeitet, glaubt, dass diese Technik die Branche grundlegend verändern kann. Für die Zukunft könne man sich auch Autos vorstellen, die man wie ein Taxi an seinen aktuellen Aufenthaltsort ruft, nur ohne Fahrer am Steuer.

Kommentar: Ein sehr interessantes Projekt mit einem immensen Potential. Viele Probleme herkömmlicher Auto-

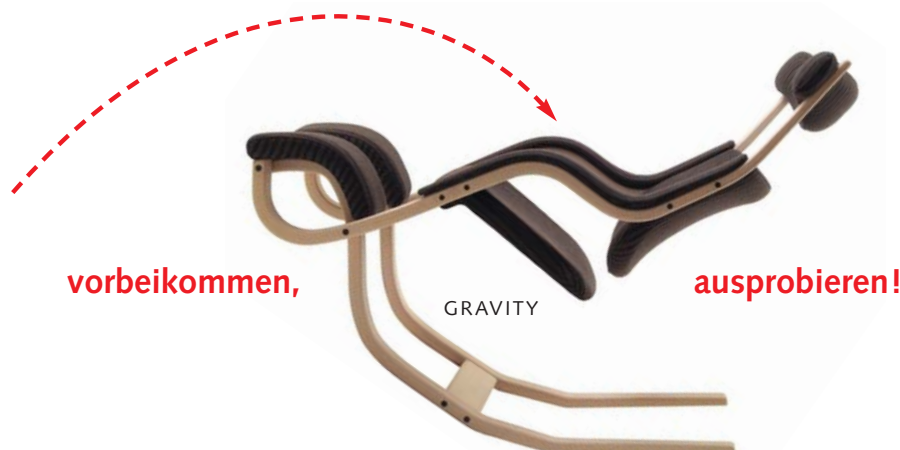
mobile könnten vermieden werden. Und sie könnten einen Riesenschritt in Richtung Carsharing oder öffentlichen Individualverkehr bedeuten.

Querung der Rheinuferstraße

5. November 2010: Ein Gutachten zur geplanten Straßenkreuzung der Nord-Süd-Stadtbahn an der Südbrücke sagt Staus im Berufsverkehr voraus – bei einem Zehn-Minutentakt der Stadtbahn. Den Autoverkehr ganz zum Erliegen brächte ein durchgehender Fünf-Minutentakt. Um das zu vermeiden, schlagen die Gutachter vor, die Straße vor der Kreuzung auf sechs Spuren zu erweitern. Laut Presseberichterstattung haben die Gutachter allerdings nicht berücksichtigt, dass die neue Stadtbahn zusätzliche Fahrgäste anziehen wird. Auflagenstarke Kölner Tageszeitungen setzen sich vehement für den Bau der Straßenunterführung ein, die nach groben Schätzungen 60 Millionen Euro kosten soll. Dennoch will die Stadt an ihrer bisherigen Planung festhalten und keine Straßenunterführung bauen.

Kommentar: Die Kölner Autolobby nimmt überhaupt nicht wahr, dass man mit der neuen Bahn auch in die Stadt fahren kann. Die Bahn wird lediglich als Kulisse wahrgenommen. Und eine Kulisse darf eines auf keinen Fall: stören. Ganz haarsträubend sind die Argumente gegen einen möglichen Fünf-Minuten-Takt der Stadtbahn. Dieser brächte den Autoverkehr zum Erliegen. Dabei könnte er genau das Gegenteil bewirken, nämlich die Rheinuferstraße deutlich entlasten, weil sehr viele Menschen mit der Stadtbahn und eben nicht mit dem Auto in die Stadt führen.

Hans-Georg Kleinmann



daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

- rückenfreundlich
- wunderschön
- eine Investition für's Leben

cambio Köln

Carsharing im öffentlichen Raum

Am 9. November betrat cambio Neuland, und zwar städtisches: Zeitgleich wurden drei neue Stationen aus der Taufe gehoben, allesamt auf öffentlichen Parkflächen der Stadt Köln.

Möglich gemacht hat dies der Beschluss des städtischen Verkehrsausschusses vom 19. Januar 2010. Durch diese politische Entscheidung wird die Nutzung von öffentlichem Straßenland für Carsharing unter eng gefassten Rahmenbedingungen Realität. Vorgegeben ist etwa die direkte Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr.

Frau Stolte-Neumann, Abteilungsleiterin Verkehrsplanung im Amt für Straßen und Verkehrstechnik: „Mobilität beginnt im Kopf. Weil sich die innerstädtische Verkehrssituation nur über eine Reduzierung der Fahrzeuge entspannen kann, sind clevere Alternativen zum ei-

genen Auto das Gebot der Stunde. Da jedes Carsharing-Auto etwa sechs private PKW ersetzt, wird Carsharing im öffentlichen Raum für weniger Autos in der Innenstadt sorgen.“

In Zollstock wurde an der Ecke Höninger Weg und Bernkasteler Straße die erste Station im Stadtteil, direkt an der KVB-Haltestelle Gottesweg eröffnet. Knapp 150 Bestandskunden müssen nun nicht mehr in die angrenzende Südstadt oder nach Sülz pendeln. Und weil der cambio-Tresor schon zwei Wochen vor der eigentlichen Eröffnung an Ort und Stelle war, kamen die ersten neuen Kunden bereits vor dem Start der neuen Station dazu.

Im Kwartier Latäng wurde durch die neue Station an der Moselstraße das Angebot mit direkter Anbindung



Nigelnagelneue Ford Fiesta EcoNetic und Tresor an der neuen cambio-Station in Zollstock

an den Südbahnhof erweitert. Und mit der Station am Hansaring kurz hinter der S-Bahnstation Richtung Ebertplatz verkürzt sich für Carsharer zwischen Agnes- und Kunibertsviertel der Weg zur nächsten cambio-Station.

Elisabeth Rohata



Kommentar zu einer Medienkampagne

Staustadt Köln?

Die hiesige Boulevardzeitung verzerrt die Verkehrssituation in Köln.

„Schnell, schneller, Express“ – wer mit solchen Sprüchen wirbt, dem ist jeder Stau eine großbuchstabige Schlagzeile wert. Mit Express durch den Stau. Da der Kölner Express aber eine Boulevard-Zeitung ist, bleibt der Horizont – und damit die Berichterstattung – beschränkt auf die Windschutzscheibenperspektive. Mehr geht halt nicht auf dem Boulevard. So kam es im Spätsommer zu einer Kölner Stau-Kampagne des Express. Köln steht im Stau – und es war natürlich klar, dass es sich um Autostau handelt.

Wenn fünf Autos an einer roten Ampel warten, ist dies schon stauverdächtig für den Express. Und eine Schlagzeile, beziehungsweise eine Kampagne, wert, die treu durch den seit über 60 Jahren als Stauberater bewährten ADAC unterstützt wird. „Straßen, immer mehr Straßen“, dieser Schrei ist seit Jahrzehnten erfolgreich. Es gibt mehr Straßen und

Autobahnen. Und auf denen, den Autobahnen, gibt es Stau. Aber doch nicht auf Kölner Stadtstraßen, ausgenommen vereinzelt zu Spitzenzeiten oder bei größeren baustellenbedingten Sperrungen, und auf jeden Fall nicht mehr als in anderen Städten.

Vergessene Staus

In Köln gibt es aber richtige Staus. Nur die sieht der schnelle Express nicht. Zum Beispiel den ganztägigen Stau auf den KVB-Gleisen zwischen Deutzer Brücke und Rudolfplatz. Oder den allmorgendlichen Stau der Bahnen von Vingst, Kalk, Rodenkirchen und Hürth in Richtung Innenstadt. Oder die sich regelmäßig freitags und samstags nachts stauenden Ringbahnen. Tagtäglich stehen hunderttausende KVB-Fahrgäste im Stau, weil Gleise und Bahnsteige nicht ausreichen.

Stau gibt es auch auf den Bahngleisen rund um Köln. Das erfahren sogar die

Fahrgäste: „Wegen hoher Streckenbelastung hat Ihr Zug eine Verspätung von 15 Minuten“. Hunderttausende Bahnreisende stauen sich täglich zwischen Köln, Bonn, Düsseldorf, Euskirchen und Overath.

Staus gibt es auch an den zahlreichen Ampeln, wo die Menschen dicht gedrängt und durch Druckknopfampeln zusätzlich behindert, zweimal 90 Sekunden im Stau stehen, bevor sie eine Straße überqueren können, etwa am Zülpicher Platz und Neumarkt oder an den Überwegen über Nord-Süd-Fahrt, Friesenplatz und Ringe.

Staus gibt es ebenfalls auf den Kölner Radwegen. 8.000 Fahrräder knubbeln sich beispielsweise auf dem schmalen Radweg der Zülpicher Straße an der Unimensa.

Schnell, schneller, Express – die einseitige Autostau-Kampagne geht völlig an der Kölner Wirklichkeit vorbei. Aber ist es Anspruch einer Boulevardzeitung, Wirklichkeit darzustellen?

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

Fahrscheinkauf

Neue Software an DB-Automaten

Die Firma DB Vertrieb GmbH spielt seit einiger Zeit bundesweit eine neue Software auf ihre Fahrkartenautomaten auf.

Auffälligste Änderung ist neben der Farbe die QWERTZ-Tastatur, also die Verwendung der von der Schreibmaschine her bekannten Anordnung der Buchstaben anstelle der alphabetischen Aufreihung. Da die meisten Nutzer diese Anordnung vom heimischen Computer gewohnt sind, dürfte das Eingeben der Bahnhofsnamen nun schneller gehen. Außerdem sind während der Eingabe eines Bahnhofs nur die Tasten aktiviert, zu denen es auch Bahnhöfe gibt.

Nach jeder Auswahl wird unten rechts der grünen Button „Weiter“ betätigt. Für Änderungen kann hier auch mit „Zurück“ in die vorherige Maske gewechselt werden. Angenehm fallen die Karteireiter am oberen Rand auf, mit denen man schnell noch einmal etwas kontrollieren und ändern kann.

Vor dem Bezahlen folgt die bekannte Kontrollanzeige aller Daten mit der Möglichkeit, diese zu korrigieren. Der Fahrgastrechte-Gutschein von der letzten Verspätung kann zum Bezahlen eingesetzt werden.



Neue Funktionen, geändertes Design: Bahnhofseingabe mit QWERTZ-Tastatur (links), Übersicht vor Bezahlung (rechts)

Für registrierte Inhaber der Bahncard ist das elektronisch nachgebildet worden, was der Autor als Stammkunde an kleinen Fahrkartenschaltern genießt: die Frage des Verkäufers „Einmal wie immer?“ Bei Einstecken der Bahncard werden nämlich die letzten gekauften Verbindungen angezeigt. Es entfällt also die Eingabe der Bahnhofsnamen und der Uhrzeiten, es genügt die Eingabe des neuen Datums.

Unter www.bahn.de/automat bietet die Bahn eine geführte Automatentour und eine Online-Übung zum Fahrkartenaufbau an.

Da die Geräte bei Auswahl bestimmter Leistungen durch den Kunden

abgestürzt waren, verzögert sich die Umstellung etwas. Zum Redaktionsschluss liefen die Automaten in Köln-Nippes noch mit der alten, die im Kölner Hauptbahnhof jedoch schon mit der neuen Software.

Wer, wie der Autor, lieber bei einem menschlichen Mitarbeiter eine Fahrkarte kaufen und den Service in den Reisezentren erhalten möchte, der findet weiterhin auf www.bahn.de unter Services/Verkaufsstellenfinder alle Verkaufsstellen der Bahn mit personenbedientem Verkauf. Zu den Reisezentren sind auch die entsprechenden Öffnungszeiten angegeben.

Kay Queetz



Deutsche Bahn

Von Stuttgart 21 ins Rheinland

Stellen wir uns vor, der unterirdische Bahnhof Stuttgart 21 ist fertig. Gut fünf Minuten schneller gelangen wir dann mit dem ICE aus dem Süden über Stuttgart nach Köln – für 6,9 bis 8,7 Milliarden Euro! Doch leider stoppt der ICE kurz vor dem Kölner Hauptbahnhof in Porz-Steinstraße, weil sich die Bahn seit zehn Jahren weigert, den ungleich billigeren, planfestgestellten Ausbau des Engpasses zu beseitigen. Anschließend wartet der ICE auf der Hohenzollernbrücke, weil der Kölner Hauptbahnhof mit seinen elf Gleisen den heutigen Bahnverkehr kaum abwickeln kann.

Von der Deutschen Bahn und einzelnen Politikern in teure Prestigebauten

versenkte Gelder fehlen dort, wo mit wenig Geld viel erreicht werden kann. Und dies umso mehr, wenn Stuttgart 21 teurer wird, als die Bahn berechnet hat. Schon jetzt prognostizieren andere Gutachter wie das Bundesumweltamt oder der Bundesrechnungshof deutlich höhere Kosten.

Da es nicht mehr Geld gibt, bleiben Verlierer auf der Strecke. So wie in Köln und im Rheinland: Der Ausbau des Rhein-Ruhr-Expresses, der wichtigen Verbindung für zehntausende Fahrgäste täglich zwischen Bonn, Köln, Düsseldorf und dem Ruhrgebiet, fällt weg. Die Verlängerung der Betuwe-Linie von den belgischen und niederländischen Häfen

ins Hinterland für den Güterverkehr entfällt, was bei steigender Anzahl von Güterzügen („Güter auf die Bahn“) auf Kosten des Regionalverkehrs und sogar der ICE-Verbindung zwischen Köln und Amsterdam geht.

Der für Köln und die Region wesentliche Westring zwischen Hauptbahnhof über Köln-Süd bis Hürth-Kalscheuren bleibt nur Zukunftsmusik. Und auch eine Entscheidung zugunsten neuer Gleise für Hauptbahnhof und Bahnhof Deutz lässt noch auf sich warten. Nur weil in Stuttgart Politiker und Bahn die Gleise unter die Erde verbannen wollen.

Roland Schüler



Bahnverkehr ins Nachbarland

Europäischer Bahnknoten Köln?

Komfortable Direktverbindungen ins benachbarte Ausland fehlen.

Demnächst, so kündigt die Deutsche Bahn vollmundig an, soll der ICE von Frankfurt und Köln nach London rasen. Welch ein Traum geht in Erfüllung: Europa wächst zusammen und Köln ist der Knoten! Doch gibt es schnelle, komfortable, direkte Verbindungen von Köln nach Maastricht, Eindhoven, Rotterdam und Venlo? Oder nach Roermond?

Nach Liège und Arnhem gibt es immerhin Direktverbindungen, allerdings nur mit teuren ICE und Thalys. Was jedoch fehlt, ist ein überregionales, europäisches Netz, das nicht auf Hochgeschwindigkeit und Metropolen setzt, aber auch mehr ist als Nahverkehr wie etwa der Euregio im Raum Aachen.

Diese Verbindungen fehlen

Köln braucht eine Eurocity-Verbindung nach Arnhem ergänzend zum ICE und

dem vor der Grenze in Emmerich endenden RE 5.

Köln braucht eine Verbindung über Mönchengladbach und Venlo nach Eindhoven, Rotterdam und im Sommer an die Küste nach Walcheren. Ein Flügelzug könnte dann von Mönchengladbach direkt bis Roermond fahren, wohin man bislang nur umständlich mit Nahverkehrszügen gelangt: bis Mönchengladbach mit dem RE 8, weiter bis Venlo mit dem RE 3 und dann eine halbe Stunde Wartezeit für den Zug nach Roermond.

Köln braucht ebenfalls eine Verbindung nach Liège. Die Fahrt mit RE 1 und RE 9 dauert aufgrund der vielen Halte zwischen Köln und Aachen zu lange. Auch der belgische Anschlusszug hält an allen Bahnhöfen bis Liège. Ein Flügelzug könnte ab Aachen dann direkt nach Maastricht fahren. Die bestehende Euregio-Bahn über Heerlen nach Maastricht ist keine Alternative.

Ein Eifel-Luxemburg-Eurocity kann den zweistündlichen Intercity von Köln

über Koblenz und Trier nach Luxemburg ergänzen und ein Flügelzug Köln über Trier mit Saarbrücken verbinden.

Kreative Lösungen gefragt

Unabhängig davon, ob diese mindestens zweistündlichen Verbindungen nun als Eurocity oder als Euroregion nach dem Vorbild der erfolgreichen Interregio betrieben werden, wären sie jedenfalls ein ergänzendes Angebot zwischen dem Regionalverkehr und den Hochgeschwindigkeitszügen und könnten eine klaffende Lücke im europäischen Nahraum rund um Köln schließen.

Neben einem Ausbau der Infrastruktur sind kreative Lösungen gefragt, damit Köln bestens mit den Niederlanden, Belgien und Luxemburg verbunden wird. Und vielleicht lässt sich ein solches Angebot ja auch erweitern, zum Beispiel durch eine attraktive Verbindung in die europäische Hauptstadt Straßburg.

Roland Schüler



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

Fahrpläne

NRW-Fahrplanbuch 2011 geplant

Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 wird die Deutsche Bahn wieder die einzelnen Kursbuchtabellen zum Herunterladen anbieten. Um einen Überblick über das Fahrtenangebot auf einer Bahnstrecke zu erhalten, oder zum Ausdrucken des Fahrplans für den Urlaubsort ist dieser Service besonders geeignet. Hier der Link: <http://kursbuch.bahn.de>

Nachdem die Deutsche Bahn den Verkauf eines gedruckten Kursbuchs im vergangenen Jahr eingestellt hatte, war erstmals vom Kompetenzzentrum Marketing & Tarif des Landes NRW ein NRW-Fahrplanbuch herausgegeben worden. In diesem handlichen Taschenbuch waren alle S-, Regionalbahn- und Regionalexpresslinien, die NRW durchfahren,

aber auch die Fernzuglinien nach NRW kompakt dargestellt.

Es besteht Hoffnung, dass dieser Band für 2011 erneut hergestellt wird. Im vergangenen Jahr war das Buch für 2,00 € Schutzgebühr an den Fahrkartenschaltern erhältlich. Außerdem zusätzlich Porto unter www.nahverkehr.nrw.de, dort unter „NRW-Fahrplanbuch“.

Kay Queetz



S-Bahnen im Kölner Raum

Keine Erweiterung in Sicht

Seit Eröffnung der S-Bahn-Linien 12 und 13 im Dezember 2002 und Inbetriebnahme der Flughafenschleife im Jahr 2004 hat sich für die S-Bahn viel getan. So werden zum Dezember 2010 insgesamt 224 Kilometer S-Bahn mit 80 Stationen das Netz ergänzen – in der Metropolregion Nürnberg. So werden zum Dezember 2010 gut 50 Kilometer S-Bahn mit zahlreichen Stationen das S-Bahn-Netz ergänzen – in der Metropolregion Mannheim.

In der S-Bahn-Provinz Köln gibt es zum Dezember 2010 Null Kilometer neue S-Bahn und null neue Stationen. So ist das nun schon seit sechs Jahren und so wird es noch lange bleiben, bis auf einige einsame Ausnahmen wie dem Bahnhof Hennef Ost. Denn nirgendwo gibt es konkrete Planungen, Baurechte oder gar Bauarbeiten.

Auf solche schönen Meldungen werden wir in der Region Köln ebenfalls verzichten müssen: Zwischen den Städ-

ten Kiel (238.000 EinwohnerInnen) und Lübeck (210.000) wird seit Sommer 2010 im 30-Minuten-Takt gefahren, wovon auch die von 17.000 Menschen bewohnte Kreisstadt Eutin profitiert, also genauso häufig wie zwischen der Millionenstadt Köln und Düsseldorf (586.000) über Leverkusen (160.000).

Stimmt das Verhältnis von Taktfrequenz und Einwohnerzahl?

Roland Schüler




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



First Class Unterkunft für Ihr Fahrrad	Preise	
Die Radstation bietet über 900 bewachte Fahrrad-Stellplätze im Parkhaus direkt am Kölner Hauptbahnhof. In kürzester Zeit zur Bahn, in die Innenstadt, zum Dom oder zum Shoppen – Ihr Fahrrad steht trocken und sicher. Ob Dauerkunde mit einem Monats- bzw. Jahresticket oder als Tageskunde, wir bieten Ihrem Rad Bewachung und Schutz an 365 Tagen im Jahr – ein Service, den Sie an keinem öffentlichen Platz rund um den Bahnhof finden.	Tagesticket	0,70 EUR
	Monatsticket	7,00 EUR
	Jahresticket	70,00 EUR
	Persönlicher Stellplatz (gilt ein Jahr)	95,00 EUR
Bei Bedarf sorgt unsere Meisterwerkstatt darüber hinaus für professionellen Reparatur- und Reinigungsservice.		

 **Radstation**
Hauptbahnhof Köln

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

Mitgliederversammlung 2010

Lob für RHEIN-SCHIENE

Am 13. Juli fand die jährliche Mitgliederversammlung des VCD-Kreisverbands Köln und Umgebung statt.

Das Treffen, an dem erfreulich viele Mitglieder teilnahmen, bot die Gelegenheit, auf die Aktivitäten und Ereignisse der vergangenen Monate zurückzublicken und gleichzeitig Perspektiven für die zukünftige Arbeit zu diskutieren. Der Rückblick zeigte, dass es uns in vielen Fragen gelungen ist, unsere Vorstellungen etwa zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Radverkehrs und der Situation von Fußgängern in Köln und Umgebung in die öffentliche Diskussion und die politischen Entscheidungsgremien einzu-

bringen. Die Kontakte zu Medien und Politik sollen weiter intensiviert werden, um unsere Konzepte und kritischen Stellungnahmen künftig noch stärker in die Entscheidungsprozesse einzubringen.

Besonders erfreulich aus Sicht der Redaktion der RHEIN-SCHIENE war das ausdrückliche Lob der anwesenden Mitglieder für Inhalt und Gestaltung „ihrer“ seit neuestem farbigen Mitgliederzeitschrift.

Gewählt wurde im Übrigen auch: Nach der Entlastung des Vorstands wurde alle bisherigen Mitglieder des geschäftsführenden und des erweiterten Vorstands in ihrem Amt bestätigt.

Reiner Kraft



Neujahrstreffen 2011 Neue Umgebung

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

**Neujahrstreffen
am Freitag, dem 14. Januar,
ab 19:30 Uhr
im Restaurant Diogenis,
Sudermanplatz 7
(Nähe Ebertplatz).**

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten sind zu dem Treffen, für das wir dieses Mal einen neuen Ort gewählt haben, herzlich willkommen.

Über eine kurze Nachricht (telefonisch über 0221 7393933 oder elektronisch an info@vcd-koeln.de) über Ihre Teilnahme würden wir uns freuen, damit wir den Abend vorbereiten können.

VCD Köln & Umgebung



FRIEDENSBILDUNGSWERK KÖLN

Bildungsurlaub

Sprachen

Konfliktlösung

Mediation - Sie möchten Mediation kennenlernen oder professionell als Mediator arbeiten? In unserer 6- stufigen Fortbildung werden Theorie & Praxis der Mediation vermittelt. (150 Std)

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

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

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



www.friedensbildungswerk.de

Agendamarkt in Brühl

VCD-Infostand gut besucht

Auf dem Agendamarkt der Stadt Brühl war der VCD auch in diesem Jahr wieder vertreten.

Beim Stand am zweiten Septemberwochenende waren Bernd Herting und Eberhard Blocher mit seinem Sohn Simon in Aktion. Besonderen Anklang fand das Glückrad, bei dem schwierige Fragen zu VCD-Themen beantwortet werden mussten, die Brühlerinnen und Brühler aber auch kleine Gewinne mitnehmen konnten. Die Themen, die auch die Menschen im Rhein-Erft-Kreis

besonders bewegten, waren Verkehrssicherheit für Kinder, die anstehende Fahrradsternfahrt nach Köln und die aktuelle, neu erschienene VCD-Auto-Umweltliste. Bei schönem Spätsommerwetter nutzten mehr als 100 Bürger die Gelegenheit, sich über den VCD und seine aktuellen Aktionen zu informieren.

Ein herzlicher Dank an Herrn Ohlmeyer von der Stadt Brühl für die gute Organisation.

*Eberhard Blocher,
Annegret Neumann (Foto)* □



VCD-Stand auf dem Brühler Agendamarkt am 11. September 2010

Kontakte – Infos – Hilfe

Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)
Fahrradbeauftragter

Informationen zum Radverkehr

NRW-Hotline

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

Deutsche Bahn AG

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

Vandalismus (Bundespolizei)

KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale
Vandalismus bei KVB
Beschwerden

RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden,
Fundsachen)

Verkehrsverbünde

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

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

Verkehrsiniciativen, Sonstiges

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

ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln
Pro Bahn
Verkehr allgemein

0221 221-32000
0221 221-21155
fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de
www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr

01803 504030 (9 Cent/Minute)
www.bahn.de

01805 99 66 33 (14 Cent/Minute aus dem
Festnetz der Deutschen Telekom)
0800 1507090 (gratis aus dem Festnetz)
01805 221100 (Mobilfunk, kostenpfl.)
0800 6 888 000 (jetzt gratis)
www.kvb-koeln.de
0221 547-0
0221 547-1234
0221 547-3360

www.rvk.de
01804 131313 (20 Cent bei Anruf aus
dem Festnetz der Deutschen Telekom)

www.avv.de
www.vrr.de
www.vrs-info.de (Tel.: 0221 20808-0)
www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de
0211 3809380, Mo – Do, 10 – 12 Uhr

www.vcd.org
www.vcd-koeln.de
adfc-koeln@netcologne.de
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: 5.000 Exemplare

Satz/Druck:

Sutorius Printmedien GmbH & Co. KG,
Blériotstraße 8, 50827 Köln

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

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

Die Schreibweise von man/frau bleibt den AutorInnen überlassen.

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

Einem Teil der Auflage liegt ein Prospekt der VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH bei.
Wir bitten um freundliche Beachtung.

VCD-Kreisverband Köln und Umgebung

Vorstandsteam

Eberhard Blocher, Ralph Herbertz, Helga Jochems,
Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft,
Volker Kunstmann, Markus Meurer,
Jürgen Möllers, Kay Queetz, Christoph Reisig

Anschrift

VCD-Kreisverband Köln und Umgebung,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln
Tel.: 0221 7393933
E-Mail: info@vcd-koeln.de
Fax: 0221 7328610
Internet: www.vcd-koeln.de

Bürozeiten

Das VCD-Büro ist an zwei bis drei Tagen in der Woche besetzt. Kernöffnungszeiten sind Montag von 15 bis 18 Uhr und Donnerstag von 9 bis 12 Uhr. Da sich aufgrund externer Termine Änderungen ergeben können, erfahren Sie die aktuellen Öffnungszeiten unter unserer Rufnummer 0221 7393933.

Vorstandssitzungen

Einmal monatlich dienstags um 20 Uhr im VCD-Büro. Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die Termine der nächsten Treffen erfahren Sie ebenfalls unter unserer Rufnummer 0221 7393933 oder auf www.vcd-koeln.de.

Arbeitskreise

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

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

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

Aufruf

Eine Spende ...

... zugunsten des VCD Kreisverbands Köln und Umgebung trägt dazu bei, dass unsere Service-Leistungen wie die RHEIN-SCHIENE erhalten bleiben.

Ab 10,00 Euro pro Jahr auf unser

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

erhalten Sie eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung.

Vielen Dank!



Der Verkehrsclub mit Klimaschutzfaktor



Das Gesicht der Erde bestimmen Sie.

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

VCD e.V.
030/280351-0
www.vcd.org



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

Ich trete dem VCD zum 01. . 20 bei.

- | | Jahresbeitrag |
|---|---------------|
| ☐ Einzelmitgliedschaft | 44 Euro |
| ☐ Haushaltsmitgliedschaft
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!) | 55 Euro |
| ☐ Reduzierter Beitrag
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen) | 22 Euro |
| ☐ Juristische Person (Firmen, Vereine usw.) | 111 Euro |

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

Name (oder Firma, Verein usw.)

Vorname

Straße und Hausnummer

PLZ und Wohnort

Geburtsdatum

E-Mail

☐ tags

☐ abends

Datum und Unterschrift

Einzugsermächtigung

- ☐ Ich helfe Verwaltungskosten sparen.
Deshalb ermächtige ich
- ☐ den VCD e.V., den Jahresbeitrag
- ☐ die VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH, die Versicherungsbeiträge bis auf Widerruf zum jeweiligen Fälligkeitstermin (Folgebeiträge am 1. des jeweiligen Monats) zu Lasten des folgenden Kontos einzuziehen:

Konto-Nr.

Bankleitzahl

Geldinstitut

Kontoinhaber/in

Datum, Unterschrift Kontoinhaber/in

Bitte einsenden oder faxen:

VCD e.V. • Postfach 610148 • 10921 Berlin • Fax 030/280351-10
NW 1800



Ihr Beitrag zum Klima?

Mehr Bus & Bahn fahren!

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



Menschen bewegen