



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung



- **Aufruf:** Dritte Kölner Fahrradsternfahrt am 19. September
- **Nord-Süd-U-Bahn:** Teilweise Inbetriebnahme ist sinnvoll!
- **Perspektiven:** Zukunft der Mobilität

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!

bei Erscheinen dieser RHEIN-SCHIENE – einen Monat nach der Landtagswahl – sind vielleicht schon Konturen einer künftigen Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen erkennbar. Wird es nach den Jahren großer Versprechen – etwa zum Rhein-Ruhr-Express – und kleiner Taten endlich spürbare Verbesserungen für die Benutzer von Bussen und Bahnen geben? Oder stellen die „Betonvertreter“ auch die neue Landesregierung? Auch diese Fragen haben Auswirkungen auf die **Zukunft der Mobilität**, dem Titel einer neuen Artikelserie.

Lokalen Bezug haben die meisten anderen Beiträge in diesem Heft, beispielsweise zur **Neugestaltung der Oberflächen** nach dem Bau der U-Bahn. Bei lokalen Themen ist es uns auch möglich, durch Druck und Aktionen Einfluss zu nehmen. Dies führt manchmal tatsächlich zum Erfolg, wie uns die **Uni-Buslinie 142** gezeigt hat. Oder das Thema **Ampelschaltungen**, das uns schon seit einigen Jahren begleitet und endlich im Verkehrsausschuss angekommen ist. Unsere Forderungen etwa nach kürzeren Umlaufzeiten für Fußgänger und Radfahrer und dem Abschied von Anforderungsampeln („Bettelampeln“) fanden dort endlich eine Mehrheit. Zu positiven öffentlichen Reaktionen führte auch unser Vorschlag eines **Vorlaufbetriebs der Nord-Süd-U-Bahn**.

Diese und andere Ideen kommen zumeist aus einer Aktiven-Gruppe des VCD, aus deren Reihen wir uns auch Kandidaturen für den Vereinsvorstand wünschen, der auf unserer **Mitgliederversammlung am 13. Juli 2010** neu gewählt wird (Einladung auf Seite 17). Dort werden wir auch besprechen, wie wir zu der für den **autofreien Tag am 19. September** geplanten **Fahrrad-Sternfahrt** beitragen können.

In diesem Sinne viel Spaß beim lesen!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Severinsbrücke

ÖPNV wird eingeschränkt, LKWs dürfen bleiben

Mitte Mai verkündete die Stadt ein Begegnungsverbot für KVB-Bahnen auf der Severinsbrücke.

Laut Aussage des Amtsleiters für Brücken und Stadtbahnbau sei die Brücke nicht für den LKW-Durchgangsverkehr konzipiert worden. Wieso muss dann jetzt der Bahnverkehr beschränkt werden, während der hier nicht vorgesehene LKW-Verkehr die Brücke wie bisher befahren darf?

Die Brücke gehört zu den wichtigsten Verbindungen im KVB-Netz. Beschränkungen in diesem Netzabschnitt behindern den gesamten öffentlichen Verkehr in Köln. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Stadt mit den Einschränkungen allein für den öffentlichen Verkehr versucht, den Weg des scheinbar geringsten Widerstands zu gehen. Die Kölnerinnen und Kölner sollten deutlich machen, dass ihnen ein flüssiger Stadtbahnverkehr wichtiger ist als ein uneingeschränkter innerstädtischer LKW-Verkehr. 

Inhalt

Nahverkehr

Haltestelle Breslauer Platz: Eine unvollendete Geschichte ..	4
Diskussion um U-Bahn-Tunnel an Rheinuferstraße:	
Auf einmal war Geld für den ÖPNV da.....	4
Nord-Süd-U-Bahn:	
VCD-Vorschlag zur Teilinbetriebnahme.....	5
VCD und NVR: Regelmäßige Treffen geplant	5
Buslinie Innere Kanalstraße: Gut gestartet!	6
Reklame auf Bussen und Bahnen:	
Freie Sicht in Euskirchen, Köln und Berlin	6

Autoverkehr & Verkehr allgemein

Zukunft des Individualverkehrs (I): Das Auto	8
Chronik der Autokrise (III): Die Krise geht noch weiter....	10
Medienberichterstattung:	
Energieeffiziente Mobilität im Abseits	15

Fuß- & Radverkehr

Neugestaltung zwischen Heumarkt und Hoher Pforte:	
Nach dem U-Bahnbau die Autobahn	12
Sperrung eines Fußgängerüberwegs am Neumarkt	13
Fahrradbeauftragter der Stadt Köln:	
Rückblick 2009 – viele neue Projekte 2010	14
VCD-Arbeitskreis Fahrrad: Wir machen uns stark!	16
3-Flüsse-Tour: Neuer Radführer erschienen	18
Termine: Autofreie Raderlebnistage	18
Neuer Wanderbus im Rheinisch-Bergischen Kreis.....	18
Radwege: Ärgernisse	18
Der Radtourentipp:	
Mühlen und Schlösser entlang der Erft.....	20
CYCOLONIA: Erfolgreiche Premiere	24
Kurzmeldungen zum Radverkehr	25

Bahnverkehr

Bahnen in der Region:	
Fortschritte nur dank privater Initiative	26
Zusätzliche Wagen:	
Endlich mehr Platz in RE 1 und RE 5?.....	26
Bahnhof Messe/Deutz:	
Zweiter „Hauptbahnhof“ für Köln?	27
RB 25 und RE 9: Verbesserung angekündigt.....	28
Thalys: Kostenloser ÖPNV in Köln.....	29

Service

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

VCD

Einladung zur Mitgliederversammlung 2010	17
Impressum.....	29
Kontakte	30
Spendenaufuf	30

Diskussion um U-Bahn-Tunnel an Rheinuferstraße Auf einmal war Geld für den ÖPNV da

Erst eine Intervention aus Düsseldorf beendete eine überflüssige Debatte um einen zusätzlichen U-Bahn-Tunnel und bewahrte die Stadt Köln vor einer Blamage.

Alle reden von der Finanzkrise, doch der Kölner Oberbürgermeister Jürgen Roters hatte scheinbar Anfang des Jahres Geld für den ÖPNV – und zwar 60 Millionen Euro. Mit diesem Betrag wäre es möglich, sechs Kilometer oberirdische Stadtbahn sofort zu bauen, etwa die fehlenden vier auf der Bonner Straße und die restlichen zwei Kilometer Verlängerung der Strecke von Bocklemünd/Mengenich nach Pesch. Oder, und ebenfalls wichtig, sechs Kilometer rechtsrheinische Ringstrecke zwischen Mülheim und Ostheim. Oder die Verlängerung der Linie 13 im Kölner Süden von Klettenberg bis Zollstock.

Doch der Oberbürgermeister wollte gar keine zusätzlichen Strecken, sondern einen Stadtbahntunnel bauen lassen, um einen angeblichen Stau von Autos auf der Rheinuferstraße zu verhindern. Und dies bloß, weil einige Autolobbyisten laut schrien und in der Kölner Presse ein offenes Ohr fanden. Sofort waren CDU,

SPD und FDP in traditioneller Kölscher Tunnelbaumanie dabei. Unbelehrbar will man weitere Tunnel bauen – auch im grund- und hochwassergefährdeten Bereich direkt am Rhein. Dass unser neuer Oberbürgermeister bei dem Spiel mitmachte, ist enttäuschend. Er hätte es anders wissen müssen und können.

Die Vorgeschichte

Als die Bezirksregierung Köln das Planfeststellungsverfahren für die vorgesehene Ausfädelung der Stadtbahn aus dem Tunnel an der Bonner Straße durchführte, wurde intensiv geprüft, wie die Bahn am besten die Rheinuferstraße quert. Weil eine Tunnelvariante wegen vieler Probleme ausschied, wurde die ebenerdige Querung der Straße mit Bevorrechtigung der Schiene mittels einer sogenannten BÜStra-Anlage vorgeschlagen. Von Gutachtern wurde intensiv geprüft, ob der Autoverkehr dadurch unzumutbar beeinträchtigt würde. Nach Abwägung aller Pros und Contras wurde dies verneint und die aktuelle Lösung rechtlich festgelegt.

Mitten in den Bauarbeiten fingen dann die Klagen an, dass ein riesiger Stau der

Autos drohe und dringend gehandelt werden müsse.

Ein Fax aus Düsseldorf

Zum Glück gibt es aber noch Sach- und Fachverstand, wenn auch in Düsseldorf. Der Verkehrsminister teilte am Morgen des Entscheidungstages für den Rat dem Oberbürgermeister mit, dass ein Ratsbeschluss, mal eben 60 Millionen für einen weiteren Tunnel auszugeben, die ganze Finanzierung der Nord-Süd-U-Bahn gefährde. Denn diese wird zu 90 Prozent von Bund und Land gefördert, aber nur dann, wenn der Nutzwert des Vorhabens einen Wert von 1,0 nicht unterschreitet. Der aktuell berechnete Nutzwert liegt aufgrund der erheblichen Kostensteigerungen jedoch nur noch bei 1,02 und damit gibt es keinen Spielraum mehr für 60 Millionen Euro Zusatzkosten.

Dank des Fax aus Düsseldorf hat der Oberbürgermeister die Vorlage von der Ratssitzung genommen. Nun konnte in Gesprächen erreicht werden, dass die Schranken etwas kürzer den Autoverkehr aufhalten, die Stadtbahn dabei aber weiter Vorfahrt hat. Es geht doch.

Roland Schüler



Inbetriebnahme der Haltestelle Breslauer Platz Eine unvollendete Geschichte

Eigentlich sollten die Fahrgäste schon 2009 an der Haltestelle Breslauer Platz wieder in die Bahnen der KVB einsteigen, wie das nebenstehende Foto zeigt. Doch daraus wurde nichts und am Ende des Jahres 2010 wird es auch nichts, denn momentan ist überall angekündigt: Eröffnung der Haltestelle 2011, genauer gesagt im Dezember 2011.

Das hat aber nichts mit dem Einsturz des Historischen Archivs zu tun, sondern damit, dass es bei der KVB eben etwas langsamer zugeht und die Zeitpläne bei der Nord-Süd-U-Bahn nur zur Beruhigung auf dem Papier stehen, aber mit der Wirklichkeit wenig zu tun haben. Hätte die KVB zu Beginn der Sper-

rung der Haltestelle Breslauer Platz im Jahr 2006 gesagt, dass diese fünf Jahre dauert, so wäre der Aufschrei groß gewesen. So gibt die KVB die Informationen nur spärlich und nacheinander. Erst 2008, dann 2009, dann 2010 und nun erst Ende 2011. Und auch ob dieses Versprechen eingehalten wird, bleibt ungewiss. Noch lange jedenfalls laufen die Umsteigenden von S-Bahn und Regionalverkehr immer quer durch den Bahnhof und bleibt das Kunibertsviertel von einer nahe gelegenen Haltestelle abgeschnitten. Verlässlicher Partner KVB-Baumanagement?

Roland Schüler



Hinweisschild am Breslauer Platz – im März 2010 fotografiert

Öffentlichkeit diskutiert VCD-Vorschlag

Schnelle Inbetriebnahme eines ersten U-Bahn-Abschnitts ist möglich

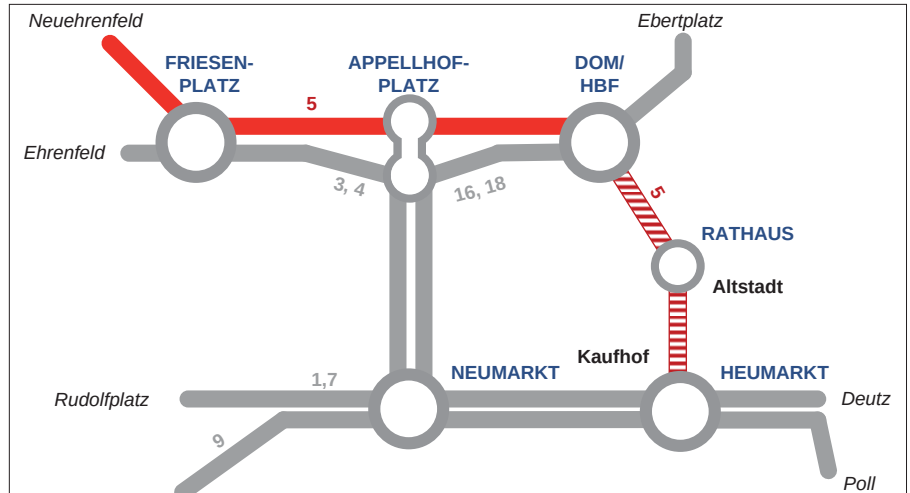
Eine sehr breite Resonanz in den Medien fand Anfang des Jahres der VCD-Vorstoß, schon Ende nächsten Jahres einen ersten Teilabschnitt der Nord-Süd-U-Bahn in Betrieb zu nehmen.

Die Idee ist, bereits nach Fertigstellung der Haltestellen Breslauer Platz, Rathaus und Heumarkt die Linie 5 von Ossendorf kommend statt zum Ebertplatz durch den neuen Altstadt-Tunnel zu führen. Die Nutzung des nur etwa 700 Meter langen Streckenabschnitts würde einen wichtigen Lückenschluss im innerstädtischen Stadtbahnnetz ermöglichen:

- Von Neuhrenfeld aus wären Heumarkt und die Ost-West-Bahnen 1, 7 und 9 ohne zusätzliches Umsteigen am Friesenplatz erreichbar.
- Die östliche Innenstadt mit Kaufhof und Altstadt wäre erheblich besser mit dem ÖPNV erschlossen.
- Für Fahrgäste zwischen Hauptbahnhof und südlicher Innenstadt gäbe es endlich eine Alternative zu den überfüllten Bahnen im Tunnel unter dem Neumarkt.

Hinzu käme die psychologische Bedeutung, die eine teilweise Inbetriebnahme der Nord-Süd-U-Bahn für die Kölner Bürgerinnen und Bürger hätte. Seit sieben Jahre wird ihnen durch die überall präsenten Bauarbeiten viel zugemutet. Wann endlich die gesamte Nord-Süd-Verbindung über die Severinstraße in Betrieb gehen kann, ist ein Jahr nach dem Archiv-Einsturz unklarer denn je. Ein vorgezogener Teilbetrieb würde die Menschen ein wenig für das Ertragene entschädigen und die in Köln dringend notwendige Aufbruchstimmung erzeugen.

Die vom VCD angestoßene Diskussion in Presse und Lokalfernsehen lieferte vor allem finanzielle Argumente gegen einen Vorlaufbetrieb. Nach unseren Recherchen sind einige zusätzliche Weichen und Signale sowie insbesondere eine ergänzte Stellwerktechnik erforder-



Stadtbahnnetz in der Kölner Innenstadt. Die vom VCD vorgeschlagene neue Führung der Linie 5 ist schraffiert dargestellt.

derlich – Investitionen, von denen der endgültigen Betrieb mit einer erhöhten Flexibilität und einer geringen Stör-Empfindlichkeit profitieren könnte.

Die KVB hält sich bei der genauen Bezifferung der Kosten bedeckt. Es deutet einiges auf einen Betrag um die zehn Millionen Euro hin. Da inzwischen wohl niemand mehr ernsthaft von einer Inbetriebnahme der gesamten Nord-Süd-U-Bahn vor dem Jahr 2015 ausgeht, stünde diesem Betrag eine um mindestens vier Jahre vorgezogene Nutzung der Teilstrecke gegenüber.

Hiervon unabhängig werden während dieser Zeit die Steuerzahler Jahr für Jahr mindestens zehn Millionen Euro allein für Zinsen aufbringen müssen. Denn schließlich wird der fast eine Milliarde teure U-Bahn-Bau ausschließlich über Darlehen der öffentlichen Hand finanziert. Zinsen in Höhe von 40 Millionen Euro oder mehr von uns also ohnehin zu zahlen, auch wenn die öffentliche Investition „U-Bahn Köln“ weitere vier Jahre keinerlei Nutzwert hervorbringt.

Volker Kunstmann
für den Arbeitskreis ÖPNV



VCD und NVR

Regelmäßige Treffen geplant

Am 5. Mai fand zum ersten Mal ein Treffen des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) mit den großen VCD-Kreisverbänden im Gebiet des Zweckverbandes (Aachen/Düren, Köln und Umgebung, Bonn/Rhein-Sieg/Ahr) statt. Der NVR nimmt die Aufgaben der Verkehrsverbünde VRS und AVV als Aufgabenträger für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs wahr. Der Gedankenaustausch war offen, konstruktiv und für alle Teilnehmer eine Be-

reicherung. Erfahrungen aus dem Kreis der Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV sowie Konzepte und Forderungen zum Ausbau des Bahnverkehrs wurden von den VCD-Vertretern berichtet, der NVR lieferte im Gegenzug aktuelle Informationen über laufende und bevorstehende Maßnahmen und Projekte. Es wurde vereinbart, das Treffen in der Form eines „Jour fixe“ zweimal jährlich zu wiederholen.

Markus Meurer



Buslinie 142

Gut gestartet!

Ein halbes Jahr Bus 142 auf der Inneren Kanalstraße – eine Zwischenbilanz

In der letzten RHEIN-SCHIENE wurde über die nach 20 Jahren Kampf endlich eingerichtete Buslinie auf der Inneren Kanalstraße berichtet, die auf ihrer neuen Route am 13. Dezember 2009 ihren Betrieb aufnahm. Da ich Anwohner der Strecke des 142-er bin, fahre ich fast täglich mit diesem Bus und möchte über meine Erfahrungen berichten.

Der Bus ist in Ehrenfeld spürbar voller als früher. Die Verlängerung bis zum Merheimer Platz war eine sehr gute Idee, da in Nippes eine hohe Bevölkerungsdichte besteht und sowohl der Bahnhof Ehrenfeld mit seinen direkten Verbindungen (etwa nach Aachen oder

Mönchengladbach) als auch die Einkaufsstraße Venloer Straße auch für Nippeser attraktive Ziele darstellen, die nunmehr ohne Umsteigen zu erreichen sind. Auch unter Schülern ist die neue Streckenführung sehr beliebt. Mitunter ist die Linie daher in Stoßzeiten sogar überfüllt, auch wenn teilweise schon Gelenkbusse auf der „Route 142“ eingesetzt werden. Die nun geringfügig längeren Wege für Schüler des „Gymnasium Kreuzgasse“, das früher eine Haltestelle direkt vor der Schule besaß, sind kein wirklich ernstzunehmendes Argument gegen die neue Streckenführung.

Ebenso großer Beliebtheit erfreut sich der Bus 142 unter den KVB-Busfahrern, vor allem, weil sie nun planmäßig eine halbe Stunde Wartezeit – bei voller Bezahlung – an der Endhaltestelle Weiß-

hausstraße haben. Der Bus kommt, entgegen den Befürchtungen der KVB, dennoch meist pünktlich an der Endhaltestelle, dem Behördenzentrum Luxemburger Straße, an, so dass der Zeitpuffer faktisch selten gebraucht wird. Lediglich im Berufsverkehr, also abends bis etwa 18 Uhr (freitags nur bis etwa 17 Uhr), bilden sich, wie erwartet, auf der Inneren Kanalstraße lange Staus und der Bus steckt mit den Autos fest, was die außergewöhnlich großen Zeitpuffer begründet. Hier wird – nach Auswertung der ersten Erfahrungen – eine Optimierung der Abläufe erforderlich sein.

Es bleibt Aufgabe des VCD, dies konstruktiv zu begleiten, damit der Erfolg der Unibuslinie fortgeschrieben werden kann.

Eberhard Blocher



Reklame auf Bussen und Bahnen

Freie Sicht in Euskirchen, Köln und Berlin!

Der VCD wendet sich gegen Sichtbehinderungen im öffentlichen Nahverkehr.

Fahrgäste von Bussen und Bahnen der KVB ärgern sich immer häufiger über die mit Werbung oder ähnlichen Schriftzügen und Bildern zugeklebten Fensterscheiben. Die Sicht nach draußen ist zum Teil so stark eingeschränkt, dass ein Gefühl des Fahrens wie in einem „Gefängnisbus einer JVA“ aufkommen kann.

Auch andernorts kämpft man mit diesem Problem. So hat das Berliner Fahrgastforum, dem unter anderem auch der VCD angehört, hierzu am 9. Dezember 2009 klar Stellung bezogen und setzt sich dafür ein, dass Fensterscheiben grundsätzlich allen Fahrgästen freie Sicht gewähren.

Der oberirdische ÖPNV ist ja gerade attraktiv, weil man hinaussehen kann. Der freie Durch- und Ausblick ist auch dann für viele Fahrgäste unverzichtbar, wenn die Ausstiegshaltestelle einmal

von den üblichen Wegen abweicht. Für Gehörlose ist dies von besonderer Bedeutung; Sehbehinderte können in diesem Falle draußen fast gar nichts mehr wahrnehmen. Auch für Fahrgäste auf dem Bahnsteig ist der Einblick in die Waggonen wichtig, um zu sehen, wo noch freie Plätze sind, zum Beispiel auch für das Fahrrad. Die Wagen nicht einsehen zu können, vermindert das Sicherheitsgefühl. Auch das Verabreden an einem Bahnhof oder einer Haltestelle wird deutlich erschwert. Insbesondere für Touristen ist es ärgerlich, wenn sie die Stadt, die sie besuchen, nicht sehen können. Die Einnahmen der Verkehrsunternehmen aus dieser Werbung sind keine ausreichende Rechtfertigung für die vielen Nachteile.

Ebenso lehnt das Berliner Fahrgastforum den Versuch ab, Graffitis durch eigene Motive auf den Scheiben zuvorzukommen.

Auch in Köln ist die KVB bei vielen Bussen und Bahnen dazu übergegangen, den Fahrgästen nur noch einen Blick wie

durch ein Sieb nach draußen zu gestatten. Die KVB muss umgehend alle diese Unsitten zum Nachteil ihrer Fahrgäste komplett einstellen! Akzeptabel dagegen sind sogenannte „Anti-Scratch-Folien“ (Eigenbezeichnung „Sekurit“), wie sie in den neuesten Niederflur- und Stadtbahnwagen bereits ab Werk auf der Innenseite der Scheiben angebracht sind. Diese sind transparent und reduzieren das „Scratching“, also das Zerkratzen der Scheiben mit einem harten Gegenstand.

Fazit

Voraussetzung für einen attraktiven Nahverkehr in Köln und anderswo sind auch Faktoren wie „gefühlte Sicherheit“ und „positives Fahrerlebnis“ durch eine unbeeinträchtigte – glasklare – Möglichkeit zur Wahrnehmung der durchfahrenen Stadtlandschaft. Eigentlich ist das doch eine uralte Selbstverständlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer ...

Christoph Weide





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

Zukunft der Mobilität

Folge I: Das Auto

In dieser Artikelserie, die über mehrere Ausgaben der RHEIN-SCHIENE geplant ist, sollen alle wesentlichen Mobilitätsarten vor dem Hintergrund der Kölner Verhältnisse betrachtet und auf ihre Zukunftsfähigkeit hin abgeklopft werden.

Die erste Folge ist dem motorisierten Individualverkehr gewidmet, der nach wie vor den höchsten Anteil an allen Verkehrsarten hat, in Köln städtischen Erhebungen zufolge beispielsweise im Jahr 2008 mit 42 Prozent – zum Vergleich die Werte für die in den nächsten Folgen behandelten Verkehrsarten: Fußgänger 24, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 21 und Radverkehr 12 Prozent.

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

Bestandsaufnahme – viele ungenutzte Kapazitäten

Zu Spitzenzeiten sind die Straßen gut ausgelastet, es gibt Staus auf den Einfallsstraßen. Auffällig ist, dass, ganz im Gegensatz zu den Straßen, die Autos überhaupt nicht ausgelastet sind, zu meist sitzt eine Person im PKW, drei bis vier freie Plätze bleiben unbenutzt. Dass diese schlechte Fahrzeugauslastung die wesentliche Ursache für die Staus darstellt, wird von den Beteiligten in der Regel ignoriert. Vor allem die Wirtschaft fordert seit vielen Jahrzehnten, die Kapazitäten der Straßen durch Aus- oder Neubau zu erhöhen – bislang relativ erfolgreich.

Übertrüge man diese Situation übrigens auf den ÖPNV, so würde die Absurdität der Situation sofort deutlich: Jede Vierersitzgruppe in der Bahn ist von nur einem Fahrgast besetzt. Sobald die Bahn dann „voll“ ist, ertönt der Ruf nach einer zusätzlichen Bahn.

Es gibt natürlich auch Versuche, die Fahrzeugauslastung zu erhöhen. Während das Trampen, also die in der Regel kostenlose Mitreise in einem fremden Kraftfahrzeug, seit seinem Höhepunkt in den 1960er und 1970er Jahren in den Städten nahezu bedeutungslos geworden



Autoverkehr in Köln: schlechte Kapazitätsauslastung, trotzdem viele Staus

ist, haben sich Fahrgemeinschaften und Mitfahrgemeinschaften auf niedrigem Niveau gehalten. Diese spielen jedoch bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen bislang nur eine sehr kleine Rolle.

Etwas besser sieht es beim CarSharing aus. Zwei Anbieter sind in Köln aktiv: Cambio mit 43 Stationen und mehr als 300 Fahrzeugen sowie Flinkster, eine Tochter der Deutsche Bahn AG, mit 80 Standorten und 100 Fahrzeugen.

Diese Form von verbesserter Kapazitätsausnutzung hat sich vor allem in den letzten Jahren sehr stark entwickelt, die Auswirkungen auf den Gesamtverkehr sind jedoch marginal.

Zukunftstrend: kleinere Autos

Seit Beginn der so genannten Autokrise ist ein Trend zu kleineren Fahrzeugen zu beobachten, die naturgemäß auch mit weniger Kraftstoff auskommen. Hier wird sich noch einiges tun, und Typen, die von der deutschen Automobilindustrie noch mitleidig belächelt werden, tauchen bald und verstärkt im Straßenbild auf.

Es werden mehr Fahrzeuge mit Hybrid-Antrieb auf den Straßen zu sehen sein, reine Elektroautos werden nur mit einer erheblichen staatlichen Anreizprämie den Weg zum Verbraucher finden, sie werden noch auf lange Sicht zu teuer bleiben.

Der Umstieg auf den ÖPNV oder das Rad bietet sich also an. Ebenso wie ein

weiterer ÖPNV-Ausbau nötig ist, muss daher auch die Fahrradinfrastruktur verbessert werden, vor allem im Bereich der Innenstadt.

Zukunftstrend: höhere Fahrzeugauslastung durch klassische Fahrgemeinschaften ...

Höhere Benzinpreise sowie Mautsysteme werden Mitfahrgemeinschaften fördern und dadurch die Auslastung der Autos verbessern. War bislang jedoch die Bildung von Fahrgemeinschaften wegen des notwendigen Abstimmungsaufwands nicht sonderlich ausgeprägt, so werden sie zukünftig eine gewisse Renaissance erleben, und zwar aufgrund neuer elektronischer Möglichkeiten.

Interessanterweise hat sich der ADAC die Förderung von Mitfahrgemeinschaften auf seine Fahnen geschrieben und ging im letzten Jahr mit dem ADAC Mitfahrclub an den Start. Nach dessen Angaben stehen allen Suchenden unter www.adac.de/mitfahrclub täglich etwa 200.000 Fahrten zur Auswahl, bis zu 30.000 Personen werden täglich vermittelt. Für die Strecke Köln – Düsseldorf ergab eine Stichprobe für den 30. April 2010 beachtliche 102 Mitfahrangebote.

Über die Suchfunktionen finden sich nicht nur die Zeiten und Abfahrtsorte, sondern auch spezielle Informationen zu Frauenfahrten und Nichtraucher. Auch können sich angemeldete Mitfahrer per E-Mail passende Angebote zuschicken

lassen. In der weiteren Planung soll das Angebot auch Menschen ohne Internetzugang zur Verfügung stehen.

... oder durch spontane Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten

Einen etwas anderen Weg beschreitet das Fraunhofer-Institut für Offene Kommunikationssysteme FOKUS mit seinem noch in der Entwicklung befindlichen mobilen Mitfahrdienst OpenRide. Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderte System ist eine Komplettlösung für die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten. Fahrer und Mitfahrer können über OpenRide unterwegs von ihrem Mobiltelefon aus spontan Mitfahrgelegenheiten einstellen oder suchen.

Nach Angaben des Fraunhofer-Instituts rufen die Nutzer die Anwendung auf ihrem Mobiltelefon auf und wählen aus einem vorgegebenen Menü, ob sie eine Mitfahrgelegenheit anbieten oder suchen. Sie geben Start- und Endpunkt an sowie die Anzahl der freien Plätze. Die Anfrage geht dann an den OpenRide-Server. Dort gleicht eine Suchmaschine Angebote und Nachfragen miteinander ab. Bei der Suche berücksichtigt werden nicht nur Start- und Endpunkte, sondern auch Teilstrecken entlang der gesamten Route. Diese Information wird gemeinsam mit der aktuellen Position drahtlos an einen Server übertragen, wo eine spezielle Software laufend die Daten mit Fahrtwünschen potenzieller Mitfahrer abgleicht. Die Anzeige von passenden Angeboten auf dem Mobiltelefon erfolgt in Echtzeit: »Fahrer gefunden«, mit Angabe des Namens und der voraussichtlichen Abhol- und Fahrdauer. Der Ad-hoc-Service vermittelt selbst Mitfahrtsuche, die erst eingestellt worden sind, nachdem der Fahrer losgefahren ist. Dank einer intelligenten Suchmaschine werden Teilstrecken, kurze Umwege sowie die aktuelle Position von Fahrer und Mitfahrer berücksichtigt. Außerdem planen die Forscher, OpenRide mit einem Bewertungssystem und Nutzerprofilen auszustatten, um das Vertrauen zwischen Fahrer und Mitfahrer zu stärken.

Entscheidend für alle diese Angebote ist, dass sie genügend kritische Masse erzeugen, um aus ihrem Nischendasein hervorzutreten. Dieses wird nur



Mobile Mitfahrbörse: eine Idee des Forschungsprojekts OpenRide

gelingen, wenn die Systeme, die in der Regel im Wettbewerb zu einander stehen, ihre Angebote in ein einziges Mobilitätsportal einstellen, ähnlich, wie es die Deutsche Bahn bereits ansatzweise mit ihrem Reiseportal praktiziert: Hier sind die Angebote der lokalen Verkehrsbetriebe, aber auch Fuß- und Radwege abrufbar.

Zukunftstrend: CarSharing gewinnt stark an Bedeutung

Das Wachstum der letzten Jahre wird sich noch weiter beschleunigen. Zunehmend werden sich die Automobilhersteller um diesen Markt kümmern, man wittert hier einen zukunftssträchtigen Absatzkanal für seine Fahrzeuge. In Ulm testet Daimler Benz seit einem Jahr sein neues Car2go-Angebot mit

200 Smarts und hat jetzt aufgrund des positiven Testergebnisses beschlossen, diesbezüglich europaweit zu operieren.

CarSharing-Fahrzeuge werden im öffentlichen Raum sichtbarer, auch die Stadt Köln wird Stellplätze für CarSharing auf kommunalem Grund zur Verfügung stellen, ähnlich wie bei den Taxen, die letztlich auch CarSharing-Fahrzeuge sind, halt nur mit Fahrer.

Mit zunehmender Verbreitung werden auch die zurzeit noch vorhandenen Nutzungseinschränkungen überwunden: kein Rückgabezwang des Fahrzeugs an der Abholstation, sondern freie Wahl des Abstellplatzes, der nicht mehr unbedingt an eine fest definierte Station gebunden sein muss, ganz so, wie es sich ein fiktiver Kunde namens Müller in einem zukünftigen Werbeprospekt vorstellt: »Und wenn Müller am Ziel ist oder doch wieder laufen will, lässt er den Wagen einfach stehen. «Einsteigen und losfahren, wann immer ich will. Ohne Vorbestellung, ohne feste Abhol- oder Rückgabeplätze. Viel leichter kann man einem das Autofahren nicht machen«, sagt Müller.«

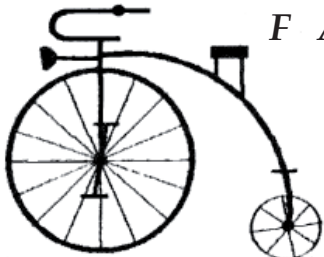
Mit dem CarSharing befasste sich übrigens bereits der sowjetische Parteichef Nikita Chruschtschow. Er stellte in seiner Rede auf der Pariser Weltausstellung 1961 den Sinn einer privaten Breitenautomobilisierung im Sozialismus infrage und schlug stattdessen für die Sicherung der Mobilität eine Art CarSharing-System vor: »Wir werden unsere öffentlichen Taxigaragen, wo die Menschen sich einen Wagen ausleihen können, immer mehr ausbauen. Wozu muss man sich mit einem eigenen Wagen abplagen?«

Hans-Georg Kleinmann



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

Stephan Reinen



F A H R R Ä D E R

Zubehör

Ersatzteile

Tel.: 0221-388533

FAX: 0221-3762375

Bonner Str. 244 * 50968 Köln-Bayenthal

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

Chronik einer Autokrise – Teil 3

Die Krise geht noch weiter

Als Ende 2008 immer häufiger der Begriff Autokrise durch die Medien ging, reifte die Idee, Ursachen und Folgen dieses Ereignisses genauer unter die Lupe zu nehmen. Bei den ausgewählten Meldungen habe ich mein Augenmerk auf jene gerichtet, die eine verkehrspolitische Relevanz haben. In den beiden letzten Ausgaben der RHEIN-SCHIENE wurden Ereignisse bis November 2009 chronologisch aufgeführt. Aber die Krise ist lange noch nicht zu Ende, deshalb wird die Chronik hier fortgesetzt.

16. November 2009: Die Holländer wollen ab 2012 eine umfassende Maut einführen, für alle Straßen und unter Berücksichtigung des CO₂-Verbrauchs des Fahrzeugs. Die Interessenverbände der Automobilindustrie sowie einige konservative Parteien bezogen zwar sofort eindeutige Stellung gegen eine solche Maut hier in Deutschland, erstaunlicherweise verhallte der Protest jedoch schon nach kurzer Zeit.

Kommentar: Mit einer differenzierten Maut kann man durchaus Verkehrsströme lenken und Staus vermeiden, ganz im marktwirtschaftlichen Sinne durch Angebot und Nachfrage. Wer morgens um 8 Uhr über die Zoobrücke fährt, bezahlt mehr als jemand um 9 Uhr. Wer eine hoch belastete Ortsdurchfahrt benutzt, zahlt mehr als auf einer alternativen Route. Eine geschickte Mautpolitik kann manche teure Straßenneubaumaßnahme überflüssig machen – und zudem noch Fahrgemeinschaften fördern. Allerdings birgt das in den Niederlanden vorgesehene, technisch aufwändige satelliten-gestützte Erfassungssystem auch große Datenschutzrisiken.

9. Dezember 2009: Eine über-regionale Wochenzeitschrift berichtet: „Volkswagen steigt auf dem Weg an die Weltspitze bei dem japanischen Autobauer Suzuki ein und verstärkt damit seine Position im Zukunftsmarkt Asien.“ Suzuki ist vor allem auf dem schnell wachsenden indischen Markt gut aufgestellt und hat dort über 50 Prozent Marktanteil. Das Segment kleiner Billigautos ist das am schnellsten wachsende

in der Autowelt und gilt bei Experten als entscheidend für die weltweite Marktführerschaft. Mit seiner neuen Kleinstwagenfamilie Up, die ab 2011 auf den Markt kommen soll, will VW vor allem auch in Schwellenländern angreifen.

Kommentar: Offensichtlich hat VW die strategische Bedeutung des Kleinstwagen-segments erkannt und will daran partizipieren.

14. Januar 2010: Der Kölner Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen wird der Öffentlichkeit vorgestellt. Neben den üblichen Bekenntnissen für den ÖPNV, das Radfahren und dem Zufußgehen, soll sogar „den Kölnern durch den Rückbau von überdimensionierten Straßen ein Stück Stadt wiedergegeben werden.“



Was sonst noch auffiel: Den so genannten „Bettelampeln“ erteilt der Vertrag eine Absage: „... insbesondere kürzere Umlaufzeiten an Ampeln und der grundsätzliche Abschied von der Anforderungsampel, es sei denn, die Zufußgehenden bekommen unmittelbar Grün.“ Beim ÖPNV möchte man wieder Schaffner einführen. Für das Carsharing sollen Plätze im öffentlichen Straßenland ausgewiesen werden. Und auch die Autolobby bekommt ein Bonbon: „Es werden neue Planungen in Auftrag gegeben mit dem Ziel, den Ehrenfeldgürtel bis zur Mülheimer Brücke fortzuführen.“

16. Januar 2010: ADAC und Verkehrswissenschaftler kritisieren die Koalitionsvereinbarungen von SPD und Grünen. Und sie legen gleich zu Beginn ihrer Analyse den Finger in die richtige Wunde: „Dass alle KVB fahren ist Wunschdenken – die KVB ist zu Haupt-

verkehrszeiten keine Alternative zum Auto. Da sind nämlich auch die Bahnen voll.“ Bemühungen von Rot und Grün, die Lebensqualität in Köln zu erhöhen, erkennt der ADAC an, zum Beispiel wird die Einrichtung von Quartiersgaragen ausdrücklich befürwortet.

Eine weitere Beobachtung des ADAC: Die Forderungen zu Lasten des Autos resultierten zum Teil daraus, dass Fußgänger und Radfahrer an vielen Ampeln zu Restgrößen verkommen seien. Es sei oft möglich, ihnen mehr Zeit einzuräumen oder Ampeln durch Zebrastreifen zu ersetzen. Düsseldorf investiere jährlich zehn Millionen Euro in die Ampeloptimierung. Wie groß der Bedarf in Köln sei, zeige die hohe Zahl von Rotlichtverstößen hier.

Kommentar: Dass die KVB in den Hauptverkehrszeiten keine freien Kapazitäten mehr hat, ist ein Skandal mit weit reichenden Folgen. Hier werden viele Menschen am immer wieder beschworenen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel gehindert und dazu animiert, ein eigenes Auto zu benutzen. Vor diesem Hintergrund erscheinen die üblichen Appelle der Politiker, den ÖPNV zu wählen, unglaubwürdig.

Dass der ADAC die hohe Zahl der Rotlichtverstöße von Fußgängern und Radfahrern auf die nicht akzeptablen Wartezeiten und nicht, wie üblich, auf die mangelnde Disziplin der Wartenden zurückführt, ist richtig geschlussfolgert. Vielleicht kann man ja zukünftig die Qualität einer Ampel an diesem Kriterium messen.

24. Januar 2010: Der Vorstand von VW befürchtet eine langwierige Krise, da sich die Schwäche des Fahrzeuggeschäfts noch erheblich länger hinzuziehen scheint als bislang erwartet. Auch die Tendenz zu kleineren Fahrzeugen setze das Volkswagen-Ergebnis unter Druck.

29. Januar 2010: Die RheinEnergie eröffnet die erste öffentliche Strom-tankstelle am Parkhaus Lungengasse in der Kölner Innenstadt. Der für die Fahrzeugladung bereitgestellte Strom stamme aus Wasserkraft und sei somit klimaneutral. Die RheinEnergie wolle

ihren Beitrag dazu leisten, das Fahren mit Strom zügig voranzubringen.

Nach Berechnungen von Fachleuten könne Fahren mit Strom recht preiswert sein: Eine „Tankfüllung“ für rund 150 Kilometer koste nur einige Euro an Stromkosten. In den nächsten Wochen und Monaten will die RheinEnergie an weiteren geeigneten Standorten Lade-stationen eröffnen.

Kommentar: Leider erwähnen die Fachleute nicht die derzeitigen hohen Kosten für die notwendigen Batterien und dass dadurch die Rechnung für den Endverbraucher so nicht aufgeht.

2. Februar 2010: Ein deutsches Boulevard-Blatt berichtet: „Schock-Bilanz: 30 Prozent weniger Autos verkauft!“ Es wird berichtet, dass die Deutschen drastisch weniger Autos kaufen und dass der Absatz von Neuwagen allein im Februar um 30 Prozent zurückgegangen sei. Und fragt, ob Deutschland in eine neue Autokrise gerate. Grund für den Rückgang sei laut Wissmann, dem Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie, der Wegfall der Abwrackprämie, welche die Verkäufe vor einem Jahr stark nach oben getrieben habe. Auch 2010 sehe es für den deutschen Automarkt eher düster aus.

18. März 2010: Tempo 30 soll in allen geschlossenen Ortschaften Deutschlands zur Regel werden. Nur dort, wo Verkehrszeichen dies ausdrücklich erlauben, darf schneller gefahren werden. Das sieht jedenfalls eine Bundesratsinitiative vor, die der Berliner Senat plant und die darauf abzielt, die Wahrnehmung der Autofahrer zu verändern.

Während sich SPD und Grüne in NRW der Forderung Berlins nach der neuen Regelgeschwindigkeit angeschlossen haben und sich davon vor allem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Reduzierung der Abgas- und Lärmemissionen versprechen, lehnt der NRW-Verkehrsminister Lienenkämper die Initiative ab und verweist dabei auf Aussagen des Duisburger Stauforschers Michael Schreckenberger, der nachgewiesen habe, dass flächendeckendes Tempo 30 aggressiv machen und somit verkehrsgefährdend wirken kann.

19. März 2010: Jetzt machen die Hol-länder doch einen Rückzieher bei der PKW-Maut. Bereits vier Monate, nachdem man die Maut bereits als „Stau-Killer“ gefeiert hatte, sind die Pläne wieder vom Tisch. Man habe große Zweifel, ob das System funktionieren würde. Außer-



dem führe es zu großer Unzufriedenheit bei den Autofahrern. Der scheidende Verkehrsminister beugt sich dem Druck und teilt mit, dass er alle Vorbereitungen für das Projekt „mit sofortiger Wirkung“ gestoppt habe.

21. März 2010: Bundespräsident Horst Köhler fordert, die deutsche Wirtschaft schneller auf grünes Wachstum umzu-stellen. Dabei könnten auch höhere Ben-zinpreise helfen, sagt er gegenüber der Zeitschrift FOCUS.

Geht es nach Köhler, sollen die Kraft-stoffpreise deutlich zulegen „Für mich gibt es keinen Zweifel: Die Nation, die sich am schnellsten, am intelligentesten auf diese Situation einstellt, wird Arbeitsplätze und Wohlstand schaffen“, so der Bundespräsident. Ausdrücklich sprach Horst Köhler in dem Interview das Thema Spritpreise an: „Auch auf die Gefahr hin, mich jetzt mit vielen anzu-legen: Wir sollten zum Beispiel darüber nachdenken, ob der Preis von Benzin nicht tendenziell höher als tendenziell niedriger sein sollte. Das Preissignal ist immer noch das stärkste Signal, damit Menschen ihr Verhalten ändern.“

Köhler weiter: „Wir müssen nicht nur entschlossen umweltfreundlichere Au-tos entwickeln. Wir müssen auch recht-zeitig über neue Mobilitätskonzepte nachdenken. Die Welt wartet darauf.“

Kommentar: Der Bundespräsident hat exzellent analysiert und den richtigen Weg aus dem Dilemma aufgezeigt. Wei-ter so!

25. März 2010: Die KVB zieht Bi-lanz für das Jahr 2009: Erneut gab es einen Rekord bei den Fahrgastzahlen: 266 Millionen Fahrgäste wurden be-fördert – ein Zuwachs von 1,6 Prozent gegenüber 2008.

Vorstandssprecher Jürgen Fenske macht sich Gedanken darüber, wie man weitere Steigerungen der Fahr-gastzahlen auf den meistbenutzten Ost-West-Linien 1 und 7 handhaben wolle. „Die Taktfolge ist dort ausgequetscht. Wir werden in den nächsten zwei, drei Jahren entscheiden müssen, ob wir mit drei Wagen in einem Zug arbeiten kön-nen.“ Das bedürfe einer technischen wie betrieblichen Prüfung; teilweise seien die Haltestellen nicht lang genug. Fens-ke stellt weiter fest, dass die KVB mit der neuen Uni-Buslinie 142 und dem besseren Bus-Angebot in Porz den Nerv der Fahrgäste getroffen habe.

Kommentar: Zum Glück hat jetzt auch die KVB erkannt, dass sie ein massives Kapazitätsproblem hat. Drei Wagen pro Zug sind ein Schritt in die richtige Richtung. Dass die KVB jetzt stolz darauf ist, mit der Buslinie 142 den Nerv der Fahrgäste getroffen zu haben, nachdem sie sich – im Verein mit der Politik – zwanzig Jahre lang gegen die Einführung der Buslinie gewehrt hatte, sehen wir gerne nach.

23. April 2010: Seit einem Jahr läuft in Ulm der CarSharing-Pilotversuch Car2Go des Automobilherstellers Daim-ler Benz. Nach dessen Angaben bu-chen die 17.000 registrierte Fahrer die 200 verfügbaren Smarts rund 5.000 Mal pro Woche.

Jetzt hat Daimler angekündigt, die Ulmer Smart-Flotte auf 300 Fahrzeuge zu erweitern und Car2Go auch in einer weiteren europäischen Großstadt zu starten.

Hans-Georg Kleinmann



Neugestaltung zwischen Heumarkt und Hoher Pforte

Nach dem U-Bahn-Bau die Autobahn?

Die Stadtverwaltung bereitet derzeit intensiv die politischen Beschlüsse für die Wiederherstellung der Oberflächen nach der Räumung der U-Bahn-Baustellen durch die KVB vor.

Im April erreichten die Bezirksvertretung Innenstadt und den Verkehrsausschuss (als Beschlussorgan) eine Verwaltungsvorlage zur Wiederherstellung der Oberfläche am Heumarkt, die bei genauerer Lektüre mehr als unbefriedigend war. Vorgeschlagen wurde lediglich die Erneuerung des Zustands vor dem U-Bahn-Bau – ein Paradies für Autofahrer, aber unzulänglich für Radfahrer und Fußgänger. Änderung tat not. In der Bezirksvertretung wurde daher ein umfangreicher Änderungsantrag gestellt, um wesentliche Verbesserungen für diese Verkehrsgruppen zu erreichen.

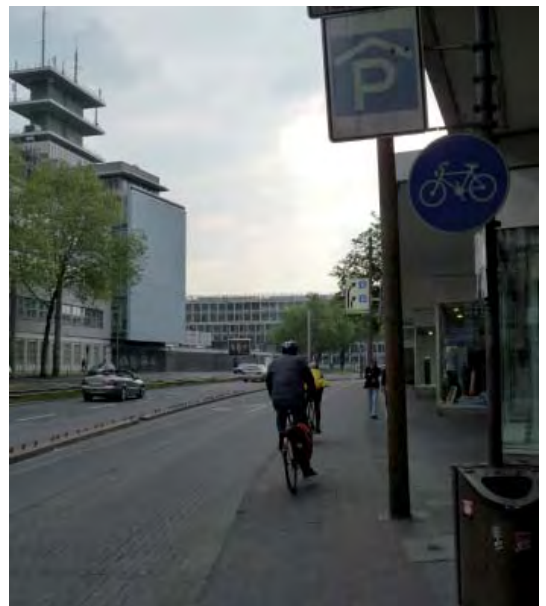
Mehr Durchlässigkeit von Norden nach Süden

Mangelhaft war vor allem die auch vom Masterplan geforderte Durchlässigkeit der Ost-West-Achse von Norden nach Süden und umgekehrt. Auf Nachfrage lieferte die Verwaltung Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger an zwei Stellen mit neuen und optimierten Überwegen in nördliche Richtung. Was noch fehlte, war eine Verbesserung von Norden nach Süden. Grundsätzlich konnte man dem Plan der Verwaltung zustimmen, eine Abbiegeverbindung in die Kleine Sandkaul wegfallen zu lassen. Die Kleine Sandkaul soll zukünftig nur noch als Ausfahrt aus der Altstadt dienen. Strittig war aber die Beibehaltung der Dreispurigkeit (ein Rechts-, zwei Linksabbieger). Diese wollten die Grünen in der Bezirksvertretung durch den Antrag auf die ursprüngliche Zweispurigkeit zurückführen. Die Frage war unter anderem, ob man nicht Verkehrskapazitäten für einkaufs- und verkehrsstarke Adventssamstage schaffen oder für den Normalverkehr, für den zwei Spuren reichen, planen sollte. Der gewonnene Raum sollte für den Radverkehr (Radfahrstreifen und Aufstellflächen) sowie die Verbreiterung des Bürgersteiges umgenutzt werden.

Leider konnten sich diese Vorschläge im Verkehrsausschuss nicht durchsetzen. Immerhin wurde die Verschmälerung der Spuren und die Einrichtung von Aufstellflächen für abbiegende Radfahrer Richtung Deutzer Brücke beschlossen.

Bürgersteig am Augustinerplatz

Einige andere Punkte wurden hingegen einstimmig vom Verkehrsausschuss beschlossen. So gehörte zum Wiederherstellungsprogramm der Verwaltung auch die Wiedereinrichtung der



Radstreifen auf der Fahrbahn sollen schmale Radwege auf dem Bürgersteig wie diesen vor dem Kaufhof ersetzen (oben); derzeitiger Zustand am Übergang zwischen Kaufhof und Hoher Pforte (Mitte) und an Kleiner Sandkaul (unten).

Dreispurigkeit vor dem Hotel Intercontinental in Richtung Neumarkt. Die dritte Spur, die in den letzten Baujahren weggefallen war, dient lediglich dem Aufstellen von Autos vor dem Kaufhofparkhaus. Jeder kennt die Autoschlängen vor dem beliebtesten – und angesichts der langen Schlangen trotz Parkleitsystem offenbar einzig bekannten – Parkhaus Kölns. Die Heumarkt-Garage steht halb leer, das Schildergassenparkhaus wird nicht ausgelastet – alle wollen zum Kaufhof. Dem wollte die Bezirksvertretung nicht folgen und befürwortete die Umwandlung der dritten Fahrspur in Richtung Westen in einen Bürgersteig und einen Radfahrstreifen. Ja, einen Bürgersteig, denn der war in den ursprünglichen Planungen gar nicht vorgesehen. Fußgänger sollten Zickzack über den Augustinerplatz laufen. Konflikte mit dem Radverkehr wären mit dieser

analogen Verkehrsführung wie beim U-Bahn-Ausgang vor der Mayerschen Buchhandlung am Neumarkt vorprogrammiert gewesen.

Radstreifen auf der Straße ersetzen Radwege auf den Bürgersteigen

Weiterhin wurde beschlossen, den Radverkehr ausschließlich über abmarkierte Flächen auf der Fahrbahn zu führen und nicht auf hochbordigen Radwegen (also auf Bürgersteigen). Dies dient der Sicherheit, da Radfahrer so im rollenden Verkehr von Autofahrern wahrgenommen werden, und sollte eigentlich Usus in der städtischen Planung sein. Be-

schlossen wurde auch, zu prüfen, ob der Radverkehr in Richtung Deutzer Brücke bereits ab der Nord-Süd-Fahrt auf der Fahrbahn geführt werden kann. Der jetzige (hochbordige) Radweg auf dem Bürgersteig ist viel zu schmal. Auf der Fahrbahn wäre genug Platz, wenn man die überlange Aufstellfläche für die Wendefahrt vor dem Kaufhof verkürzt.

Alle warten nun gespannt auf die Ausführungsplanung und die Umsetzung der politischen Beschlüsse. Man kann aber guter Hoffnung sein, an dieser Stelle eine Verbesserung in Sachen Gestaltung und Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Markus Graf



Wer sich für die Planungsunterlagen der Stadt interessiert, findet diese unter:
ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=21058&voselect=5431

Sperrung eines Fußgängerüberwegs am Neumarkt „Bauen mit der KVB“



Ohne Ankündigung wurde Ende April der Überweg an der Ostseite des Neumarkts gesperrt. Der VCD Köln protestierte gegen diese massive Behinderung des Fuß- und Radverkehrs.

Der Übergang an der Ostseite zählt zu den wichtigsten Straßenquerungen der Kölner Innenstadt. Durch die plötzliche und unangekündigte Sperrung wurden FußgängerInnen in den Tunnel gezwungen – den viele nicht nutzen wollen, wie die tägliche hohe Frequenz der oberirdischen Überquerer zeigt. Menschen mit Kinderwagen oder Rollator und Mobilitätsbehinderte können die Treppen nicht nutzen und Aufzüge gibt es an dieser Stelle des Neumarkts überhaupt nicht! Und Hunderte von RadfahrerInnen

können nicht in den Tunnel hineinfahren und müssen sich jetzt mühsam einen Weg oberirdisch rund um den Neumarkt suchen.

Hier wurde eine Hauptroute unterbrochen

- ohne frühzeitige Information,
- ohne Alternativen.

Man stelle sich vor, so überraschend würde die Nord-Süd-Fahrt für den Autoverkehr gesperrt. Nahezu undenkbar, denn in diesem Fall würden alle frühzeitig informiert und Alternativen erarbeitet, diese in der Presse angekündigt und auf den Stadtinformationsanlagen darauf hingewiesen. Für den Rad- und Fußverkehr wird nichts, aber rein gar nichts getan.

Diese Behinderung bewies wieder, wie gering bei Baustellen der Fuß- und Radverkehr geachtet wird, dass also wichtige VerkehrsteilnehmerInnen bei allen Maßnahmen mehr oder weniger ignoriert werden. Das wage sich mal eine Verwaltung oder ein Bauherr mit dem Auto.

Es dauerte übrigens mehrere Tage und erforderte einiges Hin und Her, bis die KVB ihren Fehler, den Übergang ohne Kenntnis und Genehmigung der Stadtverwaltung zu sperren, eingestand und die Sperrung aufgehoben wurde. Der VCD fordert, in Zukunft bei Baustellen die Belange der FußgängerInnen, des Radverkehrs und die Barrierefreiheit unbedingt zu beachten.

Roland Schüler



DIE DRITTE HAUT
 NATÜRLICHES WOHNEN UND SCHLAFEN
 TEL 02 21 / 52 54 12 · FAX 02 21 / 52 98 49
 e-mail info@diedrittehaut.de
www.diedrittehaut.de

Aktuelles zum Radverkehr in Köln

Rückblick 2009 – viele neue Projekte 2010

Im April 2010 wurde dem Verkehrsausschuss und allen Bezirksvertretungen ein umfangreicher Tätigkeitsbericht vorgelegt, in dem die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Jahre 2009 auf 30 Seiten dokumentiert wurden. Hier findet sich eine Vielzahl von einzelnen Maßnahmen. In ausgewählten Zahlen ausgedrückt:

- 1.400 neue Fahrradabstellmöglichkeiten (rund 480 in der Innenstadt und 300 in Lindenthal)
- 76 Internetmeldungen zum Thema Rad
- fast fünf Kilometer neue Radfahr- und Schutzstreifen

Wer Interesse hat, kann den Bericht auf der Internetseite (Adresse siehe am Ende des Artikels) einsehen oder dort herunterladen.

Radwegesanierung: Neues Programm

Auch für dieses Jahr ist die weitere Sanierung von Radwegen geplant. Zur Zeit ist eine Vorlage in der politischen

Beratung, in der weitere Maßnahmen zur Sanierung vorgeschlagen werden. Dies sind Waldweg (Raderthal), Mühlenweg (Ossendorf), Hans-Haß-Weg (Vogelsang), An der Schanz (Riehl), Bergerstraße (Porz), Humboldtstraße (Finkenberg und Schulzentrum), Rösrather Straße (Rath/Heumar). Für diese Maßnahmen sollen im Haushalt zwei Millionen Euro bereitgestellt werden.

Cycoloria 2010: Großer Erfolg

Bei der erstmals stattfindenden Cycoloria in Köln war auch die Stadt Köln präsent und stellte die Planungen und Projekte zum Thema Radverkehr vor. Das Interesse war überwältigend, es fand eine Vielzahl von Gesprächen statt und es wurden Hunderte von Infoschriften verteilt.

Dauerzählstellen

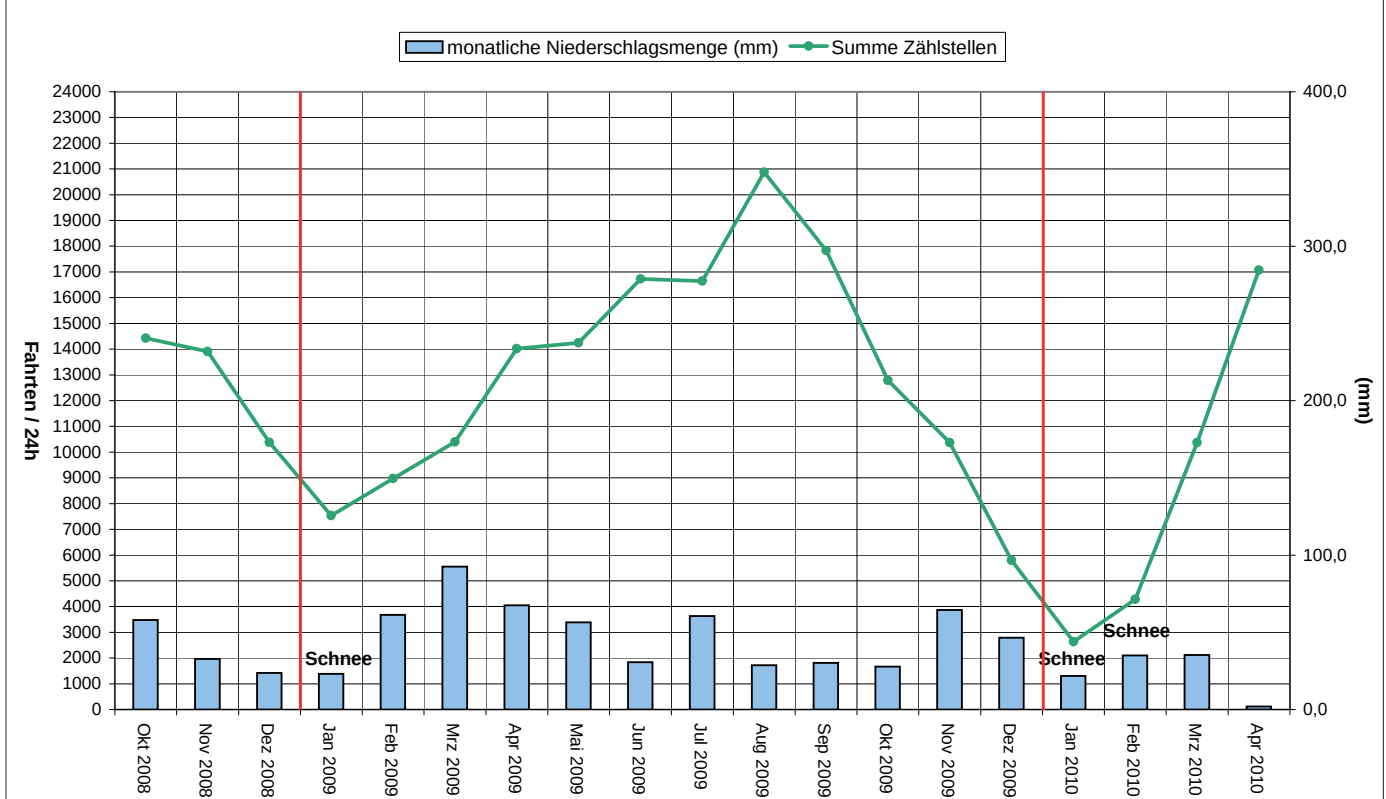
Nach dem ersten „richtigen“ Winter in Köln seit fast 20 Jahren startete im März die Radsaison mit voller Kraft. Die vier

Dauerzählstellen in Köln verzeichneten Ende April Zahlen, die bereits Sommerwerte (!) erreichten. Nachdem im Oktober 2008 die Dauerzählstellen an Deutzer Brücke, Hohenzollernbrücke, Neumarkt und Zülpicher Straße installiert wurden, lassen sich nun Jahresvergleiche (zunächst von den Wintermonaten) ziehen. Danach gibt es erste Hinweise, dass der Radverkehr im zentralen Bereich von Köln weiter zunimmt.

Zusätzliches Potenzial zur Öffnung von Einbahnstraßen:

Durch eine interne Befugnisserweiterung besteht ab sofort die Möglichkeit, zusätzlich zu den bestehenden Prioritäten, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung in eingerichteten Tempo-30-Zonen zu öffnen. Betroffen sind hiervon vor allem ältere Zonen, etwa im Agnesviertel. Hiermit kann die Stadt Köln eine Forderung der Bezirksvertretung Innenstadt und des VCD erfüllen, in der Kölner Nordstadt zeitnah zusätzliche Einbahnstraßen zu öffnen.

Radverkehr - automatische Zählstellen in Köln 2008-2010 - Monatsmittel Mo - Fr





Maßnahmen – Beispiel I:
Fahrradboxen in Weiden-West

Neue Abstellanlagen

An den Haltestellen Lövenich, Klettenbergpark, Heimersdorf und Siegstraße werden in den nächsten Monaten rund 120 neue überdachte Abstellmöglichkeiten entstehen. Zudem wird das Programm von mindestens 1.000 Abstellplätzen im Straßenraum pro Jahr weiter entwickelt.

Besonders bemerkenswert ist die Nachfrage an der Haltestelle Weiden-West. Hier gibt es einen hohen Bedarf an hochwertigen Fahrradabstellanlagen, der nun durch eine weitere Angebotserhöhung gedeckt werden soll. So sind aktuell die überdachten Anlagen von 40

auf 72 erhöht und weitere 15 Fahrradboxen (insgesamt 35) aufgestellt worden.

Kleine und große Projekte umgesetzt

Unter der Vielzahl von aktuell umgesetzten Projekten gibt es wieder viele Beispiele an kleineren Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen und Aufstellflächen für den Radverkehr vor Ampelanlagen sowie größere Projekte wie Schutzstreifen und Radwegesanierungen. Beispielhaft sind hier die Bachemer Straße (Aufstellflächen,



Maßnahmen – Beispiel II:
Schutzstreifen an der Bonner Straße



Maßnahmen – Beispiel III:
Neue Radstreifen vor der Malzmühle

Rotmarkierungen und Piktogramme im Zuge der Fahrbahndeckensanierung), die Bonner Straße (Umgestaltung des ersten Teils mit Schutzstreifen), die Junkersdorfer Straße (Schutzstreifen auf einer Gesamtlänge von 1.200 Metern) und die Universitätsstraße (Sanierung Radwege) zu nennen. Im Mai wurde dann der zweite Abschnitt des Radfahrstreifens auf den Bächen bis zu Malzmühle und Heumarkt fertiggestellt.

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

Jürgen Möllers

Fahrradbeauftragter der Stadt Köln □

Medienberichterstattung

Energieeffiziente Mobilität im Abseits

In Deutschland sind Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel in der Berichterstattung über Mobilität unterrepräsentiert.

So wird in den großen Tageszeitungen in den Rubriken über Mobilität eher selten über Fahrräder und andere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr berichtet. Dies belegt eine für die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) und das Umweltbundesamt (UBA) durchgeführte Medienresonanzanalyse.

Untersucht wurde für den Zeitraum zwischen April 2008 und März 2009 die Berichterstattung in regelmäßig erscheinenden Rubriken zum Thema „Mobilität“ von vier überregionalen Tageszeitungen und sechs großen Regionalzeitungen aus den bevölkerungsreichsten Bundesländern. Zu diesen Zeitungen gehörten Süddeutsche Zeitung (SZ),

Frankfurter Rundschau (FR) und Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ).

Autoverkehr überrepräsentiert

Im Vergleich zu ihrer tatsächlichen Bedeutung berichteten die analysierten Medien wenig über energie- oder klimarelevante Themen wie Spritverbrauch, CO₂-Emissionen, alternative Antriebe oder Spritsparmöglichkeiten. Diese nehmen lediglich 17 Prozent am Gesamtumfang der Berichterstattung ein; Alternativen zum individualisierten Pkw- und Motorradverkehr wie CarSha-

ring, Bus, Bahn oder Fahrrad sogar nur knapp fünf Prozent.

61 Prozent der Deutschen nutzen überwiegend den motorisierten Individualverkehr, in den Medien wird über Pkw und Motorrad jedoch noch weit häufiger berichtet, nämlich in 95 Prozent der Artikel zum Thema Mobilität. Neun Prozent der Deutschen nutzen hauptsächlich das Fahrrad, in der Rubrik „Mobilität“ der Tageszeitungen wird das Fahrrad allerdings nur selten erwähnt (zwei Prozent). Noch geringer ist die Medienpräsenz des ÖPNV und der Fortbewegung zu Fuß.

Norbert Schmidt □

Download-Hinweis

Wer sich genauer für die Untersuchung interessiert, findet die Ergebnisse unter www.dena.de/fileadmin/user_upload/Download/Pressemitteilungen/2009/dena-Medienanalyse_Energieeffiziente_Mobilitaet.pdf

VCD-Arbeitskreis Radverkehr

Wir machen uns stark!

Wir sind Bürger Kölns, die gern mit dem Rad unterwegs sind und ein besseres Angebot für den Radverkehr wollen. Seit über einem Jahr mischen wir uns in die Kölner Radverkehrspolitik ein.

Ein Schwerpunkt im letzten Jahr war die Ost-West-Achse von Rudolfplatz über Neumarkt und Heumarkt zur Deutzer Freiheit. Intensiv haben wir uns über mehrere Wochen hinweg mit den Mängeln auf dieser Radverkehrshaupttroute beschäftigt. Ergebnis war unter anderem eine Liste mit Sofortmaßnahmen, Anforderungen und Planungszielen, die bei den anstehenden Umbaumaßnahmen umgesetzt werden sollten. Einen Teilerfolg konnten wir bereits erzielen: Das zuständige Amt für Straßen- und Verkehrstechnik hat zugesagt, einfach zu realisierende Maßnahmen, etwa Markierungen zur Reduktion von Konflikten, zügig zu prüfen und umzusetzen. Allerdings stehen die Ergebnisse nach drei Monaten noch aus.

In seiner Antwort auf die Anforderungen des AK Radverkehrs bei Neuplanungen bestätigte auch Dezernent Streitberger die Bedeutung dieser Achse und schreibt: „Umso wichtiger ist es, dass die Belange des Radverkehrs entsprechend berücksichtigt werden.“ Leider spiegelte sich dies nur bedingt in den Plänen zur Wiederherstellung der Oberfläche im Bereich der U-Bahn-Baustelle Heumarkt wieder, die im April vorgestellt wurden. Erst durch einen erfolgreichen Änderungsantrag in den zuständigen politischen Gremien, an dem auch der AK Radverkehr beteiligt war, wurden die Belange des Radverkehrs angemessen aufgegriffen (siehe auch den Artikel auf Seite 12). Bleibt die Erwartung, dass dies nur ein Ausrutscher war und weitere Planungen der Aussage von Herrn Streitberger entsprechen.

Radfahrer auf die Straße

Im Rahmen des regelmäßigen Austauschs mit dem Fahrradbeauftragten der Stadt Köln wurde die neue Leitlinie der Stadt vorgestellt, den Radverkehr möglichst auf der Fahrbahn zu führen.

Die Bonner Straße oder die Bäche sind gelungene Beispiele für diese neue Maxime. Der AK Radverkehr unterstützt ausdrücklich die Abkehr von der jahrzehntelangen Vorliebe für die oft konflikträchtigen Bordsteinradwege. Damit dies allerdings auch im Alltag das Radfahren erleichtert, ist der faire Umgang aller Verkehrsteilnehmer wichtig – denn zugeparkte Schutz- oder Radfahrstreifen senken die gewonnene Verkehrssicherheit. Daher sind neben einer ausreichenden Verkehrsüberwachung auch Informationskampagnen nötig, etwa zu den Regeln, die Autofahrer im Umgang mit Fahrradstreifen einzuhalten haben.

Weitere Schwerpunkte

Unsere nächsten Themen sind:

- Berücksichtigung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen
- Qualitätscheck von Haupttrouten des Radverkehrs
- Öffnung von Einbahnstraßen

Gerade im Zeitalter knapper Kassen ist die mit nur geringen Kosten verbundene Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ein geeigneter Beitrag zur Fahrradförderung. Die Stadt Köln hat hierzu zwar schon einiges erreicht und berücksichtigt dies routinemäßig bei der Neueinrichtung von Tempo-30-Zonen. Allerdings werden bestehende Zonen kaum überarbei-



Bonner Straße: Zugestellte Fahrradstreifen sind Sicherheitsrisiko.

tet, so dass noch viele Radverbindungen unterbrochen sind. Der AK Radverkehr wird sich für die zügige Öffnung von Einbahnstraßen an wichtigen Routen einsetzen. Anregungen und Vorschläge für eine Prioritätensetzung nimmt der VCD gerne auf – informieren Sie uns unter info@vcd-koeln.de.

Sie fahren gern Rad ...

... und wollen, dass noch mehr Kölnerinnen und Kölner sowie Gäste in unserer Stadt mit dem Rad unterwegs sind? Dann unterstützen Sie unsere Arbeit:

- Werden Sie aktiv! Machen Sie mit im Arbeitskreis Radverkehr oder geben Sie uns Hinweise auf Fortschritte und Defizite.
- Werden Sie Mitglied oder helfen Sie uns mit einer Spende.

Ralph Herbertz

für den Arbeitskreis Radverkehr



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



VCD Köln und Umgebung e. V. Einladung zur Mitgliederversammlung

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

Termin: Dienstag, der 13. Juli 2010, 19.30 Uhr

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

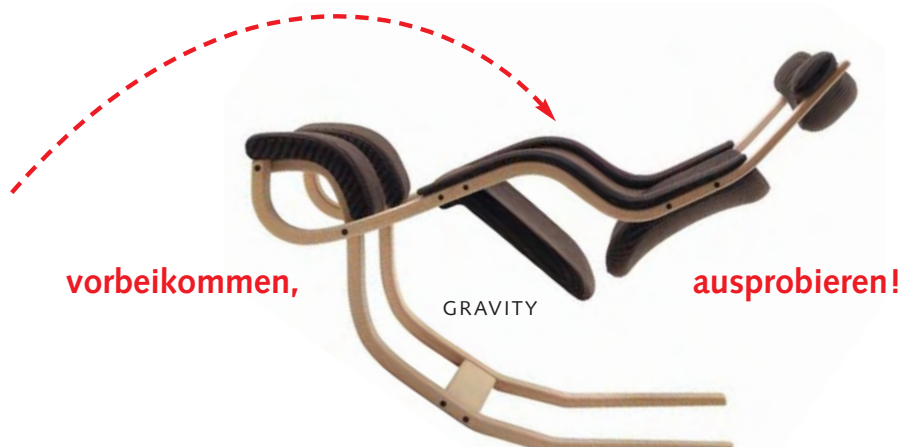
Die Versammlung findet im Kleinen Forum
über dem VCD-Büro statt.

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

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

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

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!



daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Drei-Flüsse-Tour Rhein, Ahr und Erft Neuer Radführer erschienen

Die Drei-Flüsse-Tour verbindet Rhein, Erft und Ahr zu einem abwechslungsreichen, 300 Kilometer langen Rad-Rundkurs mit komplett ausgeschilderter Routenführung, vorwiegend auf ufernahen Radwegen, Wald- und Wirtschaftswegen. Da es sich um einen Rundkurs handelt, besteht die Möglichkeit, an jeder beliebigen Stelle zu starten und die Tour in beide Richtungen zu befahren.

Entlang des Rheins erlebt der Radler das Panorama der Großstädte Köln und Bonn und genießt den Blick auf das Siebengebirge. Anschließend lädt das Ahrtal zu seinen Weinfesten und Straußenwirtschaften ein. Die Erft schließt den Kreis. Der Weg führt entlang stei-

nerer Zeugen aus der Römerzeit und einer Vielzahl an Wasserschlossern und -burgen und vorbei an gigantischen Ta-gebauegebieten.

Im BVA Bielefelder Verlag ist jetzt zu dieser Tour ein neuer Kompakt Spiralo erschienen, der gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft der Drei-Flüsse-Tour angefertigt wurde. Er kann für 7,95 Euro bei dem Rhein-Erft Tourismus e.V. telefonisch oder über das Internet bestellt werden und wird gegen Rechnung zugeschickt.

Rhein-Erft Tourismus e.V.
Tel.: 02234/9556830,
www.rhein-erft-tourismus.de



Termine Autofreie Raderlebnistage

Tour de Ahrtal

Am **13. Juni** ist die Bundesstraße im oberen Ahrtal zwischen Blankenheim und Dümpelfeld auf einer Länge von 60 Kilometern für den Autoverkehr gesperrt. www.tour-de-ahrtaal.de

Tal Total

Am **27. Juni** ist das Rheintal von 9 bis 19 Uhr zwischen Lahnstein und Rüdelsheim sowie zwischen Bingen und Stolzenfels für den Autoverkehr gesperrt. www.tal-total.de

Siegtal pur

Am **4. Juli** findet entlang der Sieg auf einer Länge von 130 Kilometern zwischen Siegburg und der Siegquelle der Raderlebnistag „Siegtal pur“ statt. www.siegtal-pur.de

Euskirchener Burgenfahrt

Diese auch für Kinder spannende, rund 30 Kilometer lange Radtour führt am **11. Juli** auf einer ausgeschilderten Strecke in und um Euskirchen herum von Burg zu Burg. Dabei sind viele Burg- und Hofanlagen entlang der Route an diesem Tag öffentlich zugänglich. www.euskirchen.de

Reisen in die Heimat

Im Rahmen der Regionale 2010 finden **bis Mitte Oktober** außerdem zahlreiche Exkursionen im Köln-Bonner Raum statt. Hierbei werden regionale Besonderheiten sowie Projekte der Regionale 2010 präsentiert. Infos und Termine unter www.regionale2010.de.

Norbert Schmidt



Neuer Wanderbus Angebotslücke im Rheinisch-Bergischen Kreis geschlossen

Seit Ende April verkehrt im Rheinisch-Bergischen Kreis auf dem Gebiet der Stadt Wermelskirchen und der Gemeinde Odenthal die Linie 267. Mit diesem Kleinbus für 18 Personen werden Wanderparkplätze und Ausflugsziele im Nordosten Kölns erschlossen. So er-

geben sich neue Ausflugsmöglichkeiten mit Hilfe des ländlichen ÖPNV etwa zum Eifgenbachtal oder zum Staudamm der Großen Dhünn-Talsperre. Mehr Infos: www.rvk.de, Rubrik „Aktuell“.

Norbert Schmidt



Radwege Ärgernisse



Kommt der Frühling, kommen die Mobilen!

Wie jedes Jahr um die gleiche Zeit sprießen diese kleine Mobilen wieder aus der Umwelt und verbreiten sich in Windeseile auf Bürgersteigen und Radwegen. Dabei ist es egal, ob es sich um einheimische oder aus der Fremde kommende Mobile handelt, sie ergreifen mit herzerfrischender Fröhlichkeit einfach jeden Platz.



Baustellen

Ein ewig immerwährendes Ärgernis: Baustellen auf den Radwegen. Hier handelt es sich um eine Musterbaustelle von Netcologne auf dem Radweg Maarweg in Köln-Braunsfeld.

Mit Freude wird aufgerissen. Wo der Radfahrer, die Radfahrerinnen bleiben, ist sowohl dem Bauunternehmen als auch dem Kölschen Telekommunikationsunternehmen egal. Gesichert? Beschildert? Ausweichroute? Nichts von alledem.

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



Der Radtourentipp Mühlen und Schlösser entlang der Erft

Durch die Erftauen zwischen Erftstadt und Kerpen – eine von zwölf Touren aus dem Radwanderbuch *Mit dem Fahrrad durch die Ville und den Kottenforst. Die schönsten Touren im Naturpark Rheinland*, erschienen 2009 im J.P. Bachem-Verlag, Köln.

Bei dieser Radtour entdecken wir längs des Weges viele Spuren und Zeugnisse der frühzeitlichen und mittelalterlichen Kultivierung, auch erfahren wir etwas über Schutz- und Renaturierungsprojekte der Erftaue. Auf Wegen meist abseits des Autoverkehrs liegen zudem einige Prachtbauten des Barocks, die allmählich aus ihrem Dornröschenschlaf erwachen. Nennenswerte Anstiege sind nicht zu erwarten, einige Abschnitte verlaufen parallel zu stärker frequentierten Landstraßen oder Ortsdurchfahrten. Der Erft-Radweg wird nur teilweise mitbenutzt, da die meisten Sehenswürdigkeiten etwas abseits in der Erftaue liegen. Für diese Tour bieten sich der bundesweite Mühlentag im Juni oder das Mühlenfest am 18. Juli in Gymnich an.

Startpunkt der Tour ist der „**Villebahnhof**“ **Erftstadt** im Ortsteil Liblar. Wir brauchen den Ort nicht zu durchfahren, sondern orientieren uns an den Wegweisern in Richtung Lechenich. Über Radwege neben den Kreisstraßen geht es zuerst über die Gemeindeverbindungsstraße leicht bergab vorbei an einem in den 70-er und 80-er Jahren entstandenen Siedlungsgebiet. Hinter dem dritten Kreisverkehr sehen wir links die Anlage des früheren **Haus Buschfeld**, unser erstes Etappenziel. Im 13. Jahr-

hundert erstmals erwähnt, wechselte diese Anlage, wie so häufig im Mittelalter, den Besitzer – der letzte baute Haus Buschfeld zu einer Wohnanlage um. Rechts daneben lag einst die **Buschfelder Mühle**. Von dieser Mitte des 16. Jahrhunderts erstmals erwähnten Anlage, die westlich der Vorburg stand und vom Liblarer Mühlenbach gespeist wurde, ist lediglich ein Backsteingebäude wahrscheinlich, aus dem späten 18. Jahrhundert, mitsamt dem Rest eines Mühlrads erhalten geblieben. Anfang der 90-er Jahre wurden diese Reste beim Bau eines Wohnhauses an der Stelle der ehemaligen Buschfelder Mühle in das neue Gebäude integriert. Ein alter Mühlstein ist auf dem Grundstück ausgestellt. Weiter entlang der Landstraße liegt das dreigeschossige barocke **Herrenhaus**, unmittelbar vor den wassergrabenumwehrten Wirtschaftsgebäuden. Der rot geschlammte Bau wird heute als Wohn- und Bürogebäude genutzt.

Im nächsten Ort, Bliesheim, liegt rechts der Straße die **Bliesheimer Mühle**. Als Wassermühle wurde sie erstmals 1260 erwähnt. Das Wohnhaus mit angebautem Mühlengebäude aus dem 17./18. Jahrhundert wurde inzwischen restauriert, die Wirtschaftsflügel stammen aus dem 19. Jahrhundert. Die Mahleinrichtung ist zwar vorhanden, doch das Wasserrad fehlt. Diese Mühle war im 14. Jahrhundert eine Zwangsmühle, alle Bauern aus dem Ort mussten dort ihr Getreide mahlen lassen. Der Müller musste gar das Korn abholen, konnte aber einen Teil des Mahlguts behalten. Außerdem musste er den Mühlenbach regelmäßig von Gehölz freischneiden.

Über mehrere Jahrhunderte waren die mit Naturkraft betriebenen **Mühlen** lebensnotwendig für die Versorgung der Menschen. Abhängig von den vorhandenen Energien wie auch von der Landschaftsform, gab es unterschiedliche Mühlentypen. Wo das notwendige Gefälle des Fließwassers vorhanden war, kamen Wassermühlen zum Einsatz. Um unabhängig von Jahreszeit oder Wasserstand die Mühlen betreiben zu können, wurden häufig Kanäle bzw. Gräben parallel zum Fließgewässer angelegt. Im Mittelalter galt der **Beruf des Müllers** als „unehrlich“. Da die Müller für die Einhaltung des Mahlzwanges verantwortlich waren und auch eigene Interessen verfolgten, waren sie bei den Bauern unbeliebt und wurden als heimliche Diebe angesehen. Die Stadtmüller organisierten sich später mit Bäckern, Zimmerleuten oder Maurern in einer Zunft, und die seit dem 17. Jahrhundert allmählich zu mehr Selbständigkeit und etwas Vermögen gekommenen Landmüller gründeten Innungen, die jedoch im Gegensatz zu den etablierten Zünften in der Stadt keinerlei politischen Einfluss besaßen.

Über die Kellerhofstraße geht es mitten durch den Ort, später in westliche Richtung bis Ahrem am Rotbach. Ähnlich wie die vorige Mühle, stammt die **Ahremer Mühle** aus dem 13., das Wirtschaftsgebäude aus dem 19. Jahrhundert. Heute ist das Gebäude bewohnt, das Mahlwerk vorhanden, jedoch kein Wasserrad.

Zu den nächsten Mühlen ist es nicht sehr weit, zuerst geht es weiter entlang des Lechenicher Mühlengraben

bis nach **Lechenich**. Dieser Ort war im Mittelalter aufgrund seiner strategischen Lage Schauplatz vieler kriegerischer Auseinandersetzungen zwischen den Kölner Erzbischöfen und den Grafen von Jülich, doch blieb die dortige Landesburg weitgehend unzerstört. Im 17. Jahrhundert fanden hier Hexenprozesse statt. Die Stadtmauer wich Mitte des 19. Jahrhunderts dem Bau einer Bezirksstraße. Gebäude aus dem 19. und 20. Jahrhundert prägen heute das Bild der Altstadt, vor allem fallen die neugotischen Bauten auf, die nach Entwürfen des Kölner Dombaumeisters Zwirner errichtet wurden. Sehr viele alte Häuser wurden durch Kriege und Brände zerstört. Bis 1969 war Lechenich Titularstadt.

Bereits an der südlichen Ortseinfahrt geht es entlang des Wassergrabens zur **Oebelsmühle**, die 1197 als Wassermühle gebaut wurde. Die vierflügelige Hofanlage besteht aus einem Wohnhaus mit angebautem Mühlen- und Wirtschaftsgebäude aus dem 19. Jahrhundert. In den 80-er Jahren wurde die Mühle unter denkmalpflegerischen Aspekten als Wohnanlage ausgebaut, die Mühleneinrichtung blieb im Wohnbereich integriert und wurde restauriert.

Vorbei am Herriger Tor geht es entlang der Straße „Weltersmühle“ zu **Heinensmühle** und **Heddinghover Mühle**. Diese Gebäude sind heute allesamt Wohnungen, ihre Funktionen als Mühlen nicht mehr zu erkennen. Auch wurden im Bereich Heddinghoven mehrmals Schleifmühlen errichtet, der Straßenname „An der Schleifmühle“ und eine kleine Info-Tafel erinnern an diese Epoche. Weiter entlang des Radwegs an

der Frenzenstraße stoßen wir auf **Burg Konradsheim**. Eine kleine Pause im Innenhof der Burganlage kommt gerade recht, hier wird Ende September das Kürbisfest gefeiert. Die 1337 errichtete Burg ist eine vollständig restaurierte Wasserburg. Mit Ausnahme des Erkers gilt die Burg als Beispiel für eine geschlossene Wehranlage. In der Vorburg befindet sich mit dem „Landhaus“ ein Restaurant der gehobeneren Preisklasse, passend zum Ambiente des benachbarten Golfplatzes und des Kunst- und Antiquitätenhandels.

Über den Dorfplatz von Dirmmerzheim, einem weiteren Erftstädter Stadtteil, geht es über die Großstraße zur ehemaligen **Dirmmerzheimer Mühle**. Diese wurde 1357 als Wassermühle errichtet. Die vierflügelige Hofanlage besteht aus einem Wohnhaus, dem Mühlengebäude mit ehemals unterschäftigem, später überbauten Wasserrad, einem Stallgebäude von 1883 und einem kleinen Backhaus. Das gesamte Anwesen wurde inzwischen zu einer Wohnanlage umgebaut.

Weiter geht es zuerst über die Autobahn zur Erft. Der Lärm der Autobahn sowie das Zwangskorsett des **Erftflutkanals** mit seiner artenarmen Flora machen den weiteren Verlauf der Tour nicht gerade spannend. Das ändert sich erst mit dem Verlassen des Erft-Radwegs in Richtung Gymnich zum nächsten Highlight der Tour, dem in der Erftniederung gelegenen **Schloss Gymnich**. Der im 17. Jahrhundert als Barockschloss wieder aufgebaute Südflügel sowie das im Rokostil errichtete Ostgebäude fallen ebenso auf wie das zweigeschossige Herrenhaus, welches von einem Was-



sergraben umgeben ist. Das Schloss war über viele Jahrhunderte Stammsitz der Herren von Gymnich. Seinen kurfürstlichen Charakter konnte das Schloss erhalten, zu Zeiten der „Bonner Republik“ diente es als Gästehaus der Bundesregierung und später als Wohnsitz der „Kelly-Family“. Inzwischen beherbergt das Anwesen ein Hotel mit Restaurant, im Sommer lädt der dortige Biergarten zu einer Rast ein. Seit fast 800 Jahren findet zu Ehren des Ritters Arnold I. von Gymnich an Christi Himmelfahrt der „Gymnicher Ritt“, eine Reiter- und Fußpilgerprozession, statt.

Wieder ein Stück zurück, führt der weitere Routenverlauf über Felder, später über die Autobahn hinüber in die Erftaue, über eine Lindenallee gelangt man zur **Gymnicher Mühle**. Sie wird durch den Rhein-Erft-Kreis renoviert und zu einem Informationszentrum der Mühlenkultur im nördlichen Rheinland



Erft-Radweg bei Tünnich, Rapsfeld in der Ville (linke Seite), Burg Konradsheim (oben), Schloss Tünnich (links) und Bliesfelder Mühle (rechts), Erftaue im Naturschutzgebiet Parrig (nächste Seite)



ausgebaut. Gleichzeitig ist sie Informationszentrum des Naturparks Rheinland. Vorbei an der Falknerei, radeln wir ein Stück in entgegengesetzte Richtung durch die Erftauen, die hier von der **Kleinen Erft** durchflossen werden. Info-Tafeln am Wegesrand weisen auf die Schutz- und Renaturierungsprojekte im Rahmen des Landesstrukturprogramms der REGIONALE 2010 hin. So wird zwischen Schloss Gymnich, Gymnicher Mühle und Schloss Türnich eine fünf Kilometer lange Lindenallee angepflanzt. Auch soll bis Mitte dieses Jahrhunderts, gleichzeitig mit Beendigung der Braunkohleförderung, vor allem die **Große Erft** wieder in ihrem früheren Flussbett fließen, aus dem sie vor etwa 150 Jahren in mehreren Phasen verlegt beziehungsweise ihr Verlauf als Kanal begradigt wurde.

Ein weiteres Kleinod barocker Schlossbaukunst liegt – wiederum etwas abseits des Erft-Radwegs – am Westrand von Türnich. Das bereits im 9. Jahrhundert erwähnte Gebäude wurde Mitte des 18. Jahrhunderts ähnlich dem Grundriss von Schloss Falkenlust bei Brühl errichtet. **Schloss Türnich** gilt als eines der schönsten „Maisons de Plaisance“ in Deutschland. Wegen der Grundwassersenkung durch den Braunkohleabbau ist das Anwesen in einem sehr baufälligen Zustand, es droht auseinander zu brechen. Die heutigen Schlossbesitzer probieren daher, mit dem Anbau und Verkauf von biologisch angebautem Obst sowie mit dem Cafébetrieb im Innenhof wenigstens einen Teil der Sanierungskosten zu erwirtschaften. Neben der Schlosskapelle ziert ein Barockgarten das Gelände, der öffentlich zugängliche Schlosspark

mit seiner prachtvollen Lindenallee und den Steinarbeiten eines slowenischen Bildhauers weist eine Vielzahl verschiedener, zum Teil exotischer Bäume und Sträucher auf. Ebenfalls bemerkenswert ist die Präsenzbibliothek in der Vorburg, deren Bestände bis in das Jahr 1590 zurück reichen.

Nach der Stärkung mit selbstgebackenem gräflischem Kuchen begleitet uns wieder der wie an einem Lineal durch die Landschaft gezogene **Erftflutkanal**. Mit Erreichen der Landstraße nach Kerpen folgen wir zunächst den Schildern des Neffelbach-Radwegs in Richtung Rur, dieser verläuft auf Feldwegen und entlang einiger Bauerngärten; in Höhe der Feuerwehr-Ausfahrt bei **Mödrath** orientieren wir uns entlang der autofreien Zufahrt „Zum Alten Forsthaus“ durch eine Kastanienallee zum 1262 erstmals erwähnten und Ende des 15. Jahrhunderts errichteten **Schloss Loersfeld**. Inmitten zweier Naturschutzgebiete gelegen, wurde das Schloss 1840 erstmals umgebaut. Aus der Zeit des Umbaus stammen die noch heute erhaltenen Parkettböden, Türen und Stuckdecken. Der damalige Besitzer, Adolf von Fürstenberg, legte auch den englischen Landschaftsgarten an, der 1903 erweitert wurde. Im zweiten Weltkrieg wurde das Schloss stark in Mitleidenschaft gezogen. Später litt es, so wie fast alle größeren Bauten im Rhein-Erft-Kreis, unter den Grundwasserabsenkungen des Braunkohlentagebaus. Nach Ende des Setzungsprozesses begann die Familie Bellefontaine, die seit Anfang der 60-er Jahre Pächter auf Loersfeld ist, unterstützt vom Eigentümer des Schlosses, in 1990 mit umfangreichen Sanierungs- und Renovierungsarbeiten. Der heutige

Start: Bahnhof Erftstadt

Ziel: S-Bahnhof Sindorf

Länge der Tour (einschließlich aller Abstecher): 37 Kilometer

Sehenswürdigkeiten: Buschfelder-mühle; Haus Buschfeld; Bliesheimer Mühle; Ahremer Mühle; Oebelsmühle mit Burggraben; Ortskern, Stadttore, Burg und Schlosspark in Lechenich; Burg Konradsheim; Dirmerzheimer Mühle; Schloss Gymnich; Gymnicher Mühle; Schloss Türnich; Schloss Loersfeld

Einkehrmöglichkeiten: mehrere Möglichkeiten in Lechenich, Restaurant auf Burg Konradsheim (Landhaus mit Golfclub), Schloss Gymnich (u. a. mit Biergarten), Schloss Türnich mit Außengastronomie, Schloss Loersfeld

Streckenprofil: meist flach, keine nennenswerten Steigungen

Bewertung: eher leicht, für Einsteiger, Kinder und Fahrradanhänger geeignet

Ausschilderung: Teilstücke mit Wegweisern des landesweiten Radverkehrsnetzes, entlang des Rotbachs Wegweiser der „Täleroute“, entlang des Erftflutkanals ist der „Erft-Radweg“ ausgewiesen

Freizeiteinrichtungen: Naturparkzentrum Gymnicher Mühle, Falknerei Pierre Schmitt an der Gymnicher Mühle

Karten: ADFC-Regionalkarte Köln/Bonn, 1:75.000, 2008; Radwanderkarte Rhein-Erft-Kreis/Stadt Köln, 1:50.000, 2007

Besitzer betreibt im vornehmen Herrenhaus ein Gourmet-Restaurant, welches mittlerweile zu den besten 100 Häusern bundesweit gehört.

Die anschließenden Naturschutzgebiete, **Kerpener Bruch** und **Parrig**, sind Restbestände einst weit verbreiteter Hartholzauen aus Eichen, Ulmen und Erlen in der Erftniederung. Diese Flächen sind die ältesten Schutzflächen im Bereich des nördlichen Ville-Braunkohlereviere. Der Trog der Autobahn Aachen – Köln senkt sich recht tief in das Auengebiet hinein, unwillkürlich zieht man den Kopf beim Unterqueren der Piste ein. Die rot-weißen Fahrradwegweiser zeigen uns kurz danach den Weg zum nahe gelegenen Ziel. So erreichen wir kurze Zeit später barrierefrei den Bahnsteig des **S-Bahnhofs Sindorf**. Ab hier bringt uns die Bahn zurück.

Norbert Schmidt





FahrradStadtBrühl

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

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

FahrradStadtBrühl
Kurze Wege —
starke Stadt!



www.bruehl.de

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

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

Autofreier Tag 19. September

Radfahren erobert Köln!

Autofreier Aktionstag ohne Stadt Köln, aber mit Fahrradsternfahrt

Nachdem der VCD den autofreien Aktionstag im September lange Zeit organisieren musste, hatte es die Stadt Köln in den letzten beiden Jahren geschafft, sich an dieser europaweiten Aktion im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität zu beteiligen. Doch mit Hinweis auf die anfallenden Kosten hat sich die Stadt bereits in diesem Jahr davon wieder verabschiedet. Die Veranstaltung unter Einbeziehung von Partnern und mit deutlich reduzierten Kosten zu organisieren, wurde erst gar nicht versucht. Dies hinterlässt den Eindruck, dass hier eine Chance gesehen wurde,

diese Veranstaltung aus „Sachzwängen“ abzusagen.

Unabhängig davon findet die Fahrrad-Sternfahrt statt, die am Ort des autofreien Aktionstags enden sollte. Jeder ist eingeladen, sich zu beteiligen und damit auch die Forderungen nach mehr Platz und besseren, sicheren und umwegfreien Wegen für den Radverkehr zu unterstützen.

Wie in den Vorjahren wird auch die diesjährige Fahrradsternfahrt von einem breiten Aktionsbündnis getragen, dem unter anderem auch der VCD angehört. Die Schirmherrschaft hat Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes (SPD) übernommen.

Ralph Herbertz



Kölner Fahrradmesse CYCOLONIA

Erfolgreiche Premiere

Kölner Radfahrer sehen noch deutlichen Verbesserungsbedarf im Radverkehr

Am letzten Märzwochenende fand erstmals die neue Fahrradmesse CYCOLONIA statt. Die Premiere im Deutschen Sport- und Olympiamuseum war mit fast 5.000 Besuchern ein toller Start und unterstrich das Interesse am Radfahren. Das Angebot, darunter Vorträge von Reisradlern und ein Testparcours mit unterschiedlichsten Radtypen, kam bei den Besuchern gut an. Vor diesem Hintergrund läuft schon die Vorbereitung der nächsten CYCOLONIA, die am 19. und 20. März 2011 mit einem sicherlich noch breiteren Angebot stattfinden wird. Der VCD wird wieder dabei sein und freut sich darauf.

VCD vor Ort

Der VCD-Stand bot die Möglichkeit zum umfassenden Austausch über nachhaltige Mobilität. Anhand des Kölner

Fahrradstadtplans konnten sich Besucher über gute Routen für ihre Wege mit dem Rad in Köln informieren. Des Weiteren wurden Mängel und gute Lösungen erfasst und im Stadtplan markiert. Diese fließen in die Arbeit des VCD-Arbeitskreises Radverkehr ein und wurden auch an den Fahrradbeauftragten weitergeleitet. Im Rahmen der Kampagne „Verbraucher fürs Klima“ von Verbraucherzentralen und dem VCD gab es Informationen, wie mit allen Verkehrsmitteln klimaverträglichere Mobilität möglich ist.

Es ist noch viel zu tun

Der VCD hatte die Besucher zur Abstimmung darüber eingeladen, ob sich nach ihrem Eindruck das Angebot für Radfahrer in den letzten fünf Jahren in Köln verbessert hat. Eine Mehrheit von etwa 58 Prozent sah keine Verbesserung. Zudem äußerten viele Befürworter, dass Fortschritte zwar sichtbar seien, aber Köln noch viel zu leisten habe, bis es

fahrradfreundlich sei. Das Ergebnis ist Ansporn für den VCD, sich weiterhin aktiv für ein besseres Radverkehrsangebot in Köln zu engagieren, und ein deutlicher Auftrag an Verwaltung und Politik, dies zu realisieren.

Ralph Herbertz



Abstimmung am VCD-Stand:
Eine Mehrheit vermisst Verbesserungen für den Radverkehr in Köln.

Dies & das Kurzmeldungen zum Radverkehr

Still-Leben Ruhrschnellweg

Einmal über die Autobahn spazieren oder radeln – und nicht als Verkehrsmeldung im Radio erscheinen? Am 18. Juli 2010 von 11 bis 17 Uhr macht dies das Projekt Still-Leben im Rahmen der Kulturhauptstadt Europa RUHR.2010 möglich. Die A40 wird von Duisburg bis Dortmund zum Erlebnisraum für Menschen – ganz ohne Autos. Allerdings fährt die Bahn nach bisherigem Stand aus der Region nach Fahrplan, so dass am Sonntag Falträder die sichere Variante sind, um mit dem eigenen Rad über die A40 zu rollen.

Aktuelle Infos unter www.ruhr2010.still-leben-ruhrschnellweg.de

Stadtrad bietet Abwrackprämie

Im letzten Jahr verkaufte die Bundesregierung die Abwrackprämie, ihre Subvention der Autoindustrie, als Umweltprämie. Nun gibt es in Köln eine echte Umwelt-Abwrackprämie. Das Fahrrad-

fachgeschäft Stadtrad an der Bonner Straße bietet als kleine Belohnung für die Abschaffung eines eigenen Autos 50 Euro Rabatt beim Kauf eines Fahrrads. Wir wünschen allen Umsteigern viel Spaß beim Rad fahren.

RadRegionRheinland: Internetportal gestartet

„RadRegionRheinland“, ein Projekt der Regionale 2010, soll den Radverkehr und den Fahrradtourismus rund um Köln und Bonn fördern. Mit dem Portal www.radregionrheinland.de ist ein wichtiger Baustein in seiner ersten Ausbaustufe gestartet, unter anderem mit einer interaktiven Tourenkarte, die verschiedene Touren inklusive GPS-Daten für unterschiedliche Nutzergruppen anbietet. Diese soll im Laufe des Jahres weiter ausgebaut werden, beispielsweise durch Bahnhöfe und andere ÖPNV-Haltepunkte ergänzt werden. Die bestehende Wegweisung wird außerdem um

ein Knotenpunktsystem nach niederländischem Vorbild erweitert: Jeder Knoten (= Wegekreuzung) erhält eine eigene Nummer, die in Karten aufgenommen wird und damit eine eindeutige Orientierung unterstützt.

Klackarmbänder des VCD

Bei schlechten Sichtverhältnissen für andere Verkehrsteilnehmer gut erkennbar zu sein, erhöht die Verkehrssicherheit. Für Fußgänger, Radfahrer oder Jogger sind hier Klackarmbänder gut geeignet. Der VCD Köln und Umgebung hat nach intensiver Qualitätsrecherche eigene mit VCD-Logo produziert. Die sehr gut verarbeiteten Klackarmbänder aus deutscher Produktion entsprechen der EN 13356 (Warnzubehör für den nicht-professionellen Bereich) und sind phthalatfrei. Diese sind einzeln für nur 3 Euro und das Paar für nur 5 Euro im Büro oder an unseren Ständen erhältlich.

Ralph Herbertz



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

Bahnstrecken in der Region

Fortschritte nur dank privater Initiative

Bei Erscheinen dieses Heftes haben wir Nordrhein-Westfalen eine neue Landesregierung gewählt. Es ist zu hoffen, dass die fünf Jahre weitgehenden Stillstands bei der Entwicklung des Schienenverkehrs in NRW dann ein Ende haben.

Während im Nachbarland Rheinland-Pfalz beispielsweise die Wiederinbetriebnahme der Eifelquerbahn Gerolstein – Daun – Kaisersesch (Mayen – Andernach) im Stundentakt ab 2014 beschlossen worden ist, ist von Seiten des Landes NRW kein Fortschritt zu sehen.

Die Fortschritte, die im Folgenden für NRW-Bahnstrecken benannt werden, sind privater Initiative zu verdanken, nicht der herrschenden Politik.

Wiehltalbahn

(Gummersbach –) Dieringhausen – Wiehl – Waldbröl: Bergischer Löwe
Hier ist die Strecke von Oberwiehl bis Waldbröl von Büschen und Bäumen

frei geschnitten und wieder befahrbar gemacht worden, so dass am 18. April die Premierenfahrt stattfinden konnte.

Ab sofort wird wieder regelmäßig gefahren, von April bis Oktober an jedem zweiten Wochenende. An manchen Tagen auch mit Dampflok (siehe Foto).

Besonderheit: Die Verbindung mit einem Besuch des Eisenbahnmuseums in Dieringhausen ist möglich (www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de). Infos: www.loewendampf.de

Oleftalbahn

Kall – Schleiden – Hellenthal

Auch hier wird mit viel ehrenamtlichem Engagement die Strecke bis Hellenthal wieder befahrbar gemacht. Gefahren wird an jedem Sonn- und Feiertag von Pfingsten bis zum 1. November (Allerheiligen). Die Eröffnung der Gesamtstrecke bis Hellenthal ist für den 1. August geplant.

Besonders geeignet für Ausflüge in den Nationalpark Eifel und die Fahrradmitnahme in die Eifel. Infos: www.oleftalbahn.de

Bördebahn

Euskirchen – Zülpich – Düren

Hier gibt es Unterstützung der Rurtalbahn GmbH und der Kreise Düren und Euskirchen, so dass in diesem Jahr die Fahrtenzahl verdoppelt werden kann und jeden zweiten Sonntag Personenzüge zwischen Euskirchen und Düren fahren. Voraussichtlich werden Fahr-scheine des VRS, beispielsweise Jobtickets, erstmals anerkannt.

Ausflüge in die weite Bördelandschaft oder zum Bädernmuseum in Zülpich (www.roemerthermen-zuelpich.de) bieten sich an. Fahrplan und Infos: www.boerdeexpress.de

Kay Queetz



Zusätzliche Wagen

Endlich mehr Platz in RE 1 und RE 5?

Besonders zwischen Köln und Düsseldorf sind die Regionalexpress-Züge seit Jahren überfüllt. Nun soll sich endlich etwas bessern.

Mitte Februar frohlockten die DB Regio und die beiden Verkehrsverbünde NVR und VRR, dass sich für die Regionalexpresslinien 1 und 5 ab Dezember 2011 etwas tun würde: mehr Komfort durch sechs statt fünf Wagen, weil die DB neue Doppelstockwagen kauft. Diese sollen dann aber nicht eine Entlastung für die gequetschten Fahrgäste sein, sondern die DB Regio und die Zweckverbände reagieren damit auf eine von ihnen erwartete Steigerung der Fahrgastzahlen, wie sie in der gleichen Mel-

dung verkündeten. Die neuen Fahrzeuge reichen damit allenfalls aus, die jetzigen Fahrgäste angemessen und komfortabel zu transportieren.

Das zeigt deutlich, wie weit die Nahverkehrsunternehmen von der Realität entfernt sind, die sich tagsüber und nachts, montags bis freitags, samstags und sonntags in den Regionalexpresslinien abspielt.

Neue Kunden erfordern einen dichteren Takt, häufigere Züge und ein besseres Fahrplanangebot. So fahren seit Einführung der Regionalexpress die Linien RE 1 und RE 5 kurz hintereinander und dann kommt gut 40 Minuten gar kein Zug, sofern die Fahrpläne überhaupt eingehalten werden. Der RE 1 hat

jedoch eine Standardverspätung von 10 bis 15 Minuten, so dass beide Züge meist unmittelbar hintereinander fahren.

In anderen Verkehrsverbünden wird viel früher auf die starken Nachfragen reagiert. Beim Metronom in Norddeutschland fahren beispielsweise schon seit langem längere Züge. Und weitere Verbesserungen werden kurzfristig umgesetzt und angekündigt. Im Rheinland dauern Verbesserungen für die Fahrgäste fast 11 Jahre. Sogar eine Schnecke ist schneller von Köln nach Düsseldorf.

Für eine Verbesserung des Takts und mehr Züge ist ein Ausbau des Bahnknotens Köln und der Hauptstrecken dringender erforderlich.

Roland Schüler



www.kontrola.de Wir bauen Häuser.

Köln Messe/Deutz

Zweiter „Hauptbahnhof“ für Köln?

Vor wenigen Monaten wurde in der Lokalpresse erneut eine Seilbahn über den Rhein zwischen dem Bahnhof Köln Messe/Deutz und dem Hauptbahnhof ins Gespräch gebracht. Der Deutzer Bahnhof soll dank Seilbahn wie ein „Terminal 2“ des Hauptbahnhofs funktionieren, ähnlich wie bei einem Flughafen. Dies lehnt der VCD Kreisverband Köln und Umgebung grundsätzlich ab.

Eine solche Lösung erfordert lästige und zeitaufwendige Transfers zwischen den beiden Bahnhöfen, die vor allem für Fahrgäste mit schwerem Gepäck oder Mobilitätseinschränkung ein Ärgernis sind. Die Fahrt mit der Eisenbahn wird unattraktiv, wenn allein in Köln zweimal umgestiegen werden muss. Den Fahrgästen wird nicht zu vermitteln sein, warum sie per Transfer von Deutz zum Hauptbahnhof einen Zug erreichen

sollen, der Deutz kurze Zeit vorher oder später ohne Halt passiert.

Stattdessen bietet sich die Aufwertung des Deutzer Bahnhofs zum vollwertigen Fernverkehrsknoten an. Eckpunkte dieses Konzeptes sind:

- Verstärkte Nutzung des Bahnhofs Deutz-Tief für die ICE-Züge in Nord-Süd-Richtung, dadurch Entlastung des Hauptbahnhofs und der Hohenzollernbrücke
- Halt aller Fernverkehrszüge in Köln-Deutz zur Ermöglichung des direkten Umstiegs zwischen den Fernverkehrszügen und des Übergangs auf alle Stadtbahnlinien (außer Linie 7)
- Zügige Umsetzung der Planung zum Bau eines weiteren Bahnsteigs
- Umfassende Modernisierung und bauliche Aufwertung des Deutzer

Bahnhofs, Schaffung barrierefreier Verhältnisse

- Verbesserung der Fahrgastinformation im Bahnhof

Der Deutzer Bahnhof ist durch seinen guten Anschluss an den ÖPNV – auch wenn die Übergangswege zu den Stadtbahnlinien 1, 3, 4 und 9 etwas länger sind – und seine einfache Erreichbarkeit mit dem Auto ebenso als Fernverkehrsknoten geeignet wie der Hauptbahnhof. Die Messe und der Büro- und Medienstandort Deutz profitieren vom direkten Anschluss an den Fernverkehr. Die Verteilung der Fahrgastströme entlastet den sehr stark frequentierten Hauptbahnhof und entzerzt die Zufahrt mit Auto, Bus und Stadtbahn.

Frederick Aldenhoven



Friedensbildungswerk Köln

staatl. anerkannte Einrichtung der Erwachsenenbildung NRW

Bildungsurlaube • Sprachen • Konfliktlösung

Mediation in verschiedensten Lebenslagen

Mediationsfortbildungen
als Bildungsurlaub anerkannt

- **Ausbildung zur Mediatorin/Mediator – fünf Stufen**
Einführung, Aufbau, Fortgeschrittene, Vertiefung, Kompetenz
- **In Architektur, Planen und Bauen –**
in Zusammenarbeit mit Architektenkammern in NRW und Niedersachsen.
- **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**

FBK

Obenmarspforten 7-11
50667 Köln
Tel.: 0221-592 19 45
E-Mail: fbkkoeln@t-online.de

Sprachkurse als Bildungsurlaub

Land, Leute und Kultur kennen lernen

Eine Sprache zu lernen kann weit mehr sein als bloß Vokabeln und Grammatik zu lernen, unsere Sprachkurse sind kleine Entdeckungsreisen zu europäischen Nachbarn und weiter entfernten Völkern.

- ▶ **Niederländisch**
- ▶ **Neugriechisch**
- ▶ **Polnisch**
- ▶ **Russisch**
- ▶ **Hocharabisch**



Aktuelle Termine unter
www.friedensbildungswerk.de



RB 25 und RE 9

Verbesserung angekündigt

Für die Bahnen im Bergischen und längs der Sieg könnte es in absehbarer Zeit Fortschritte geben

Wer kennt nicht die ständigen Bauarbeiten an den Bahnstrecken der RB 25 (Oberbergische Bahn) und der RE 9 im Siegtal? Seit Jahren wird gebaut, der Zugverkehr unterbrochen, unzureichender Ersatzverkehr eingerichtet. Weder ist ein Ende in Sicht, noch spürt der Fahrgast eine Verbesserung. Nach den Bauarbeiten ist wie vor den Bauarbeiten, die Züge werden nicht schneller und fahren nicht häufiger, Bahnsteige und Bahnhöfe verfallen immer mehr – besonders längs der Fahrstrecke der RB 25. Wofür wird eigentlich gebaut? Um den gleichen Zustand wie vorher zu erreichen? Wozu neue elektronische Stellwerke? Was sollen neue Gleise, wenn die Züge weder schneller werden noch häufiger fahren? Der Sinn der vielen Investitionen und des Ärgers während der Bauarbeiten erschließt sich dem Fahrgast nicht.

Nun soll es sich aber ändern! Kurz vor der Landtagswahl NRW werden wieder Verbesserungen versprochen, die bis zum Winterfahrplan 2012 Wirklichkeit werden sollen:

- Realisierung des 30-Minutentakts in der Hauptverkehrszeit bis Gummersbach. Seit gut fünf Jahren ist vom 30-Minutentakt bis Engelskirchen die Rede. Bis heute ist nichts passiert – und nun gleich bis Gummersbach!
- Anpassung Bahnhof Engelskirchen an das elektronische Stellwerk Köln-Deutz. Dabei werden doch schon seit Jahren die elektronischen Strippen gezogen. Dass manchmal im Stellwerk Deutz die Elektronik ausfällt und keine Sicherung durch parallele Elektronik vorhanden ist, sei nur nebenbei bemerkt.
- Verlängerung von Marienheide nach Meinerzhagen. Von der ursprünglich angedachten Verlängerung bis Lüdenscheid mit Weiterfahrt nach Hagen redet nun aber keiner mehr.

Bleibt zu hoffen, dass sich auch tatsächlich etwas tut, denn Versprechungen gibt es schon seit Jahren.

Schnelle Verbindungen erforderlich

Dringend notwendig sind schnellere Fahrzeiten: Eine Stunde zwischen Gummersbach und Köln und anderthalb Stunden von Siegen nach Köln sind einfach nicht attraktiv. Doch davon ist keine Rede. Neben Regionalbahn und Regionalexpress fehlt der Schnellzug als weitergehendes komfortables und schnelles Angebot. Er könnte auch Interregio heißen, wenn das „Produkt“ nicht so knallhart von Herrn Mehdorn abgeschafft worden wäre und damit zum Fernverkehr gehört. Beim NVR gibt es ja nur Nahverkehr zwischen Aachen und Siegen sowie zwischen Trier, Köln und Marienheide.

Roland Schüler



Einmalig in Köln – neu in Nippes: Autofreies Wohnen!

Stellwerk 60 ist das im Kölner Stadtteil Nippes angesiedelte autofreie Wohnprojekt. Noch heute wird durch Straßennamen wie „Sechzigstraße“ oder die Bezeichnung „Sechzigveedel“ auf die Geschichte des Stellwerks 60 aufmerksam gemacht. Heute entsteht dort, wo früher Lokomotiven und Waggons repariert wurden, die erste autofreie Siedlung Kölns. Schon heute gilt das größte Wohnprojekt dieser Art in Deutschland als zukunftsweisend. Lebensqualität soll in dieser neu entstehenden Siedlung an erster Stelle stehen.

Die Menschen, die hier wohnen möchten, sollen umweltbewusst, modern und fortschrittlich wohnen können. Ebenfalls soll das Mobilitätsangebot vielseitig genutzt werden. Mehr Grün, mehr Miteinander und mehr Sicherheit sollen für unsere Mieter ein Muss sein, da hier der Stress und Lärm der Großstadt und die Verkehrsgefährdung wegfallen. In der Siedlung wird es keine zugedachten Straßen, Motorlärm oder schädliche Abgase geben, sondern Fuß- und Radwege. Das Wohngebiet Stellwerk 60 ist für jeden, der wirklich autofrei leben möchte.



Unverb. Illustration

1- bis 4-Raum-Wohnungen
Vermietungsbeginn: 01.11.2009

**Beratung
und Vermietung:**

Claudia Rudolph
Telefon 0221-20 11-529
Claudia.Rudolph@gag-koeln.de

www.gag-koeln.de

Wohnen. Wohlfühlen. Leben.

GAG M
Immobilien AG

Mietbeispiele

- 1-Zimmer-Wohnung**, ca. 45 qm, Bahnwärter Weg 108
Warmmiete 370,40 € (6,20 €/qm Kaltmiete), WBS B
- 2-Zimmer-Wohnung**, ca. 60 qm, Am alten Stellwerk 58
Warmmiete 561,94 € (6,20 €/qm Kaltmiete), WBS B
- 3-Zimmer-Wohnung**, ca. 78 qm, Am alten Stellwerk 62
Warmmiete 730,24 € (6,20 €/qm Kaltmiete), WBS B
- 4-Zimmer-Wohnung**, ca. 97 qm, Am alten Stellwerk 52
Warmmiete 908,28 € (6,20 €/qm Kaltmiete), WBS B

VRS und Thalys Kostenloser ÖPNV in Köln

Wer mit einem Thalys-Ticket in der Domstadt unterwegs ist, hat die Möglichkeit, am Tag der Thalys-Reise die VRS-Verkehrsmittel in Köln kostenlos zu nutzen. Dies ist Folge einer am 13. Dezember 2009 gestarteten Kooperation zwischen Thalys, dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) im Rahmen von ThalysConnect.

Im Unterschied zum beliebten „City-Ticket“-Service für BahnCard-Inhaber der DB gilt dieses Angebot nicht nur für

Reisende, die in Köln ankommen, sondern auch für Thalys-Reisende, die ab Köln beispielsweise nach Brüssel oder Paris möchten. Sie können mit Bus und Bahn in der Tarifzone 1b zum Kölner Hauptbahnhof anreisen und zeigen bei einer KVB-Kontrolle lediglich ihr Thalys-Ticket vor.

Einschränkung: Dieses Angebot gilt nur für Originaltickets von Thalys, nicht für selbstausgedruckte Tickets und den „Ticketless“-Service.

Eberhard Blocher



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.

Einem Teil der Auflage liegen Prospekte der VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH, der VEB Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH und der NRW Radtour 2010 von NRW-Stiftung und WestLotto bei.

Wir bitten um freundliche Beachtung.

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, Fahrgastrechte
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
Mülheimer Fahrrad Gruppe mfg
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 Dt. 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 Dt. 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

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

adfc-koeln@netcologne.de

www.autofreie-siedlung-koeln.de

www.muelheimer-freiheit.net/mfg/

www.pro-bahn.de

www.nahverkehr-online.de

www.verkehrsinfo.nrw.de

Köln - Rikscha Gutscheine

Lassen Sie mal
„Rad fahren“
Verschenken Sie Gutscheine für
außergewöhnliche Rikschafahrten
in Köln!

Tel.: 0221 60 47 89
www.koeln-rikscha.de
info@koeln-rikscha.de

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-Büro, 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.
 030/28 03 51-0
www.vcd.org



VCD
 Verkehrsclub
 Deutschland

Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

Ich trete dem VCD zum 01. . 20 bei.

- | | |
|--|--------------------------|
| ☐ Einzelmitgliedschaft | Jahresbeitrag
44 Euro |
| ☐ Haushaltsmitgliedschaft
<small>alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)</small> | 55 Euro |
| ☐ Reduzierter Beitrag
<small>(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)</small> | 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**

**Im Doppeldecker-
bus lieber oben
oder unten sitzen?**

**Sylt oder Schweiz?
Wohin geht die
nächste Bahnreise?**

**Kann ich eigentlich
mit meinen
High-Heels mit dem
Mountainbike zum
Einkaufen fahren?**



Vieles ist Geschmackssache. Klimaschutz nicht.

Welche Farbe Ihr neues Rad haben soll, das müssen Sie selbst entscheiden. Welches Pedelec für Sie das Richtige ist, ob sich Carsharing für Sie lohnt oder wie Sie entspannt ohne Auto verreisen können – da sind wir Experten. Das VCD-Klimateam kann Ihnen sagen, wie Sie klimaschonend unterwegs sein können und dabei auch noch Geld sparen. Unter der kostenlosen Hotline beantwortet Ihnen das VCD-Klimateam alle Fragen rund um das Thema Mobilität.

Ihre Beratung zur klimabewussten Mobilität:

0800/20 30 900 (kostenfreier Anruf)

www.verbraucherfuersklima.de

VCD · Rudi-Dutschke-Str. 9 · 10969 Berlin · vcd.org



für mich. für dich. fürs klima. – eine Allianz aus:



Gefördert durch:



www.kvb-koeln.de

Ihr Beitrag zum Klima?

Mehr Bus & Bahn fahren!

- + EinzelTicket: ganz Köln mit Preisstufe 1b
- + TagesTicket: Solo- oder Gruppentour zu 2-5 Leuten
- + Im Abo: MonatsTicket, Aktiv60Ticket, Formel9Ticket



Menschen bewegen