



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung



- **Radverkehr:** Raumgewinn
- **Nahverkehr:** Unibus startet
- **Sicherheit in Bussen und Bahnen:** Verhaltensregeln

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!

Gleich zwei verkehrspolitische Wunder kann der VCD Köln in seinem Jubiläumsjahr vermelden: Die **Ampel am Sudermannplatz** ist abgebaut und der **Bus auf der Inneren Kanalstraße** fährt ab Dezember! Das erste Thema hat uns seit über einem Jahr beschäftigt, das zweite sogar nahezu zwanzig Jahre. Offensichtlich zahlt es sich doch aus, ein Anliegen auch langfristig im Blick zu behalten.

Auch in Zukunft wird Beharrlichkeit gefragt sein, um die Mobilitätsprobleme in unserer Stadt zu lösen. Ein Beitrag dazu wird sicherlich der zunehmende **Radverkehr** sein, dem wir auch unser Titelfoto gewidmet haben. Es zeigt die neu gestaltete Verkehrsfläche auf dem Mühlenbach. Aus der Innenstadt kommende Radfahrer können sich künftig gefahrlos zum Linksabbiegen in Richtung Severinstraße einordnen.

Diese und diverse andere Verbesserungen wünscht sich auch die **Fahrradgruppe des VCD Köln**, die in diesem Jahr einen starken personellen Zuwachs verzeichnen konnte und sich derzeit vorrangig mit Erleichterungen für den Radverkehr längs der Ost-West-Achse zwischen Deutz und Rudolfplatz befasst.

Die zweite aktive Interessenvertretung des Kölner VCD, der **Arbeitskreis ÖPNV**, hatte auch Anteil am großen Erfolg der anlässlich unseres Jubiläums durchgeführten Veranstaltungen, beispielsweise der Besichtigungen der KVB-Werkstatt in Weidenpesch und der Verkehrsleitzentrale im Stadthaus. Auch in diesem Jahr wird es wieder Veranstaltungen geben.

Wie es in 2010 weitergeht, können wir dann am **22. Januar ab 19.30 Uhr im Cafe Elefant** bei unserem **traditionellen Neujahrstreffen** besprechen.

Bis dann!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



22. Januar 2010

Wir laden ein

Ein neues Jahr – neue Herausforderungen, auch im Jahr 2010, für den VCD, andere Verkehrsinteressierte und ihre Vereine. Daher laden wir nach guter Tradition herzlich ein zum Gedankenaustausch, zu Rückblicken und Zukunftsgedanken beim

**Neujahrstreffen
am Freitag, dem 22. Januar
ab 19.30 Uhr im Café Elefant,**

Weißenburgstr. 50 (Stadtbahn Reichenspergerplatz) bei Blini, Kölsch oder anderen leckeren Sachen in nettem Ambiente. Die Kosten für die Speisen werden vom VCD getragen.

VCD Köln und Umgebung



Inhalt

Nahverkehr

Buslinie auf der Inneren Kanalstraße.....	4
Zivilcourage und Selbstverteidigung – aber wie?.....	6
Kostenlose Mitfahrt für Polizeibeamte	7
Weiter mit Bus und Bahn durch die Südstadt	7
Schulweg als Erlebnisraum.....	8
Investor fördert Busverkehr	8
Auskunft im Web	8
Ampelschaltungen auf dem Prüfstand	9
VRS-Aktion: Mobilität trifft Kunst.....	17

Fuß- und Radverkehr

Radtourismus wird gelockt	10
Mehr Personal und mehr Service.....	11
Gute Radverkehrsstandards in Köln setzen	12
Längst überfällig – ein Kommentar	13
Agnesviertel: Probleme für Fußgänger und Radfahrer	14
Sudermannstraße: Eine Ärger-Ampel weniger	15
Köln-Deutz: Umweltgerecht zur Arbeit?	16
Mülheimer Brücke: Was gilt?	15
Mietfahrräder: Mein Rad oder unser Rad?	25

Bahnverkehr

Ruhrthalbahn: Von Euskirchen bis Heinsberg	21
Neue Automaten bei DB Bahn.....	22
Neue Fahrgastrechte: Ein Überblick.....	23
Bahnverkehr: kurz notiert	23
Bahnbezeichnungen: Wirrköpfe beherrschen das Land.....	23
Rhein-Ruhr-Express: Für einen Halt in Köln-Mülheim	24

Autoverkehr

Individualverkehr: Ausblicke in die mögliche Zukunft	18
Autokrise: Die Krise geht weiter	20
cambio Carsharing: Neue Knoten im Netzwerk	21

Service & Termine

Einladung zum VCD-Neujahrstreffen	3
Cyclonia: Neue Fahrradmesse in Köln	12
VCD-Exkursionen: Veranstaltungsreihe wird fortgesetzt... ..	28
Bonner Radreisemesse	29
Kontakte – Infos – Hilfe	29

VCD

Mitgliederversammlung 2009	26
Rückblick auf die 2. Kölner Fahrradsternfahrt	26
Neues Infoportal: RADschlag.....	26
Autofreier Tag: Ein Rückblick in Bildern.....	27
Fahrradanhänger gestiftet.....	29
Impressum.....	29
Kontakte	30
Spendenaufruf	30

Die Buslinie auf der Inneren Kanalstraße kommt endlich Über den Lohn für langfristiges Engagement

Sie mutet ein wenig an wie die Unendliche Geschichte, die Chronologie zur Buslinie auf der Inneren Kanalstraße, die nun endlich eingerichtet wurde.

Im Dezember erfolgt ein lange überfälliger Lückenschluss im Kölner ÖPNV-Netz – eine „tangential“ Querverbindung, die es zwischen Ring und Gürtel bislang nicht gab. Diese Lücke erzwang bislang lange Umwegfahrten in die überfüllte Innenstadt, um dann wieder aus ihr heraus in den benachbarten Stadtteil zu fahren. Dies kostete Zeit und unnötig viele Kapazitäten im ohnehin schon überlasteten Kölner Innenstadtnetz.

Ab dem 13. Dezember 2009 wird die Buslinie 142 geändert. Im Norden wird sie bis zum Merheimer Platz verlängert und verkehrt von dort über den S-Bahnhof Nippes zum Bahnhof Ehrenfeld und im weiteren Verlauf über den Gürtel und die Weinsbergstraße. Von dort biegt sie

dann in Richtung Süden auf die Innere Kanalstraße/Universitätsstraße ab. An den Universitätsgebäuden vorbei, endet sie an der Verknüpfungshaltestelle mit der Linie 18, der Weißhausstraße.

Die Taktung wird wochentags bei 20 Minuten zwischen 6 und 20.30 Uhr und samstags bei 30 Minuten zwischen 8 und 18.30 Uhr liegen. An Sonn- und Feiertagen verkehrt der Bus nicht.

Wichtige Verbesserungen

Mit der Einrichtung dieser Buslinie werden wichtige Verbesserungen im Kölner ÖPNV-Netz erreicht:

- Zahlreiche im südlichen Nippes und in Ehrenfeld wohnende Studierende haben nun endlich den lange ersehnten direkten Anschluss an die Orte ihres Studiums erhalten. Für sie entfallen die Umwegfahrten in die Kölner Innenstadt auf dem Weg zur Univer-

sität. Dies gilt natürlich auch für die Bürger, deren Fahrtziele in den Stadtteilen Sülz und Zollstock liegen.

- Einer der wichtigen Umsteigepunkte in Köln, der Bahnhof Ehrenfeld, wird nun direkt an die Universität und die umgebenden Stadtteile angebunden.
- Die ÖPNV-Anbindung der in den letzten Jahren entstandenen Bürostandorte entlang der Inneren Kanal- und der Universitätsstraße wird durch die Buslinie erheblich attraktiver. Auch die Bürogebäude an der Luxemburger Straße (Justizgebäude, Arbeitsagentur und ADAC-Zentrale) werden verkehrlich aufgewertet. Ein Argument mehr für diese Firmen, für ihre Mitarbeiter ein Jobticket zu bestellen.

Was lange währt ...

Dass zwischen der ersten Forderung nach dieser Buslinie bis zu ihrer Verwirklichung zwanzig Jahre liegen, macht deutlich, wie sich langfristiges Engagement lohnen kann – und welch dicke Bretter manchmal zu bohren sind!

Die GRÜNEN schrieben die Forderung nach einem umfassenden Buskonzept in ihr Wahlprogramm zur Kommunalwahl 1989. Und sie verfolgten sie weiter. Das Buskonzept sollte die für Köln bis dahin übliche Verkehrsplanung nach Gusto ersetzen und ein stabiles Gerüst für den Kölner ÖPNV werden. Ein Bremer Verkehrsplanungsbüro wurde beauftragt, eine fachlich fundierte Konzeption zu erarbeiten. Ein Bestandteil war die Buslinie Innere Kanalstraße – so ihr zukünftiger Arbeitstitel – mit ihrer stadtteilverbindenden Funktion.

Probetrieb mit Menschenkette

1991 wurde die Einrichtung der Buslinie im Aufsichtsrat der KVB beantragt. Flankiert wurde der Antrag durch eine medienwirksame Aktion im Dezember 1991: Ein Kooperationskreis aus GRÜNEN, dem VCD Köln und den ASten (Studierendenvertretern) von Uni und Sporthochschule Köln mietete bei der KVB für zwei Stunden einen Bus für

142		Weißhausstr. – Universität – Weinsbergstr. – Gürtel – Bf Ehrenfeld – Liebigstr. – Nippes															KVB  VRS		gültig ab 13.12.2009	
		Montag – Freitag															Samstag			
Haltestellen																				
Weißhausstr.		6.06	6.26	6.46	7.06	7.26	7.46	8.06	8.26	8.46	20.06	7.36	8.06	8.36	9.06	9.36	18.06			
Universität		6.07	6.27	6.47	7.07	7.27	7.47	8.07	8.27	8.47	20.07	7.37	8.07	8.37	9.07	9.37	18.07			
Bachemer Str.		6.09	6.29	6.49	7.09	7.29	7.49	8.09	8.29	8.49	20.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	18.09			
Universitätsstr.		6.11	6.31	6.51	7.11	7.31	7.51	8.11	8.31	8.51	20.11	7.41	8.11	8.41	9.11	9.41	18.11			
Innere Kanalstr.		6.13	6.33	6.53	7.13	7.33	7.53	8.13	8.33	8.53	20.13	7.43	8.13	8.43	9.13	9.43	18.13			
Mechternstr.		6.14	6.34	6.54	7.14	7.34	7.54	8.14	8.34	8.54	20.14	7.44	8.14	8.44	9.14	9.44	18.14			
Geisselstr.		6.15	6.35	6.55	7.15	7.35	7.55	8.15	8.35	8.55	20.15	7.45	8.15	8.45	9.15	9.45	18.15			
Weinsbergstr./Gürtel		6.16	6.36	6.56	7.16	7.36	7.56	8.16	8.36	8.56	20.16	7.46	8.16	8.46	9.16	9.46	18.16			
Venloer Str./Gürtel	an	6.18	6.38	6.58	7.18	7.38	7.58	8.18	8.38	8.58	alle 20	7.48	8.18	8.48	9.18	9.48	alle 18			
Venloer Str./Gürtel	ab	6.19	6.39	6.59	7.19	7.39	7.59	8.19	8.39	8.59	20.19	7.49	8.19	8.49	9.19	9.49	30	18.19		
Bf Ehrenfeld		6.21	6.41	7.01	7.21	7.41	8.01	8.21	8.41	9.01	Min. 20	7.51	8.21	8.51	9.21	9.51	Min. 18			
Liebigstr.		6.23	6.43	7.03	7.23	7.43	8.03	8.23	8.43	9.03	20.23	7.53	8.23	8.53	9.23	9.53	18.23			
Schadowstr.		6.24	6.44	7.04	7.24	7.44	8.04	8.24	8.44	9.04	20.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	18.24			
Schirmerstr.		6.24	6.44	7.04	7.24	7.44	8.04	8.24	8.44	9.04	20.24	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	18.24			
Pettenkoferstr.		6.25	6.45	7.05	7.25	7.45	8.05	8.25	8.45	9.05	20.25	7.55	8.25	8.55	9.25	9.55	18.25			
Methweg		6.26	6.46	7.06	7.26	7.46	8.06	8.26	8.46	9.06	20.26	7.56	8.26	8.56	9.26	9.56	18.26			
Nippes S-Bahn		6.28	6.48	7.08	7.28	7.48	8.08	8.28	8.48	9.08	20.28	7.58	8.28	8.58	9.28	9.58	18.28			
Sechzigstr.		6.29	6.49	7.09	7.29	7.49	8.09	8.29	8.49	9.09	20.29	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	18.29			
Zonser Str.		6.30	6.50	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.50	9.10	20.30	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	18.30			
Merheimer Platz		6.31	6.51	7.11	7.31	7.51	8.11	8.31	8.51	9.11	20.31	8.01	8.31	9.01	9.31	10.01	18.31			

142		Nippes - Liebigstr. - Bf Ehrenfeld - Gürtel - Weinsbergstr. - Universitätsstr. - Weißhausstr.																		KVB	VRS
																				gültig ab 13.12.2009	
		Montag - Freitag										Samstag									
Haltestellen																					
Merheimer Platz		6.03	6.23	6.43	7.03	7.23	7.43	8.03	8.23	8.43	20.03	7.51	8.21	8.51	9.21	9.51	18.21				
Zonser Str.		6.04	6.24	6.44	7.04	7.24	7.44	8.04	8.24	8.44	20.04	7.52	8.22	8.52	9.22	9.52	18.22				
Sechzigstr.		6.05	6.25	6.45	7.05	7.25	7.45	8.05	8.25	8.45	20.05	7.53	8.23	8.53	9.23	9.53	18.23				
Nippes S-Bahn		6.06	6.26	6.46	7.06	7.26	7.46	8.06	8.26	8.46	20.06	7.54	8.24	8.54	9.24	9.54	18.24				
Methweg		6.08	6.28	6.48	7.08	7.28	7.48	8.08	8.28	8.48	20.08	7.56	8.26	8.56	9.26	9.56	18.26				
Pettenkoferstr.		6.09	6.29	6.49	7.09	7.29	7.49	8.09	8.29	8.49	20.09	7.57	8.27	8.57	9.27	9.57	18.27				
Schirmerstr.		6.10	6.30	6.50	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.50	20.10	7.58	8.28	8.58	9.28	9.58	18.28				
Schadowstr.		6.11	6.31	6.51	7.11	7.31	7.51	8.11	8.31	8.51	20.11	7.59	8.29	8.59	9.29	9.59	18.29				
Liebigstr.		6.12	6.32	6.52	7.12	7.32	7.52	8.12	8.32	8.52	alle 20.12	8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	alle 18.30				
Bf Ehrenfeld		6.15	6.35	6.55	7.15	7.35	7.55	8.15	8.35	8.55	20.15	8.03	8.33	9.03	9.33	10.03	30.18.33				
Venloer Str./Gürtel		6.16	6.36	6.56	7.16	7.36	7.56	8.16	8.36	8.56	Min. 20.16	8.04	8.34	9.04	9.34	10.04	Min. 18.34				
Weinsbergstr./Gürtel		6.18	6.38	6.58	7.18	7.38	7.58	8.18	8.38	8.58	20.18	8.06	8.36	9.06	9.36	10.06	18.36				
Geisselstr.		6.19	6.39	6.59	7.19	7.39	7.59	8.19	8.39	8.59	20.19	8.07	8.37	9.07	9.37	10.07	18.37				
Mechternstr.		6.20	6.40	7.00	7.20	7.40	8.00	8.20	8.40	9.00	20.20	8.08	8.38	9.08	9.38	10.08	18.38				
Innere Kanalstr.		6.21	6.41	7.01	7.21	7.41	8.01	8.21	8.41	9.01	20.21	8.09	8.39	9.09	9.39	10.09	18.39				
Universitätsstr.		6.23	6.43	7.03	7.23	7.43	8.03	8.23	8.43	9.03	20.23	8.11	8.41	9.11	9.41	10.11	18.41				
Bachemer Str.		6.26	6.46	7.06	7.26	7.46	8.06	8.26	8.46	9.06	20.26	8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	18.44				
Universität		6.29	6.49	7.09	7.29	7.49	8.09	8.29	8.49	9.09	20.29	8.17	8.47	9.17	9.47	10.17	18.47				
Weißhausstr.		6.32	6.52	7.12	7.32	7.52	8.12	8.32	8.52	9.12	20.32	8.20	8.50	9.20	9.50	10.20	18.50				

Fahrplan der neuen Linie 142 (ab 13. Dezember 2009)

satte 216,60 Mark an. Dieser fuhr dann einen „Probetrieb“ von der damaligen Pädagogischen Hochschule über die Universitätsstraße zur Universität. Mitwirkende bildeten hierfür extra eine Menschenkette, die eine symbolische Busspur abtrennte.

Diese Aktion blieb nicht ohne Folgen: Sowohl die Polizei als auch KVB und Politik reagierten ein wenig empfindlich. Das Mitglied des Aufsichtsrates, das den Bus angemietet hatte, wurde hierfür sogar mit Stimmenmehrheit von SPD und CDU offiziell gerügt. Der Antrag zur Einrichtung der Buslinie wurde übrigens mit gleicher Mehrheit abgelehnt.

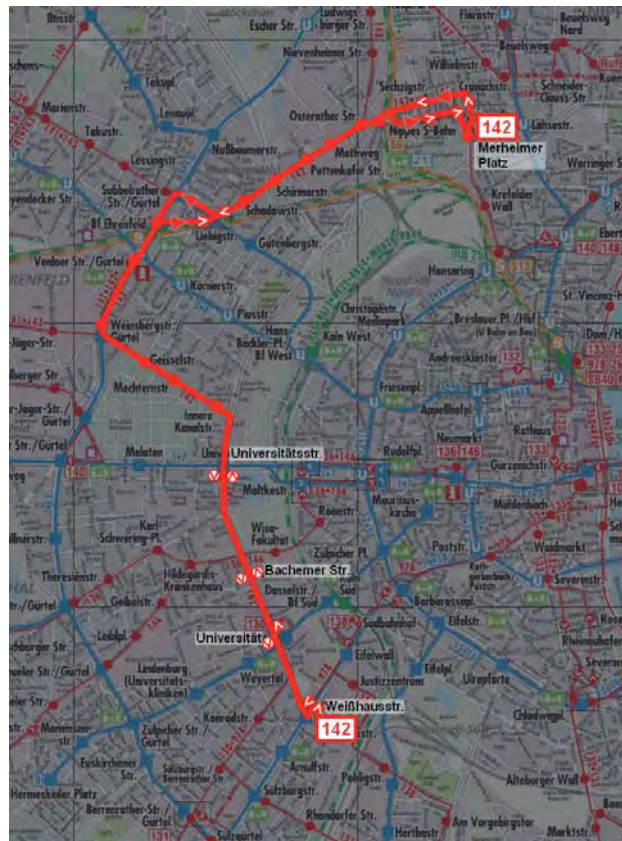
Semesterticket

Zum Wintersemester des Jahres 1993/94 gab es einen Quantensprung für die ÖPNV-Mobilität der Studierenden: Das Semesterticket wurde eingeführt, das alle Studierenden automatisch in den Besitz eines Dauerfahrscheins brachte. Denjenigen jedoch, die sich in Ehrenfeld oder dem südlichen Nippes niedergelassen hatten, wurde keine attraktive Anbindung an die Universität geboten. Ihre Routen führten in der beschriebenen Manier in die Innenstadt hinein, um dann wieder aus ihr heraus zu fahren.

Moderne Technik – gute Zahlen

Aufgrund der Eingabe eines Bürgers beschäftigte sich die Stadtverwaltung dann im Jahre 1999 erneut mit unserer Buslinie. Und siehe da: Moderne Technik erlaubte es, Zahlen über mögliche Fahrgastaufkommen, Umsteiger und Kapazitätsentlastungen an anderer Stelle zu prophezeien. Die Zahlen waren überraschend positiv: Die errechnete Fahrgastzahl war so hoch, dass man eine schon eingerichtete Buslinie nie und nimmer abgeschafft hätte.

Das größte Problem war jedoch die Finanzierung der zusätzlichen Kosten zwischen 500.000 und 700.000 Mark. Da die meisten errechneten Fahrgäste dieser Buslinie Studierende waren, sollten sich diese auch finanziell an der Buslinie beteiligen. Dies war aufgrund



Streckenverlauf der neuen Linie 142 (Grafik: KVB)

der Einheitlichkeit des Semesterticket-Preises für alle Hochschulen jedoch nicht möglich. Auch die Akquise neuer Jobticket-Unternehmen scheiterte und so wurde das Projekt Buslinie Innere Kanalstraße von der damaligen Ratsmehrheit aus CDU und FDP feierlich beerdigt. Mutmaßlich ging es wohl weniger um die zu übernehmenden Kosten als mehr um die Angst, einen im Stau stehenden Bus fahren zu lassen. Verkehrsbeobachtungen bescheinigen aber, dass es durchaus viel Verkehr auf der Inneren Kanalstraße gibt, aber relativ wenige Staus.

Aus ihrem Dornröschenschlaf wachgeküsst wurde die Idee dann wieder, als sie durch neue politische Mehrheiten befördert wurde – dem rot-grünen Kernbündnis der letzten Wahlperiode. Am 9. September 2008 wurde die Stadtverwaltung aufgefordert, Varianten für die Buslinie Innere Kanalstraße vorzulegen, und das tat sie.

Kontrovers diskutiert

Die vorgelegten Varianten wurden kontrovers diskutiert. Im Kern ging es um eine abgespeckte Variante, die sehr zeitnah, nämlich schon in diesem Dezember umgesetzt werden konnte, und um

eine aufwändigere, die bauliche Maßnahmen für eine Beschleunigung und die Weiterführung zu anderen wünschenswerten Zielen vorsah. Den politischen Entscheidungsträgern war jedoch die schnellstmögliche Umsetzung der Buslinie wichtig, so dass zunächst nur die erste Variante beschlossen wurde, die sich am leichtesten umsetzen ließ.

Den Wermutstropfen des wegfällenden Teilstücks zwischen Albrecht-Dürer-Platz und Friesenplatz glaubte man, angesichts der sehr geringen Fahrgastzahlen in diesem Bereich verschmerzen zu können.

Ausbau – Perspektiven

Trotzdem stehen natürlich die Optionen des Ausbaus und der Weiterentwicklung auf der Agenda. Diese gilt es, nach Einrichtung der Kernbuslinie mit den ersten Erfahrungswerten umzusetzen. Mögliche Optionen sind neben den Beschleunigungsmaßnahmen wie Busschleusen an Ampelanlagen auch die Weiterführung zum Südbahnhof oder in die Südstadt zum Chlodwigplatz. Gerade letzteres ist aufgrund der hohen Dichte an dort wohnenden Studierenden eine attraktive Verlängerung. Mit der Beschleunigung steht auch eine Verdichtung des Fahrplankontaktes als Option an.

Rückmeldungen an den VCD

Damit wir vom VCD die Verbesserung der Buslinie optimal unterstützen können, sind wir auf Rückmeldungen unserer Mitglieder und Leser angewiesen. Diese können uns per E-Mail zugesandt werden: info@vcd-koeln.de.

Uns interessieren natürlich Kommentare zum Streckenverlauf, der Taktung oder der Fahrplanzuverlässigkeit der neuen Buslinie 142. Verbesserungsvorschläge und Optionen für die Buslinie sind uns hierbei sehr willkommen.

Der VCD wird sich weiter engagiert für eine optimale Busanbindung einsetzen – wie schon in den letzten zwanzig Jahren.

Markus Graf



Gewalt im öffentlichen Raum

Zivilcourage und Selbstverteidigung – aber wie?

Ein Mann hat in München im September in der S-Bahn vier Kindern beigegeben, als sie von zwei Jugendlichen bedroht wurden. Er konnte die Kinder beschützen, bezahlte dies aber mit seinem Leben. Noch auf dem Bahnsteig wurde er nach Verlassen der S-Bahn getötet.

Entgegen dem Eindruck, den man tagtäglich durch die Medien vermittelt bekommt, nimmt die Gewaltkriminalität erfreulicherweise seit einigen Jahren leicht ab. Auch haben öffentliche Verkehrsmittel keinen überdurchschnittlichen Anteil an den Tatorten. Dennoch kann jeder in eine gefährliche Situation geraten und fragt sich, wie das eigene Sicherheitsgefühl – egal ob als Opfer oder als (potenzieller) Helfer – verbessert werden kann:

- Wie verhalte ich mich, wenn ich sehe, dass jemand Hilfe braucht?
- Kann ich überhaupt helfen, ohne meine Gesundheit oder gar mein Leben zu gefährden?
- Wie kann ich, wenn ich selber bedroht oder attackiert werde, Hilfe von Menschen bekommen, die das Ganze beobachten?

Aus diesem aktuellen Anlass habe ich ein Gewalt-Präventionstraining besucht. Der Dozent war Polizist und langjähriger Experte auf dem Gebiet. Der Kurs kostet nichts, nur ein paar Stunden Aufmerksamkeit.

Es gibt keine Patentrezepte, die in jeder Situation helfen. Jeder Täter tickt anders, und jede Situation ist anders. Der Täter weiß auch nicht, was ihn erwartet. Und Täter sind faul und feige: Sie scheuen in der Regel größeren Aufwand und Risiko.

Tipps für Opfer ...

- Potenzielle Gefahrensituationen von vornherein vermeiden, etwa unbelebte und schlecht ausgeleuchtete Plätze und Wege; soweit möglich in Gesellschaft gehen.
- In der U-Bahn vorne in die Nähe des Fahrers setzen.

- Bei Provokationen versuchen, ruhig zu bleiben und diesen aus dem Weg zu gehen, zum Beispiel zu anderen Menschen oder einfach weg. Wenn der Widersacher folgen muss, erhöht dies seinen Aufwand und sein Risiko.

- Niemals den Täter duzen, immer siezen. Dann ist den Umstehenden klar, dass es sich nicht um einen persönlichen Konflikt handelt.

- Umstehende nicht als Masse ansprechen („Hilfe!“), sondern gezielt: „Sie mit dem grünen Pullover, rufen Sie die Polizei!“ Das Phänomen, dass gerade bei einer größeren Anzahl von Menschen niemand hilft, nennt man Verantwortungsdiffusion. Die Verantwortung wird auf viele Menschen verteilt. Und keiner möchte sich vor den anderen blamieren und schaut, was sie tun. Auf jemanden, der eindeutig und gezielt angesprochen wurde, schauen alle und er gerät unter Zugzwang.

- Geldbörse und Wertsachen ohne Widerstand herausgeben, wenn man „nur“ dazu aufgefordert wurde und allein ist. Die eigene Gesundheit ist mehr wert.

- Wenn man attackiert wird, allein ist und Wegrennen aussichtslos ist, laut um Hilfe rufen, selbst an einsamen Stellen – der Täter kann nicht wissen, ob nicht doch Zeugen auf ihn aufmerksam werden.

- Wenn auch das nichts hilft, dann sollte man sich wehren. Denn Gegenwehr bedeutet auch erhöhten Aufwand und Risiko. Gerade Frauen haben durch ihre Gegenwehr Schlimmeres verhindert, wenn sie angegriffen wurden,

... und für Helfer

- Vom Täter unbemerkt und aus sicherer Distanz die 110 oder 112 an-



Haltestelle Frankfurter Straße in Köln-Höhenberg.

Bei Neubauten von Bahnstrecken wird viel Wert auf die Vermeidung von „Angsträumen“ gelegt. Bei problematischen Altanlagen hilft starke Beleuchtung.

rufen (geht mit jedem Handy) oder erforderlichenfalls Notruf oder Notbremse betätigen; Vorwürfe von der Polizei sind deswegen nicht zu befürchten.

- Den anderen Zeugen Aufgaben zu teilen: Polizei holen, gemeinsam das Opfer aus der Gefahrenzone holen.
- Den Täter nicht allein ansprechen, um gegen sich gerichtete Aggression zu vermeiden. Wenn man den Täter anspricht, dann siezen. Besser das Opfer gezielt ansprechen („Kann ich Ihnen helfen?“), gegebenenfalls auch mit einem Phantasie-Vornamen ansprechen und aus der Gefahrenzone führen.
- Den Täter nie allein angreifen. Sonst ist die Gefahr noch größer, dass man selbst zum Opfer wird.
- Aussehen und andere Merkmale des Täters einprägen, das Opfer betreuen und sich der Polizei als Zeuge zur Verfügung stellen. Auch das hilft, weitere Straftaten zu verhindern.

Wer sich das nicht traut, ist kein Feigling. Jeder von uns reagiert anders. Ein gewisses Restrisiko bleibt immer. Man muss also versuchen, die Situation einzuschätzen. Wenn man unbemerkt Hilfe holt, ist dies praktisch ohne Risiko.

Termine für Präventionskurse können bei der örtlichen Polizei oder über deren Webseite (Prävention/Vorbeugung) ermittelt werden. Weitere Infos gibt es zum Beispiel unter www.aktion-tu-was.de.

Tim Sinzenich



Mehr Sicherheit in Bahnen

Kostenlose Mitfahrt für Polizeibeamte

Eine Idee aus Nürnberg könnte auch in Köln kostengünstig die Sicherheit in Bussen und Bahnen erhöhen.

Als Konsequenz aus dem S-Bahn-Überfall in München hat die Bayerische Regierung diskutiert, wie durch die Präsenz von Polizei und Sicherheitskräften das Sicherheitsgefühl auf Bahnhöfen und in Zügen verstärkt werden kann, ein auch dem neuen Kölner Oberbürgermeister Jürgen Roters wichtiges Anliegen („Schaffner für die KVB“).

Sehr positive Erfahrung gibt es in Nürnberg, wo Polizeibeamte kostenlos in Zügen mitfahren können. In Bayern gab es im Jahr 2008 insgesamt 890 so genannte Einschreitfälle von Polizisten, die außer Dienst in S- und U-Bahnen anderen geholfen haben. Durch besonders günstige Job-Tickets oder – am besten – die kostenlose Mitfahrt in allen öffentlichen Verkehrsmitteln könnten die Präsenz der Ordnungshüter und damit die Sicherheit weiter gesteigert werden. Daher will der Bayerische Innenminis-

ter eine entsprechende Regelung auf alle öffentlichen Verkehrsmittel des Landes ausdehnen und hat sich hierzu Anfang November an die kommunalen Spitzenverbände und die Dachverbände der Verkehrsunternehmen gewandt und das Thema auf die Tagesordnung der Innenministerkonferenz der Länder gebracht.

Nach Auffassung des VCD auch für Köln und die Region eine wichtige und sinnvolle Maßnahme!

Markus Meurer



Nach dem Einsturz des Stadtarchivs

Weiter mit Bus und Bahn durch die Südstadt

Durch das Unglück am Waidmarkt verzögert sich die Fertigstellung der Nord-Süd-U-Bahn um mehrere Jahre. Was kann in der Zwischenzeit für den ÖPNV in Köln getan werden?

„Hinter der Jahreszahl 2013 für den Start der neuen Bahn setzt Fenske drei Fragezeichen“ – so stand es in einer Bilanz der Aktivitäten nach dem Einsturz des Stadtarchivs in der Kölnischen Rundschau vom 3. September. Doch was passiert bis dahin? Denn noch schreiben wir das Jahr 2009 und mindestens vier weitere Jahre soll es kein zufriedenstellendes ÖPNV-Angebot für die Südstadt und den Süden von Köln geben?

Die Busse

Weiterhin quälen sich die Busse 132 und 133 auf verschiedenen Routen durch das Severinsviertel. Diesen stark genutzten Buslinien gehört in den nächsten Jahren eine erhöhte Aufmerksamkeit, da sie das Rückgrat des ÖPNV in der Südstadt bleiben. Zu fordern sind

- eine klare Linienführung,
- Bevorrechtigungen, damit sie zum Beispiel an den Ampeln zügig fahren können, sowie
- barrierefreie Haltestellen mit Informationsanzeigen.

Die Fertigstellung der Bonner Straße bringt eine Verbesserung für die Busse. Sie sollten ihre Haltestelle am Severinstor behalten.

Die Endhaltestelle der Buslinie 106 am Heumarkt ist ein Unding und entspricht keinem Fahrgastwunsch. Die Linie 106 sollte daher verlängert werden, entweder durch den Rheinufer Tunnel bis zum Breslauer Platz (Hauptbahnhof) oder über die Deutzer Brücke zum Bahnhof Messe/Deutz und zu den alten Messehallen, um so die neuen Arbeitsplätze und den Kölner Süden direkt miteinander zu verbinden.

Die Stadtbahn

Die Linie 16 wird bis auf weiteres die Ringe entlang fahren und am Barbarossaplatz in den Tunnel abbiegen. Für diese Linie – wie auch für die Ringbahnen 12 und 15 – ist sofort die Ampelvorrangschaltung einzuführen. Die Fahrzeit der Linie 16 kann so für mindestens die nächsten fünf Jahre verbessert werden, zum Vorteil der vielen Fahrgäste.

Es muss ernsthaft überlegt werden, wie eine Taktverdichtung nach Rodenkirchen in den nächsten Jahren erreicht werden kann. Die Bahnen der 16 sind in der Hauptverkehrszeit in beiden Richtungen heute schon völlig überlastet.

Und das soll noch weitere fünf Jahre so bleiben? Wenn ein Fünf-Minuten-Takt nicht möglich ist, dann könnten zumindest unvertaktete Zusatzfahrten eine Verbesserung bieten, zum Beispiel durch Verlängerung der Linie 15 vom Ubiering nach Süden.

Stadtbahnbau auf der Bonner Straße

Es gibt keinen Grund, mit dem Bau der Stadtbahn auf der Bonner Straße von der Marktstraße bis zum Verteilerkreis zu warten, bis die Nord-Süd-U-Bahn eröffnet wird. Wenn schon heute mit dem Bau der Verlängerung begonnen wird, ist sie fertig, wenn auch der U-Bahn-Tunnel in Betrieb gehen kann. Oder aber, falls es mit dem Tunnel am Waidmarkt noch länger dauern sollte, könnte sie schon oberirdisch vom Verteiler bis Marktstraße und dann unterirdisch bis Chlodwigplatz weiterfahren.

So würde wieder vereinigt, was für die Antragsstellung beim Ministerium notwendig war und danach am liebsten in der Schublade verschwunden wäre.

Roland Schüller



Neuer Ratgeber von VCD und VRS Schulweg als Erlebnisraum



Mobilität als Chance, nicht als Gefahr, und der Schulweg als wichtiger Erlebnis- und Erfahrungsraum sind die zentralen Botschaften der erstmals gemeinsam von Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) und Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) herausgegebenen Mobilitätsfibel.

Für die gesunde körperliche und seelische Entwicklung von Kindern ist es wichtig, dass sie lernen, sich selbstständig mobil zu bewegen. „Eine einfache Möglichkeit ist das tägliche Zufußge-

hen zur Schule oder Radfahren“, bringt es Uwe Maaßen, Sprecher des VCD-Landesverbandes NRW e. V., auf den Punkt.

Die Mobilitätsfibel bietet die wichtigsten Informationen zur kindgerechten Mobilität – inklusive den Aspekten Gesundheit, sicherer Umgang mit Bus und Bahn und Fortbewegung mit Roller und Fahrrad. Die Fibel will einen Anstoß dafür geben, das „Elterntaxi“ stehen zu lassen und stattdessen die Kinder beim eigenständigen Unterwegssein zu unterstützen. Damit lernen die Kinder, sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen und ihre motorischen Fähigkeiten zu verbessern.

Die erstmals 2003 vom VCD herausgegebene Mobilitätsfibel wurde völlig überarbeitet und erschien im Juni dank der Unterstützung des VRS in einer hohen Auflage. Nachdem diese schnell vergriffen war, haben der VRS und der VCD-Landesverband NRW umgehend einen Nachdruck veranlasst. Die 48-seitige Mobilitätsfibel kann nun wieder von Schulen und Eltern kostenlos beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Glockengasse 37–39, 50667 Köln, Stichwort „Mobilitätsfibel“, bestellt oder unter www.vrsinfo.de heruntergeladen werden. Sie ist ebenso in unserem Büro erhältlich.

Ralph Herbertz

Köln-Widdersdorf Investor fördert Busverkehr

Die neue Buslinie 149 zwischen Weiden-Zentrum und Widdersdorf verbessert seit dem 26. Oktober das ÖPNV-Angebot im stark wachsenden Stadtteil Köln-Widdersdorf.

Morgens in der Berufsspitze und nachmittags verkehrt der Bus im 20-Minuten-Takt. Samstags wird er alle 30 Minuten fahren. Durch Überlagerung mit der Buslinie 145 auf der gemeinsamen Strecke weist die Verbindung zwischen Widdersdorf und Weiden dann sogar einen 10/15-Minuten-Takt auf. Zusätzlich wird die Linie 962 jetzt durch das Wohngebiet geführt, so dass es einen besseren Anschluss an die Linien 3 und 4 in Bocklemünd gibt.

Diese Verbesserungen wurden möglich, weil der Investor des Baugebiets Widdersdorf Süd eine bedeutende Anschubfinanzierung gibt und auf zwei Bussen Werbung für ein Jahr bezahlt.

Roland Schüler

Anschlussickets Auskunft im Web

Allen, die Informationen zu Anschlussickets zu VRS-Zeitkarten suchen, bietet www.nahverkehr.nrw.de komfortabel die gewünschten Auskünfte.

Dort ist ebenfalls zu erfahren, dass die Verbindung von Bonn nach Ahrweiler mit der VRS-Preisstufe 3 abzudecken ist. Auf der Ergebnisseite mit den Fahrplänen gibt es außerdem eine Schaltfläche „Tarifberater“, die leider nicht landesweit funktioniert. Wer von Köln nach Essen will, kann über den Tarifberater eingeben, dass er für den VRS eine Zeitkarte hat und außerdem über eine Bahncard 50 verfügt. Die Schaltfläche „Tarifberater“ ist aber etwa bei der Verbindung von Köln nach Neuss nicht aktiv, so dass hier wieder per Tarif-Landkarte oder Auskunftstelefon erfragt werden muss, bis wohin das Job-Ticket nun gilt.

Kay Queetz

emmaus

second-hand

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

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

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

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

Neumarkt

Ampelschaltungen auf dem Prüfstand

Der VCD befasste sich eingehend mit den Ampelschaltungen rund um den Kölner Neumarkt.

Über lange Wartezeiten im Bereich Neumarkt klagen sie alle: Die Nutzer der Straßenbahn, die die vielen kurzen und langen Stopps zwischen Rudolfplatz und Heumarkt nicht mehr zählen können. Und auch die Fußgänger, die den Überweg auf der Südostseite des Platzes im Rahmen der VCD-Aktion „Ärger-Ampeln“ ganz besonders oft nannten (siehe RHEIN-SCHIENE, Sommer 2008).

Grund genug für den VCD, sich die Probleme vor Ort genauer anzusehen. Einen sonnigen Freitagnachmittag im Herbst verbrachten wir daher zu fünft mit der spannenden Beobachtung von Ampelumläufen.

Sicht der Fußgängerinnen und Fußgänger

Am bereits erwähnten Fußgängerüberweg in der Nähe des Gesundheitsamts ist es in der Regel nicht möglich, von der Südseite kommend die Cäcilienstraße in einem Ampelumlauf zu queren. Das heißt, dass die zahlreichen Passanten auf ihrem Weg in Richtung Schildergasse verurteilt sind, fast einen ganzen Ampelumlauf auf einer sehr beengten Verkehrsinsel zu verbringen. Vor ihnen rauscht der Kfz-Verkehr, direkt hinter ihnen passieren die Bahnen der KVB.

Der Grund ist ein zu spätes „Fußgänger-Grün“ für den südlichen Abschnitt des Überwegs. In dieser Phase hat jedoch der größte Teil des querenden Kfz-Pulks längst den Bereich der Ampelanlage in Richtung Osten passiert. Die Schaltung gibt den – selbst an einem Freitagnachmittag – wenigen motorisierten Nachzüglerinnen dennoch den Vorrang. Allein die erheblich größere Zahl der betroffenen Fußgänger und die beengten Verhältnisse auf der Mittelinsel sprechen dafür, hier bei der Ampelschaltung die Prioritäten anders zu setzen. Ein nur wenig vorverlegter Lichtsignal-Wechsel ließe die Fußgänger rechtzeitig die anschließende Grünphase erreichen, ohne den Kfz-Fluss in Richtung Heumarkt merk-

lich zu beeinträchtigen. Einen ernsthaften Konflikt zwischen den Fußgängern und den querenden Straßenbahnen haben wir hier übrigens nicht beobachten können.

Sicht des ÖPNV

Für uns waren einige Stopps der Straßenbahnen nicht nachvollziehbar, so auf der Westseite des Neumarkts in Richtung Rudolfplatz und in Gegenrichtung in Höhe Apostelnkloster. Hier erhalten Bahnen oft kein Freisignal, obwohl der parallele Kfz-Verkehr rollt.

Einige Busse scheinen nicht in der Lage zu sein, ein Freisignal anzufordern – beobachtet Hahnenstraße, Fahrtrichtung Heumarkt. Ferner müssen Bahnen in Richtung Heumarkt an der Signalanlage in Höhe der Benesisstraße regelmäßig kurz stoppen, um dann direkt wieder zu beschleunigen. Hier erfolgt die Freischaltung um etwa drei Sekunden zu



Hahnenstraße, Fahrtrichtung Heumarkt: Ampelstopps der Straßenbahnen sind nicht nachvollziehbar.



Neumarkt, Ecke Fleischmengergasse: Oft kann die Straße nicht in einem Zug überquert werden.

spät, um für den ÖPNV einen flüssigen Fahrbetrieb zu ermöglichen – ein Problem, das leicht zu lösen sein müsste.

Die Schaltungen innerhalb eines Ampelumlaufs sind nach unseren Beobachtungen nicht durchweg gleich. Sie variieren – vermutlich aufgrund unterschiedlicher Signalanforderungen. Deshalb treten einige der hier genannten Störungen nicht durchweg in Erscheinung.

Uns als VCD ist es wichtig, das Thema Ampelschaltungen auf der zentralen Ost-West-Trasse anzustoßen. Eine Reflektion unserer konkreten Beobachtungen mit den Ampelexperten der Stadt und der KVB wäre ein wünschenswerter nächster Schritt. Ziel aller Beteiligten sollte sowohl ein zügigerer Stadtbahn- als auch ein freier Fußgängerverkehr in unserer Innenstadt sein.

Volker Kunstmann
für den AK ÖPNV



Ampelschaltungen am Neumarkt, die zu verbessern sind.

Grüner Doppelpfeil: Für Fußgänger sollte die Querung in einer Ampelphase ermöglicht werden. Rotes Dreieck: Einige KVB-Bahnen müssen heute hier warten, obwohl paralleler Kfz-Verkehr freie Fahrt hat.

Regionale 2010

Radtourismus wird gelockt



Neben den landesweit bekannteren Radtourismus-Zielen Münsterland, Niederrhein und Eifel möchte sich die Region Köln/Bonn radtouristisch positionieren.

Im Rahmen des landesweiten Förderprogramms *Regionale 2010* ist es seit nunmehr eineinhalb Jahren beschlossene Sache: Das Projekt „Rad Region Rheinland“ hat mit seinem Konzept seitens des Landes NRW den „A-Stempel“ erhalten, sprich: Jahrelange Planungen und vorbereitende Arbeit zur Rad Region Rheinland können nun umgesetzt, die Fördermittel der Landesregierung beantragt werden.

Radverkehrsförderung ist Wirtschaftsförderung

Die Region Köln/Bonn – im Einzelnen sind dies die kreisfreien Städte Köln (Projektleitung), Bonn und Leverkusen sowie die Kreise Rhein-Erft, Rhein-Sieg, der Rheinisch-Bergische Kreis und der Oberbergische Kreis – verspricht sich neben der Förderung des regionalen Radtourismus in einem Einzugsgebiet von weit über drei Millionen Menschen enorme wirtschaftliche Impulse. Um dieses Projekt über den Zeitraum der Präsentation am Leben zu halten, gibt es seit Herbst 2009 einen Radtourismus-Koordinator, der sich um die flächendeckende Umsetzung und das Marketing der neuen radtouristischen Dachmarke sowie um deren Bekanntheitsgrad auch außerhalb der Region kümmert.

Wegweisung mit Knotenpunktsystem

So existiert ein Netzplan mit an Freizeit- und Tourenradler ausgerichteten Wegen. Hierzu zählen neben Führungen abseits größerer Straßen vor allem gut ausgebaute Feldwege, einzelne Waldabschnitte, Uferwege entlang größerer Talsperren, aber auch Führungen auf ehemaligen Bahntrassen wie zwischen Marienheide und Hückeswagen oder entlang eines stillgelegten Kohletransportbandes unter dem futuristisch

anmutenden Namen „terra nova“ im Rhein-Erft-Kreis. Dort werden zurzeit ehemalige Abbauf Flächen in Naturschutz-, Erholungs- und Freizeitflächen umgewandelt. So lässt sich schon heute entlang der „Straße der Energie“ die ehemalige Braukohletagebaugrube Fortuna-Garsdorf mit dem Fahrrad erkunden. Die hierzu entwickelte Wegweisung wird in Ergänzung des landesweiten Radverkehrsnetzes schrittweise eingeführt, Übersichtskarten werden die Radler anhand des nach niederländischem Vorbild konzipierten Knotenpunktsystems über Sehenswertes in der Region informieren.

Fahrradexkursionen über 16 Monate – Rheinische Welt-Ausstellung

Im Präsentationszeitraum werden in zahlreichen Exkursionen viele der Projekte sowie andere wichtige Bauvorhaben und Entwicklungen, aber auch Besonderheiten der Region vorgestellt. Unter dem Format „Reisen in die Heimat“ werden neben Busexkursionen, Schiffsfahrten und Wanderungen auch Fahrradexkursionen zu Themen wie Städteplanung, kulturelles Erbe, Grünflächenplanung oder Forschung und Wissenschaft angeboten, ein Gesamtprogramm wird verteilt auf drei Zeitfenster (Frühjahr/Sommer und Spätsommer/Herbst 2010 sowie Frühjahr/Sommer 2011) zu Beginn des kommenden Jahres als Beilage in den regionalen Zeitungen erscheinen, sämtliche Touren werden zusätzlich als Termine in den regionalen Medien angekündigt. Ein eigener Internet-Auftritt (www.rheinische-welt-ausstellung.de) wird freigeschaltet. Bei einigen Touren ist aus organisatorischen Gründen eine Anmeldung erforderlich.



Mondorfer Fähre: Vielgenutzte Überfahrt

Höhepunkt in Köln, Abschluss in Altenberg

Parallel zum Präsentationsjahr werden zahlreiche Publikationen zu den einzelnen Teilregionen erscheinen. Zudem wird es ein Extra-Radwanderbuch mit 16 ausgesuchten Radtouren in der Region Köln/Bonn geben. Mit dem langen Tag der Region wird Mitte 2010 in Köln der Höhepunkt des Präsentationszeitraums erreicht, Abschluss ist Mitte 2011 in Altenberg (Gemeinde Odenthal). Wir bitten um Beachtung in den Presseankündigungen. Weitere Infos unter: www.regionale2010.de → rad-region-rheinland

Norbert Schmidt



Am Decksteiner Weiher: Kurze Pause

Aktuelles vom Fahrradbeauftragten

Mehr Personal und mehr Service

In den letzten Monaten sind wieder viele Projekte entwickelt und realisiert worden. Das Wichtigste allerdings sind die personellen Verstärkungen.

Personelle Verstärkung

Eine zentrale Forderung des Bürgerhaushalts 2008 war es, Köln als fahrradfreundliche Stadt neu zu positionieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde vorgeschlagen, das Team des Fahrradbeauftragten zu vergrößern und die Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern zu intensivieren.

Um der Forderung gerecht zu werden, wurden im Frühjahr 2009 drei neue Stellen ausgeschrieben, die mittlerweile alle besetzt sind. Bereits seit Mitte Juli wird die Radverkehrsplanung durch einen weiteren Mitarbeiter verstärkt. Anfang September kamen ein weiterer Mitarbeiter für die Radverkehrsplanung sowie eine neue Mitarbeiterin für den Bereich Bauausführung hinzu.

Mit der personellen Aufstockung ist das Team des Fahrradbeauftragten nun gut aufgestellt, um die Neupositionierung Kölns als fahrradfreundliche Stadt weiter voranzutreiben.

Neue Fahrradhotline

Neben ihren planerischen Tätigkeiten übernehmen die neuen Kollegen in der Verkehrsplanung auch Verantwortung in der Öffentlichkeitsarbeit und hier speziell im Bereich Bürgerkontakt. Bei Fragen, Hinweisen oder Anregungen zum Thema Radverkehr gibt es seit kurzem



Fast 250 Quadratmeter Asphalt bemalt: Ergebnis der Straßen-Malaktion auf der autofreien Rheinuferstraße am 20. September 2009

die Rufnummer 0221 221-21155. Außerhalb der Arbeitszeiten nimmt ein Anrufbeantworter, der regelmäßig abgehört wird, Anrufe entgegen. Das Interesse in Köln ist sehr groß und es gibt über die Telefonnummer oder die E-Mail fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de mittlerweile pro Tag mehr als zehn (!) Kontakte mit Bürgerinnen und Bürgern.

Angebot an Abstellanlagen weiter ausgebaut

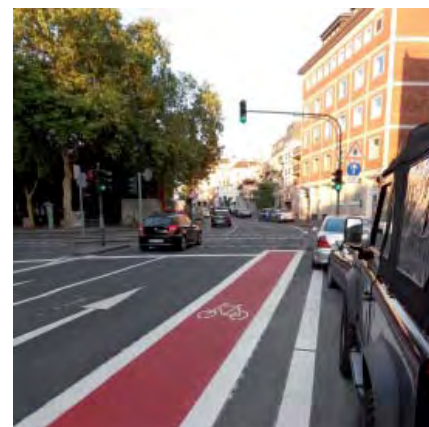
Pro Monat rund 100 neue Fahrradabstellplätze, das bleibt der Schnitt im Jahr 2009, und täglich gehen Vorschläge und Wünsche für zusätzliche Abstellmöglichkeiten ein. Der große Erfolg dieser Aktion bedeutet aber auch, dass sich leider die Wartezeit auf einen neuen Fahrradabstellplatz erheblich verlängert hat. Da vor Aufstellung eines neuen Fahrradständers Bedarfsprüfungen und Standortanalysen vor Ort erforderlich sind und in der Regel auch das nähere Umfeld des Standortvorschlages mit geprüft wird, ergibt sich mittlerweile eine Bearbeitungszeit von über einem Jahr.

96 neue Fahrradboxen an Stadtbahnhaltestellen

Im Sommer konnten an 17 Stadtbahnhaltestellen neue Fahrradboxen aufgestellt werden. Die Vermietung läuft über die Kölner Gesellschaft für Arbeits- und Berufsförderung (KGAB), Telefon: 0221 942011-0. Bisher gibt es in Köln 138 Fahrradboxen, die von der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg (SRS) und von den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) aufgestellt wurden und von der KGAB betrieben werden. Geplant ist, in den nächsten Jahren etwa 250 weitere Boxen aufzustellen.

Autofreie Rheinuferstraße war großer Erfolg

Am Sonntag, den 20. September 2009, waren Rheinuferstraße und Rheinufertunnel für die Autos im Rahmen des „Autofreien Tages“ gesperrt. Mehrere



Immer mehr Fahrradstreifen in Köln: jetzt auch an der Zeughausstraße.

tausend Kölnerinnen und Kölner haben diese Gelegenheit genutzt und den Tunnel zu Fuß, mit Inlinern oder mit dem Fahrrad erkundet. Über 200 Fahrradbegeisterte haben dabei an einem Gewinnspiel teilgenommen und die gesperrte Strecke vom Musical-Zelt bis zur Dreikönigenstraße mit dem Fahrrad zurückgelegt. Von den Kleinsten wurde eine Straßenmal-Aktion gut angenommen. Das Straßenbild war zum Schluss fast 250 Quadratmeter groß!

Viele Einzelmaßnahmen realisiert

Aus der Vielzahl von einzelnen Maßnahmen, die in den letzten Monaten umgesetzt wurden, sollen hier nur einige exemplarisch erwähnt werden: Radfahrstreifen an den Bächen und in der Zeughausstraße, Sanierung Radwege in Porz und Merheim, Änderung Radverkehrsführung Hohe Pforte, Querungshilfe Zülpicher Straße, Öffnung Einbahnstraße mit Rad-Ampelanlage in der Simon-Meister-Straße in Nippes, Radfahrstreifen Am Römerturm, Schutzstreifen am Ubierring, Aufstellflächen Agrippastraße. Weitere Infos zu den aktuellen Projekten sind zu finden unter www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/.

Jürgen Möllers



VCD-Arbeitskreis Radverkehr

Gute Radverkehrsstandards in Köln setzen

Seit dem Frühjahr ist der Arbeitskreis Radverkehr weiter gewachsen: auf mehr als 15 ehrenamtliche Streiter für ein besseres Radverkehrsangebot in Köln.

Im August war der Fahrradbeauftragte der Stadt Köln erstmals zu Gast und stellte aktuelle Planungen und Ziele der Stadt zum Radverkehr vor. Es wurde ein regelmäßiger Austausch vereinbart, um die Bedingungen für Radfahrer in Köln zu verbessern. Das nächste gemeinsame Treffen findet Anfang 2010 statt.

Ein Schwerpunkt der bisherigen Arbeit ist die Ost-West-Achse von der Deutzer Freiheit über Heu- und Neumarkt hin zum Rudolfplatz. Diese zentrale Radverkehrsverbindung in Köln wird in weiten Teilen nicht den Anforderungen einer guten Radverkehrsinfrastruktur gerecht. Mit dem Ende der Bauarbeiten an der Nord-Süd-Stadtbahn besteht zumindest zwischen Neumarkt und Nord-Süd-Fahrt die Chance für deutliche Verbesserungen, zumal die Stadt diesen Abschnitt als Pilotbereich für eine Neuplanung des Straßenraums im Sinne des Masterplans Innenstadt ausgewählt hat. Hier tritt der AK Radverkehr für die früh- und damit rechtzeitige Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs ein, damit nicht wie an anderen Stellen, etwa den Ringen, notdürftig mangelhafte



Überwege gestalten: Um zu vermeiden, dass Fußgänger auf dem Radweg warten (linkes Foto), ist dieser vom Bürgersteig zu trennen (rechtes Foto).



Radverkehrsanlagen eingefügt werden. Eine Liste mit Sofortmaßnahmen, die mit geringem Aufwand kurzfristig zu realisieren sind, ist der Stadt Köln übermittelt worden.

Die Ost-West-Achse ist außerdem gut geeignet, um mit Vertretern von Verwaltung und Politik über Standards bei der Planung von Radverkehrsanlagen zu diskutieren. So ist ein Radfahrstreifen auf der Straße meist die bessere Wahl gegenüber einem Radweg auf oder neben dem Gehweg. Werden trotzdem Radwege angelegt, lassen sich Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern

an Überwegen vermeiden, wenn der Radweg gestalterisch der Straße zugeordnet würde und nicht, wie an vielen Stellen in Köln, dem Bürgersteig. Eine solch sinnvolle Anordnung, bei der Radweg und Straße auf gleichem Niveau befindlich und möglichst mit der gleichen Oberfläche ausgestattet sind, ist in Köln noch an einigen (sehr) alten Radwegen zu besichtigen. Sie wurde aber oftmals bei der Sanierung oder Neugestaltung einer Straße entfernt, zum Beispiel bei der Siegburger Straße in Deutz.

Ralph Herbertz & AK Radverkehr □

27. und 28. März 2009

CYCOLONIA: Neue Fahrradmesse in Köln

Erstmals findet im Frühjahr in Köln eine Publikumsmesse rund ums Fahrrad statt.

Köln hat eine neue Publikumsmesse rund ums Fahrrad. Die CYCOLONIA findet erstmals am 27. und 28. März 2010 im Deutschen Sport und Olympia Museum Köln statt. Schwerpunkte sind urbane Mobilität und Radtouristik. Neben Rädern für unterschiedliche Zwecke, vom Kinder- über Stadt- und Reiseräder zu E-Bikes, werden auch Radanhänger sowie Accessoires rund ums Fahrrad



vorgelegt. Das Rahmenprogramm bietet Vorträge, Workshops und Diskussionsforen sowie die Möglichkeit, Räder vor Ort zu testen. Ins Leben gerufen wurde die Veranstaltung, die jährlich stattfinden soll, von der Agentur *grenzgang* und dem Fahrradhändler *Radlager*. Aktuelle Informationen sind unter www.cyclonia.de zu finden.

VCD verlost Eintrittskarten

In Zusammenarbeit mit *grenzgang* verlosen wir 2 x 2 Tickets für den Live-Vortrag von Bernward Elsel „bike together – 18.600 km mit dem Tandem durch Afrika“ am 28. März, weitere Infos unter www.grenzgang.de. Die Tickets beinhalten auch den Eintritt für die Cyclonia. Senden Sie eine E-Mail oder Postkarte mit dem Stichwort „Bike Together“ bis 7. März an das VCD-Büro. Der Gewinn wird unter allen Teilnehmern gezogen.

Ralph Herbertz □

Die neue Straßenverkehrsordnung

Längst überfällig – ein Kommentar

Seit dem 1. September 2009 gilt die neue Straßenverkehrsordnung. Was bedeutet dies für den Radverkehr?

Nun ist es soweit: Nach der letzten Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) 1997 gibt es seit dem 1. September 2009 die „Novelle“ der Novelle. 1997 wurden zwar viele fahrradfreundlichere Regelungen eingeführt, die Ausführungs- und Anwendungsbereiche waren jedoch nicht eindeutig formuliert, so dass deren Umsetzung reine Ermessenssache der einzelnen Kommunen blieb.

Benutzungspflicht bleibt

Leider wurden auch in der jetzt gültigen Novelle nicht alle Hürden beseitigt. So gibt es nach wie vor die Benutzungspflicht auch eher unzulänglicher Radwege, solange die entsprechenden blau-weißen Schilder dort hängen, so sind die Regelungen und Übergangsregelungen an Ampeln für den Radverkehr nicht zufrieden stellend geregelt, so werden „Bettelampeln“ nicht nach tatsächlichem Bedarf geregelt oder gar abgeschafft. Hier wurde aus Radverkehrssicht versäumt, weitere alte Zöpfe abzuschneiden.

Viele einzelne Verbesserungen

In vielen Punkten gibt es in der Neufassung der StVO 2009 aus Radverkehrssicht Fortschritte: So entfällt die aufwendige Einzelfallprüfung und Dokumentationspflicht bei der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, so wird der Radweg neben der Fahrbahn dem Radfahrstreifen und der Radspur auf der Fahrbahn gleichgestellt, spricht: auch markierungstechnische Lösungen sind möglich. Hier ist vor allem das östliche Umland von Köln in Zugzwang, denn außer in Bergisch Gladbach sucht man Radfahrstreifen, für den Radverkehr auch gegenläufig geöffnete Einbahnstraßen, für den Radverkehr durchlässige Sackgassen und gesicherte Querungshilfen oft vergebens. Die Verkehrsverbände vor Ort täten gut daran, die Entwicklung im Osten Kölns genauer zu verfolgen

und kritisch zu begleiten.

Lebensfremd war die bisherige Festbeschreibung der Schrittgeschwindigkeit auf Gehwegen, sofern diese für den Radverkehr freigegeben sind. Wer vom Einkauf kommend mit einer vollen Einkaufstasche auf dem Gepäckträger oder am Lenker probierte, 7 km/h „schnell“ zu fahren, musste gut balancieren können oder umfallen. Nun ist von einer angepassten Geschwindigkeit die Rede – gut so, das versteht jeder und fährt entsprechend.

Ebenso konsequent ist die Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht bei linksseitigen Radwegen. Diese waren innerorts eine ständige Unsicherheits- und Gefahrenquelle, in jedem Fall wurde hierbei häufig die Benutzungsanordnung vom Radverkehr ignoriert – wer wechselt ohne Not die Fahrbahn, wenn er ohne Seitenwechsel zügiger und vor allem objektiv sicherer vorankommt. Nun kann sich der Nutzer selbst entscheiden, ob er auf den Radweg nach links wechseln oder auf der Fahrbahn bleiben will.

Unsinnige Regelungen fördern Fehlverhalten

Bei einem Radiointerview wurde ich vom Moderator gefragt, was ich denn vom Vorwurf halten würde, nach dem die Regelungen überflüssig seien, da Radfahrer sich generell nicht an die StVO halten würden. Mich beschleicht jedes Mal ein eigenartiges Gefühl, wenn ich mit solch trivialen Stammtischgerede konfrontiert werde, noch dazu aus dem Munde Dritter und ohne nachprü-

fen zu können, ob bzw. in welchem Zusammenhang diese Aussagen gemacht wurden. Denn Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern basiert nicht nur auf Rücksichtslosigkeit Einzelner, sondern mindestens ebenso häufig auf verfehlter Verkehrsplanung und unsinnigen Regelungen in der StVO.

Mein Fazit

Die jetzt gültige StVO ist in der Gegenwart angekommen, der Radverkehr nimmt vor allem in Ballungsgebieten ständig zu (in Köln seit 2000 um über 30 Prozent), der Platz auf handtuchbreiten Bordstein-Radwegen und Aufstellflächen an den Ampeln mit – gerade in Köln! – langen Wartezeiten reichen nicht mehr aus, um den Radverkehr zügig und sicher abzuwickeln. Der Radverkehr wird sichtbarer – nicht nur im Stadtbild, sondern auch in der StVO. Und das ist gut so!

Norbert Schmidt



Wichtige Neuregelungen

- Anlage von Radwegen als Ausnahme
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr vereinfacht
- Richtiges Verhalten auf Radwegen präzisiert
- Radfahrstreifen werden aufgewertet

Detaillierte Informationen gibt der ADFC auf seiner Homepage www.adfc.de in der Rubrik *Recht und Verkehr* → *Recht*.

☎ 0221 - 167 999 8 | 0170 - 482 230 2

Erstbezug ab 01. Mai 2010



Immowerk Köln
Vermietung & Vertrieb • Immobilienberatung

Vermietung exklusiver Wohn(t)räume !
Autofreier Wohnpark - Stellwerk 60, Köln-Nippes

www.wohntraeume-koeln.de

Agnesviertel

Problemviertel für Radfahrer und Fußgänger

Das Agnesviertel im Norden der Kölner Innenstadt gehört zu den Stadtteilen mit besonders vielen Fußgängern und Radfahrern. Die Straßen und Wege im Viertel berücksichtigen die Belange dieser beiden Gruppen hingegen nur unzureichend.

Am 9. September fand ein ganz besonderer Spaziergang durch das Agnesviertel statt. Eingeladen hatte Bezirksbürgermeister Andreas Hupke, um Probleme des Viertel-Verkehrs direkt vor Ort zu diskutieren. Er wurde hierbei fachkundig begleitet von Vertretern der Stadtverwaltung und von dem im Agnesviertel Dienst tuenden Wachtmeister. Das Wort hatten jedoch vor allem die rund 15 interessierten Bewohner aller Altersstufen. Sie nutzten die Gelegenheit, den auf ihren alltäglichen Wegen angestauten Ärger loszuwerden. Als Grundlage für den Rundgang diente eine Karte des VCD, in der ein großer Teil der Probleme vorab zusammengestellt war.

Im Agnesviertel im Norden der Kölner Innenstadt leben auf engem Raum über 15.000 Menschen. Die örtliche Infrastruktur, zum Beispiel das Geschäftszentrum entlang der Neusser Straße, kann von jedem gut zu Fuß erreicht werden. Für die kurzen Wege zum Hauptbahnhof, in die Innenstadt, nach Nippes oder Ehrenfeld bietet sich das Fahrrad an. Zusätzlich durchqueren Bewohner aus anderen Vierteln, etwa Nippes, regelmäßig auf ihren Wegen per Rad das Viertel. Die Verkehrsinfrastruktur des Stadtteils wird diesen Anforderungen hingegen nur begrenzt gerecht. Die vorrangigen Probleme im Viertel wurden auf unserem Rundgang schnell klar:

- die fehlende Öffnung vieler Einbahnstraßen für Radfahrer im Gegenverkehr,
- radfeindliche Aufplasterungen östlich der Neusser Straße und
- das dort übliche Radfahren auf Gehwegen.

Denn was sich für die radelnden Bewohner als eine aus den genannten Behinderungen ergebende Notlösung darstellt, bedeutet gerade für ältere Fußgänger eine potentielle Bedrohung.

Ferner wurde von den Bewohnern auf überflüssige Ampelanlagen (Weissenburgstraße/Hülchrather Straße), gefährliche „grüne Pfeile“ (Neusser Platz), leicht vermeidbare Umwegfahrten für Sammelgaragennutzer (Balthasarstraße und Merlostraße) und fehlende Fahrradstände (beispielsweise im Mittelstreifen der Weissenburgstraße oder an der Schule Balthasarstraße) hingewiesen.

Die größte Anzahl von Radfahrern, die entgegen der vorgeschriebenen Einbahnrichtung fahren, wurde im Übrigen in der Ewaldstraße beobachtet. Viele Teilnehmer sahen gerade hier den dringenden Bedarf einer Legalisierung.

Die Polizei erwies sich in der Diskussion als bester Kenner der Missstände im Viertel. Vermutlich hatte der hier Dienst tuende Wachtmeister schon in zahllosen



Dringende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation von Radfahrern und Fußgängern im Agnes-Viertel

Einbahnstraße – für Radfahrer in Gegenrichtung zu öffnen ...

- ... sofort durch bloße Ergänzung der Beschilderung
- ... nach näherer Prüfung, bzw. weitere Maßnahmen erforderlich

Weitere Verbesserungen

- ↔ Ermöglichung der Fahrbeziehung für Radfahrer
- ◀ ▶ Radfahrstreifen

Ampelanlage

- ⊗ bereits abgeschaltet
- ⊗ nach Prüfung abzuschalten
- ⊗ Änderung der Schaltung zu Gunsten angezeigter Richtung
- weitere Änderungen

Rad-Abstellanlagen

- Standorte für weitere Rad-Abstellanlagen (Auswahl)

Diskussionen mit den Bewohnern die Gründe für ihr permanent regelwidriges Verkehrsverhalten diskutieren müssen. Selbst während des Rundgangs noch stand er im immerwährenden Konflikt, den aktuellen Verstößen gegen die StVO nachzugehen oder sich am Gespräch zu beteiligen.

Obwohl die Probleme des Viertels für alle Beteiligten offensichtlich waren, wurden von den Vertretern der Stadtverwaltung Erwartungen auf eine schnelle Abhilfe gedämpft. Als Grund wurde ein Ratsbeschluss genannt, nach dem ältere verkehrsberuhigte Bereiche wie zwischen Neusser Straße und Reichensperger Platz bei der radfahrerfreundlichen Umgestaltung keine Priorität besitzen.

Änderungen wären daher frühestens in zwei bis drei Jahren zu erwarten.

Für die Betroffenen ist dies nicht nachvollziehbar. Zum einen lassen sich die meisten der genannten Einbahnstraßen für den Zweirichtungsradverkehr durch eine bloße, kurzfristig realisierbare Beschilderung öffnen (siehe Karte). Zum zweiten weisen gerade die frühen verkehrsberuhigten Zonen eine für Radfahrer besonders ungeeignete Gestaltung auf. So wurde hier noch – im Unterschied zu neueren Verkehrsberuhigungen – die Fahrbahn in der gesamten Breite aufgepflastert. Die großräumigen Fugen und die sehr uneben stehenden Steine verursachen nicht nur unangenehme Erschütterungen, vielerorts ist

die zerklüftete Fahrbahndecke für Radfahrer eine regelrechte Gefahr. Hier ist ein Handeln der Stadt gefordert.

Ziel muss es sein, den Radfahrern bereits kurzfristig die Nutzung der Fahrbahn in beide Richtungen zu ermöglichen. Auf der anderen Seite wird so den Fußgängern der Bürgersteig zur alleinigen Nutzung zurückgegeben.

Die hier abgebildete Karte fasst die wichtigsten Probleme im Agnesviertel zusammen. Die VCD-Liste aller notwendigen Maßnahmen, die Stadtverwaltung und Bezirksvertretung bereits erhalten haben, kann bei unserem Büro angefordert werden.

Volker Kunstmann



Ebertplatz Eine Ärger-Ampel weniger

Bei unserer VCD-Meldeaktion wurde sie immer wieder als besonders unsinnig und fußgängerfeindlich benannt. Selbst die wenigen betroffenen Autofahrer verstanden nicht, warum ihnen als Rechtsabbieger bei der Einfahrt in eine ver-



Ampelfreie Sudermannstraße. Anstelle des Lichtsignals wacht jetzt eine Polizeiattrappe über den Zebrastreifen.

kehrsberuhigte Zone Vorrang gegeben wurde. Fußgänger hingegen mussten oftmals vor einem Rotsignal warten, ohne dass ein einziges Auto querte. Schon bei unserem Gespräch mit Vertretern der Stadt im letzten Sommer wurde versichert: Diese Lichtsignalanlage wird abgebaut.

Jetzt, ein Jahr später, wurde zunächst der bereits aufgepflasterte Fußgängerüberweg nochmals verengt und um einen Zebrastreifen ergänzt.

Seit Anfang November ist es nun endlich so weit: Die Ampelanlage am Ebertplatz zur Querung der Sudermannstraße ist abgeschaltet und testet nicht länger die Treue der Fußgänger zu Verkehrsregeln. Welche Ampelanlagen folgen?

Volker Kunstmann

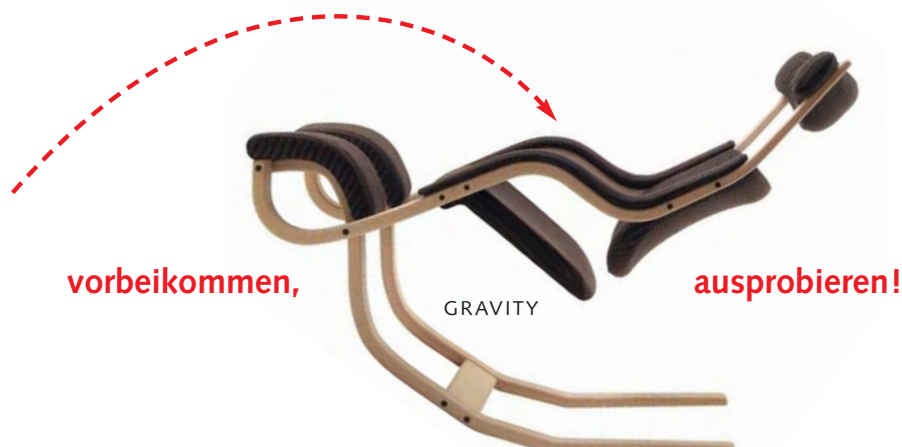


Mülheimer Brücke Was gilt?



Seit Monaten ist jeweils eine Seite der Mülheimer Brücke für den Fuß- und Radverkehr gesperrt. Wo und wie gefahren oder gegangen werden darf und ob überhaupt – diese Frage stellt sich immer wieder neu. Endet zum Beispiel der Radweg hier tatsächlich schon nach 80 Zentimetern?

Reiner Kraft



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ **Denkmöbel** ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben

Neue Arbeitsplätze in Köln-Deutz

Umweltgerecht zur Arbeit?

Der VCD Köln hat sich umgeschaut, was seit Bekanntwerden der Firmenumzüge nach Deutz vor rund vier Jahren dafür getan wurde, dass die Beschäftigten ihren Arbeitsplatz umweltgerecht erreichen können.

Im September 2009 ist ein großes Versicherungsunternehmen mit 2.850 Arbeitsplätzen in die alten Messe-Rheinhallen nach Köln-Deutz gezogen. Der Umzug von RTL mit gut 2.000 Beschäftigten, der eigentlich bereits abgeschlossen sein sollte, wird folgen.

ÖPNV-Komfort?

Die Messehallen liegen unmittelbar neben dem **Bahnhof Deutz/Messe**, an dem zahlreiche Regional- und S-Bahnen halten. Jedoch ist der direkte Zugang zu diesen Zügen nur über Treppen erreichbar, Rampen für den barrierefreien Zugang fehlen und sind derzeit auch nicht geplant. Auch vom zentralen Fußgängertunnel auf die Bahnsteige führen nur Treppen und keine Aufzüge. Die werden auf Kosten der Stadt Köln am anderen Ende der Bahnsteige errichtet. Für die Information gibt es am Zugang eine elektronische Anzeigentafel, allerdings ohne Angaben zu Verspätungen. Der Bahnsteig der S-Bahn sowie dessen Zu- und Abgänge sind eindeutig zu schmal. Eine Anzeige zu den Abfahrtszeiten der S-Bahnen fehlt völlig!

Die **U-Bahnhaltestelle Deutz/Messe** zu finden, verlangt gute Ortskenntnisse. Bei unserer Besichtigung Anfang September fehlten in beiden Richtungen Hinweise für den Weg zwischen Messehallen und der Haltestelle. Auch ist der barrierefreie Weg – durch den Autotunnel und dann über den Ottoplatz zur Rampe hinab zur U-Bahn – nicht ausgeschildert. Zur Zeit werden hier Aufzüge eingebaut, so dass dann von der Zwischenebene ein Zugang zum Bahnsteig möglich ist. Wege mit vollständigem Regenschutz gibt es gar nicht. Ein

Wetterschutz fehlt auch an der direkt an der alten Messehalle gelegenen **Haltestelle der Busse 250/260** Richtung Wermelskirchen und Solingen.

Noch weiter weg als die U-Bahn ist die Haltestelle der Linien 3 und 4 vor dem Stadthaus. In der Zwischenebene, an der Verbindung zum Bahnhof Deutz/Messe, fehlt eine elektronische Information über die KVB-Bahnen.

Fahrradfreundlichkeit?

Das gesamte Gebiet ist mit dem Rad nur auf einem einzigen Weg gut zu erreichen: am Rheinufer entlang. Am Auenweg gibt es zwar einen Radweg, aber auch stark störenden Autoverkehr. Ansonsten behindern breite Straßen und lange Ampelumlaufzeiten eine zügige Radfahrt.

Wer aus Richtung Deutzer Brücke kommt, muss am Ottoplatz zuerst in mehreren Phasen über die Mindener Straße und den Auenweg, um dann nach 200 Metern erneut mit langen Wartezeiten den Auenweg queren zu müssen. Den gleichen umständlichen Weg hat, wer von der Hohenzollernbrücke über die Rampe am LVR-Turm kommt: erst den Auenweg mit der langen Ampelphase queren, um das kurze Stück durch den Tunnel zu fahren, dann wieder zurück auf die andere Seite des Auenwegs. Die Öffnung des Radwegs auf der Westseite des Auenwegs ist dringend geboten!

Wer die schöne Rampe direkt an den Messehallen zur nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke benutzt, der wird auf der linken Rheinseite kräftig enttäuscht: Die Rampe, von der seit gut fünfzehn Jahren alle reden, für die aber keiner etwas tut, fehlt nach wie vor. So verrottet eine gute Radanbindung, weil ein wichtiges Bindeglied fehlt.

Zu Fuß

Am Rheinufer entlang und über die Hohenzollernbrücke lässt sich gut und

ohne Autoverkehr und Ampeln zum Arbeitsplatz schlendern. Wer jedoch vom Bahnhof den Ausgang zu den alten Messehallen nimmt, bewegt sich zwar auf einer Hauptachse für den Fußverkehr, darf aber lange an einer Ampel warten. Kürzere Wartezeiten und längere Grünphasen für den Fuß- und Radverkehr wären hier geboten.

Äußerst unbefriedigend sind die langen Wartezeiten und erzwungenen Zwischenhalte an der Kreuzung von Ottoplatz/Mindener Straße und Auenweg. Zwar ist der Ottoplatz Projekt der Regionale 2010, doch dies führte bislang nur zu Kosmetik und langen Debatten über die Anfahrtrichtung von Taxis und Privatautos zum Bahnhof. Vergleichbar rege Diskussionen zu den Belangen des Fuß- und Radverkehrs gab es weder in der Politik noch der Verwaltung.

Mit dem Boot?

Zwar verkehrt ein kleines Fährschiff von Ufer zu Ufer in Höhe der neuen Arbeitsplätze. Warum keiner in der Stadt überlegt hat, dieses Boot nun häufiger fahren zu lassen, das wissen vielleicht die Wellen des Rheins.

Fazit

Die neuen Arbeitsplätze liegen in Köln-Deutz sehr zentral und haben eine gute Bahnanbindung. Die bestehenden Mängel sind schnell behebbar.

Den nach wie vor durch die Autoverkehrsschneisen behinderten Fuß- und Radverkehr hat die Stadt Köln völlig vernachlässigt. Selbst neue Arbeitsplätze bringen die Verwaltung nicht zum Handeln. Und die Politik schwebt gänzlich in den Wolken und träumt von neuen Seilbahnen und People-Movern zwischen Deutz und Innenstadt, anstatt sich um die realen Probleme am Boden zu kümmern.

Roland Schüler



www.kontrola.de Wir bauen Häuser.

Fotowettbewerb des VRS

Mobilität trifft Kunst

Was für ein Bild haben junge Kreative vom Nahverkehr? Wozu inspiriert sie das Bus- oder Bahnfahren? Ein Fotowettbewerb, den der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) im Sommersemester 2009 unter den Studenten der Kölner ecosign ausgelobt hatte, förderte außergewöhnliche Ergebnisse zu Tage. Sie schmücken nicht nur den kürzlich erschienenen Verbundbericht des VRS, sondern sind auch während der parallel zur Möbelmesse stattfindenden „Passagen“ im Januar 2010 zu sehen.

„Die Ergebnisse des Fotowettbewerbs haben uns positiv überrascht, zeugen sie doch von einer großen Portion Kreativität – und nicht zuletzt auch von der Freude, sich mit diesem alltäglichen Thema auf nichtalltägliche Weise auseinanderzusetzen“, lobt VRS-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober die Studentarbeiten der Designakademie.

Ein Stück Privatheit in den „Öffentlichen“

Den mit 3.000 Euro dotierten ersten Preis sicherte sich Monika Delic (27) mit zwei Bildserien, in denen sie die alltäglichen Lebenswelten von Mann und Frau gegenüberstellt. Das Besondere: Das fotografierte Pärchen befindet sich nicht daheim, sondern in einer Straßenbahn. Lässt sich Privatsphäre unterwegs mitnehmen? „Ein Stück zu Hause“ versucht humorvoll und augenzwinkernd Antworten zu geben.

Jakob Kaliszewski (25) ließ sich in seiner mit dem zweiten Preis (2.000 Euro) ausgezeichneten Arbeit „Tagblind“ vom englischen Künstler David Hockney inspirieren. Wie in dessen Fotocollagen, verschmelzen auch hier unterschiedliche Zeitpunkte und Orte zu einem einzigen, vielschichtigem Bild – ganz im Sinne des Kubismus.

Den dritten Preis mit je 750 Euro Preisgeld teilten sich Simon Howar (28) und Carina Groth (27). Während Howar sich in „zwischenzeit“ auf die private Zeitoase seiner im öffentlichen Raum Portraitierten konzentriert, wählt Carina Groth einen nicht ganz unbekannten Weg: Ihre Arbeit „An einem anderen Ort“ zeigt die Sitzbank einer



Straßenbahn, herausgelöst aus ihrem alltäglichen Umfeld. Stattdessen begibt sie sich – wie die Gedanken der reisenden Person – an fantastische, idyllische Naturplätze.

Die 1994 von Karin-Simone Fuhs in Köln gegründete ecosign/Akademie für Gestaltung ist bundesweit eine der ersten Adressen für ein ökologisch ausgerichtetes, nachhaltiges Design. An der Privatschule lernen zurzeit über 200 Studierende in einem interdisziplinären Vollzeitstudium. Dozent Thomas Zika begleitete seine Studenten im vergangenen Sommersemester im Rahmen eines Fotoseminars durch den Wettbewerb.

Der Verbundbericht 2008/2009 mit den Studentenfotos kann kostenlos bestellt werden: entweder per Postkarte an die VRS GmbH, Glockengasse 37-39, 50667 Köln, oder via E-Mail an info@vrsinfo.de. □



Preisträger: „Ein Stück zu Hause“, „Tagblind“, „zwischenzeit“, „An einem anderen Ort“ – Arbeiten von Monika Delic, der Gewinnerin des ersten Preises, des zweiten Preisträgers Jakob Kaliszewski und der beiden Dritten Simon Howar und Carina Groth (von oben nach unten).

Individualverkehr

Ausblicke in die mögliche Zukunft

Herkömmliches Automobil

Bis vor kurzem galt in der Automobilindustrie im Wesentlichen nur: größer, schneller, komfortabler. Die Folge waren Autos, die man als Rennreiselimousinen bezeichnen kann. Aufgrund des hohen Ressourcenverbrauchs, der sich sowohl im Kaufpreis als auch in den Betriebskosten niederschlägt, ist jedoch der Absatz solcher Fahrzeuge dramatisch eingebrochen. Man spricht von einer schweren Autokrise, aber selbst diese hat bislang noch nicht wirklich zu einem Umdenken aufseiten der deutschen Automobilindustrie geführt. Auch funktioniert der Ausweg „Elektroantrieb“ bei den Rennreiselimousinen nicht: Sie sind dafür schlichtweg zu schwer, zu schnell und zu teuer.

Kleinwagen

Ein Schritt in die richtige Richtung. Die Herstellungskosten und der Kraftstoffverbrauch sind schon wesentlich geringer. Und für einen Elektroantrieb sind diese Autos schon besser geeignet, zumindest im Kurzstreckenbereich. Aber immer noch zu schwer, zu schnell und zu teuer.

Kleinstwagen

Diese Fahrzeuge sind speziell für den Einsatz in staugeplagten Metropolen konzipiert. In dem zweisitzigen Land Glider, der an den Messerschmitt Kabinenroller der fünfziger Jahre erinnert, nehmen die beiden Passagiere hintereinander Platz, wodurch eine geringe Fahrzeugbreite von nur 1,10 Metern möglich ist. Um eine gute Stabilität und Fahrdynamik zu garantieren, kann sich die Karosserie bei Kurvenfahrten um 17 Grad neigen. Als Antrieb fungieren zwei Elektromotoren an der Hinterachse, die von Lithium-Ionen-Akkus mit Energie versorgt werden.

Übrigens, auch der von der KVB genutzte überdachte Motorroller BMW C1 kann dieser Kategorie zugeordnet werden. BMW arbeitet hier an einem Typ C1-E, einem mit Elektroantrieb ausgestatteten Modell.

Herkömmliches Fahrrad

Nun werfen wir unseren Blick auf ein ganz anderes Individualverkehrsfahrzeug, das Fahrrad. Aus Sicht der Nachhaltigkeit stellt ein Fahrrad sozusagen den Gegenentwurf zum herkömmlichen

erheblich und hilft auch bei Steigungen und längeren Strecken, so dass auch Leute, die nicht mehr ganz so fit sind, damit fahren können. Vor allem in den Niederlanden sind Pedelecs seit einigen Jahren stark im Kommen.

Velomobil

Diese relativ neue Fahrzeugart, beispielsweise der Aerorider, stellt eine Symbiose aus Kleinstwagen und Pedelec dar. Der Hybrid. Pedalantrieb und ein hochwertiger Elektromotor ergeben eine Ge-

schwindigkeit von 45 km/h, auch das Wetterproblem ist bei diesem Fahrzeug gelöst. Allerdings sind hierzulande erst wenige bereit, auf diese Fahrzeuge umzusteigen. Zu ungewohnt, zu selten, zu auffällig, zu groß scheint der Schritt zumindest aus einem herkömmlichen Auto in solch ein Fahrzeug.

Hiermit schließt die Vorstellung der möglichen Fahrzeuge des Individualverkehrs der Zukunft erst einmal ab.

Ausblick

In der nächsten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE geht es darum, ob und wie weit das herkömmliche Auto durch andere Individualfahrzeug-

typen zu ersetzen ist und wie ein solcher Umstieg am konkreten Beispiel Kölns organisiert und unterstützt werden könnte. Auch versuchen wir, Praxisberichte über diese neuen Fahrzeugtypen zu analysieren, um das Potential von Pedelec & Co besser einschätzen zu können. Hierzu können Sie uns auch gern Ihre Erfahrungen mitteilen.

Auf alle Fälle bleiben wir am Ball mit diesem spannenden Thema in einer sehr spannenden Zeit.

Hans-Georg Kleinmann



Auto dar: Statt 1,5 Tonnen wiegt es nur 15 Kilogramm, der Anschaffungspreis ist im Vergleich zum Auto sehr gering und deshalb für alle Einkommensklassen geeignet, es braucht weder Kraftstoff noch elektrische Energie, sondern lediglich Muskelkraft, und ist deshalb auch eine Investition in die Gesundheit. Schwachstellen gibt es allerdings auch, und zwar bei längeren oder hügeligen Strecken und bei schlechtem Wetter.

Pedelec

Ein Pedelec, also ein Fahrrad mit unterstützendem Elektromotor, erweitert den Radius eines herkömmlichen Fahrrads



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

Chronik einer Autokrise – Teil 2

Die Krise geht 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.

In der letzten RHEIN-SCHIENE wurden Ereignisse bis April 2009 chronologisch aufgeführt. Aber die Krise ist noch lange nicht zu Ende, deshalb wird die Chronik hier fortgesetzt. Bei den ausgewählten Meldungen habe ich mein Augenmerk auf jene gerichtet, die eine verkehrspolitische Relevanz haben.

22. Juni 2009: Pressekonferenz bei der KVB: Hier sind die Fahrgastzahlen 2008 überdurchschnittlich gestiegen. Mit 261 Millionen Fahrten liegen sie um 3,8 Prozent höher als im Vorjahr.

5. August 2009: Brühl. „Autos und Motorräder können zu Hause bleiben. Stattdessen kann man mit den Rollern ohne Abgase durch die Innenstadt fahren“, erklärte Bürgermeister Kreuzberg bei der Vorstellung der fünf neuen Elektroller, welche die Stadtwerke ausgewählten Brühlern für eine Woche zu kostenlosen Testfahrten zur Verfügung stellen.

26. August 2009: In Österreich wird die Studie „Multimodale Mobilität“ veröffentlicht. „Die Fahrt zum Bäcker mit dem Auto wird seltener“, so die Studie. Die Neuzulassungen bei den PKWs sinken seit 2007. Gleichzeitig steigen immer mehr Menschen auf das Rad um: Radelten die Österreicher 2005 durchschnittlich im Jahr rund 160 Kilometer, waren es 2007 bereits 220 Kilometer.

8. September 2009: Der ADAC meldet: „Fahrgemeinschaften im Trend – Die gestiegenen Spritpreise haben das Autofahren mittlerweile so verteuert, dass die Pendler im Rhein-Erft-Kreis immer häufiger Fahrgemeinschaften bilden.“ Nach Ansicht des ADAC ist das eine kostengünstige und zudem umweltschonende Alternative.

10. September 2009: Die Kölner CDU-Fraktion stellt in einem Ratsantrag fest: „Nach dem Ende der Urlaubszeit sind die S-Bahn-Züge und die Regionalbahnzüge im Berufsverkehr wieder völlig überlastet. Wie Sardinien

in der Büchse stehen unsere Fahrgäste in den Zügen und kommen verschwitzt und bereits erschöpft morgens an ihrem Arbeitsplatz an. Ein attraktives Nahverkehrsangebot sieht anders aus.“ Und fordert: „Um nicht nur auf die technische Entwicklung im Autobau zu vertrauen, sollten wir Möglichkeiten schaffen, den Verkehr in der Innenstadt durch attraktive Alternativangebote weiter zu reduzieren.“

Interessant und neu: Das Vertrauen in die Entwicklung im Automobilbau scheint getrübt zu sein. Und deshalb ist es folgerichtig, dass man den Ausbau



Preistafeln: Erdöl wird knapper und begehrter, die Benzinpreise werden folglich weiter steigen.

des öffentlichen Personennahverkehrs fordert. Nachsehen kann man sicherlich, dass die CDU mit dem Begriff „Verkehr“ immer noch nur den Autoverkehr meint.

17. September 2009: Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Die Industrie setzt auf das Elektroauto: Man nehme dazu ein normales Auto, ersetze den Verbrennungs- durch einen Elektromotor, und schon stellt sich heraus, dass man nicht weit damit kommt oder eine Riesenbatterie benötigt, denn ganz andere Fahrzeuge sind notwendig: geringes Gewicht, schmale Reifen, flache Konstruktion, geringer

Luftwiderstand. Aber solche abgespeckten Autos wiederum möchte die Industrie nicht. Da könnte man ja gleich auf Elektrofahrräder umsteigen.

22. Oktober 2009: Eine überregionale Tageszeitung berichtet, dass Frankreich mit subventionierten Elektroautos an die Weltspitze drängt. Der französische Umweltminister kündigt an: „Wir werden das erste Land in Europa sein, das Elektroautos für ein breites Publikum zu erschwinglichen Preisen fertigt.“ Während die deutsche Kanzlerin 2020 eine Million Elektroautos auf die Straße bringen möchte, will Frankreich bis 2020 gleich die doppelte Anzahl herstellen und der Konkurrenz davon fahren „wie bei den Hochgeschwindigkeitszügen“, so der französische Umweltminister mit einem Seitenhieb auf die deutsche Eisenbahnindustrie. Während die Bundesregierung die Entwicklung von Elektroautos mit 500 Millionen Euro fördern möchte, spricht die französische Regierung von der 10-fachen Summe für Infrastruktur, Ladestationen, Erweiterungen des Stromnetzes sowie einem Steuerbonus in Höhe von 5.000 Euro pro Elektrofahrzeug. Frankreichs Post fährt übrigens bereits heute vielerorts mit Elektroautos.

31. Oktober 2009: Interview mit dem Chef der Ford-Werke GmbH in einer Kölner Tageszeitung: „Wer sagt, Autos müssen heraus aus der Stadt, sagt eigentlich, Menschen heraus aus der Stadt.“ Kein Kommentar.

7. November 2009: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat seine Pläne für ein Sonderprogramm West bekräftigt. Er nannte drei Hauptprojekte für den Westen, darunter den Ausbau des Kölner Autobahnringes und der A1. Nachholbedarf sieht er zudem bei vielen Autobahnen, deren Zustand häufig noch an die Nachkriegszeit erinnert. Nötig seien aber auch Ortsumgehungen.

Kommentar: Hier ist das Vertrauen in das Automobil noch ungebrochen. Hoffentlich werden wir bei dieser Politik nicht einmal genauso überholt „wie bei den Hochgeschwindigkeitszügen.“

Hans-Georg Kleinmann



h2>cambio Netz

h1>Neue Knoten im Netzwerk

„Ich freu‘ mich immer, wenn ich mein cambioAuto abhole. Was für ein gutes Gefühl“. Gabriele van Boxen, Kölner Schauspieler, weiß: Carsharing ist mehr als pure Dienstleistung. Der Netzwerk-Gedanke ist ein wichtiges Element, wenn sich gut 8.500 Kölner Cambio-Kunden fast 300 Autos teilen.

Das Teilen von Autos funktioniert, wenn die gegenseitige Verbindlichkeit stimmt. Damit der cambio-Wagen für den nächsten Kunden rechtzeitig an Ort und Stelle ist, wird ein besonderer Service – das Autostorno – angeboten. Stellt ein Kunde den Wagen vor dem Ende der gebuchten Zeit wieder an die Station, berechnet cambio nur 35 Prozent des Zeitpreises. Eine Stunde Zeitpolster kostet so im Start-Tarif gerade mal 65 Cent. „Das nimmt beim Fahren den Stress und die Hetze raus“, meint Gabriele van Boxen. Und der nächste Kunde kann pünktlich und sicher mit dem gebuchten Auto losfahren.

Dass die Kölner cambio-Kunden in diesem Jahr auf fast ein Dutzend neue

Stationen zugreifen können, ist eine weitere Dimension des cambio-Netzwerkes. Gerade ist mit WERKSTATT/KESSELHAUS in der Autofreien Siedlung Nippes die 40. Station der CambioNauten in Köln eröffnet worden. Bis zum Ende des Jahres folgen noch zwei weitere: In der Tiefgarage an der IHK am Börsenplatz (BÖRSE) wird in Bahnhofslaufweite eine weitere innerstädtische Station geschaffen. Mit dem Ehrenfelder Takufeld (TAKU) schließt sich eine Lücke zwischen den Nippeser Stationen und der Ehrenfelder Station LESSING in der Lessingstraße, die im Sommer eröffnet wurde.

Vom Prinzip her wächst das cambio-Stationsnetz von innen nach außen. So soll gewährleistet werden, dass jeder Kunde die Möglichkeit hat, auf Nachbarstationen auszuweichen. Nur dadurch lässt sich eine hohe Wunscherfüllungsquote bei den Buchungen realisieren. Diese Quote liegt aktuell bei über 90 Prozent und zeigt, dass auch dieses Netzwerkelement funktioniert.

In die Kette der Stationen eingereiht haben sich 2009 zwei neue Plätze auf

der Schäl Sick. Mit den Stationen DEUTZER FREIHEIT und KEMPERWIESE in Dellbrück hat cambio das Rechtsrheinische weiter erschlossen. Im innerstädtischen Bereich kamen Stationen am Kaiser-Wilhelm-Ring und in der Nähe des Barbarossaplatzes dazu. Mit den zusätzlichen Stationen EICH und WERKSTATT/KESSELHAUS und der Erweiterung der Station FLORA ist Nippes im cambio-Veedelsranking weit nach vorne gerutscht.

Dass auch dieses Netzwerk nur dann gut wächst, wenn die Nutzer ein waches Auge darauf haben, ist dem extrem knappen Angebot an innerstädtischen Stellplatzmöglichkeiten geschuldet. cambio freut sich über jeden Hinweis, wenn in der Domstadt Parkplätze angeboten werden. Besonders aktiv gesucht wird zur Zeit in Zollstock, zwischen Eigelstein und Kunibertsviertel sowie rund um den Auerbachplatz in Sülz. Ab drei zusammenhängenden Parkplätzen, die rund um die Uhr zugänglich und gut beleuchtet sind, ist eine cambio-Station realisierbar. Entsprechende Tipps sind bei cambio hochwillkommen.

Elisabeth Rohata



h2>Rurtalbahn

h1>Von Euskirchen bis Heinsberg

„Ende im Gelände“ – am Linnicher Ortsrand kann man diesen Spruch gewissermaßen fotografieren. Wenige hundert Meter hinter dem Bahnhof verschwindet das Gleis der Rurtalbahn erst im Gebüsch und dann unter einem Weg.

Früher rollten die Züge hier weiter in den Kreis Heinsberg und über Baal und Mönchengladbach hatte man Anschluss an die Landeshauptstadt Düsseldorf. Heute ist der Gleisabschnitt zwischen Linnich und Baal tot. Ein Prellbock verhindert, dass sich Züge, die versehentlich über Linnich hinauschießen, im Nirgendwo verlieren.

„Die Rurtalbahn darf hier nicht enden. Für die künftige Entwicklung unseres Kreises ist die Anbindung an den Kreis Heinsberg und den Raum Düsseldorf



Rurtalbahn: Politiker fordern Ringschluss (Foto: Kreis Düren)

von strategischer Bedeutung“, dies forderten Landrat Wolfgang Spelthahn und die Bürgermeister Wolfgang Witkopp (Linnich) und Lothar Tertel (Aldenhoven) sowie Jülichs Dezernent Martin Schulz bei einem Ortstermin vor dem Prellbock, nachdem der NVR (Nahver-

kehr Rheinland) angekündigt hatte, die ab dem Jahr 2015 geplante Reaktivierung der Gleisverbindung auf den Sankt Nimmerleinstag zu verschieben. Um das zu verhindern, wurde eine Unterschriftenaktion gestartet. Gefordert wird nicht nur die Verbindung in den Kreis Heinsberg: Auf der Bördebahntrasse soll die Rurtalbahn künftig auch in den Kreis Euskirchen rollen können, um Bonn und die Rheinschiene zu erreichen. Aus diesem Grunde lautet die Forderung „Wir sind für den Ringschluss der Rurtalbahn!“ Unterschriftenlisten können über www.kreis-dueren.de, Stichwort Verkehr, Sicherheit & Ordnung, bezogen werden.

Roland Schüler



Neue Fahrgastrechte Ein Überblick

Seit dem 1. Juli 2009 haben Bahn-Fahrgäste einklagbare Rechte bei Zugverspätungen.

War es bis dahin Kulanz des Verkehrsunternehmens, so gibt es nun ein gesetzlich verbrieftes Recht auf bestimmte Leistungen. Wichtig: Die Bahn-Unternehmen haften nicht, wenn sie die Verspätung nicht verschuldet haben. Und bei Fahrten innerhalb von Verkehrsverbünden gelten weiterhin deren Bestimmungen (für den VRS siehe www.vrsinfo.de/4_4.php).

Die Leistungen

- Ab 60 Minuten Verspätung gibt es 25 Prozent des Fahrpreises zurück.
- Ab 120 Minuten Verspätung gibt es 50 Prozent des Fahrpreises zurück.
- Neu ist auch, dass die gesamte Reisekette der Bahnunternehmen bewertet wird.

Beispiel: Ich verpasse in Köln den Anschlusszug nach Gummersbach, weil der ICE von Stuttgart 20 Minuten Verspätung hatte. Bei einem Stundentakt der Züge nach Gummersbach bin ich 60 Minuten später am Ziel, erhalte also eine Entschädigung von 25 Prozent.

Es gibt weitere Regelungen, etwa für den Verlust des letzten Anschlusses am Abend, hier sind Taxinutzung und Hotelübernachtung mögliche Lösungen. Außerdem dürfen höherwertige Züge ab einer Verspätung von 20 Minuten benutzt werden, der Fahrschein dafür muss vor dem Einsteigen gekauft werden und wird nachher erstattet.

Alle Angaben sind ohne Gewähr.

Mehr Infos

In den Reisezentren der Deutschen Bahn gibt es ein kleines Faltblatt („Ihre Rechte als unser Fahrgast“) mit den wichtigsten Informationen. Die Lektüre lohnt sich, die nächste Verspätung kommt bestimmt. Infos im Internet unter: www.bahn.de/p/view/service/fahrgastrechte/uebersicht.shtml.

Ausführliche Auskünfte und das Antragsformular online bietet auch der TBNE (Tarifverband der Bundeseigenen

und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen) unter www.fahrgastrechte.info.

Eine nette Webseite mit einem Frage-Antwort-System hat Pro Bahn zu diesem Thema erstellt. Hier klicken sich auch Laien zur richtigen Bewertung ihrer Verspätung: www.fahrgast-rechte.de, Rubrik *Verspätung-Schnellzugang*.

Kay Queetz



Deutsche Bahn Kurz notiert

Neue Internetseite für Kinder

Unter www.olis-bahnwelt.de bietet die DB ein neues Internetportal speziell für 8- bis 12-jährige Kinder an. Hier gibt es Nachrichten, Videos, aber auch Bastelbögen zum Herunterladen, etwa einen ICE oder einen Hauptbahnhof.

Kursbuch nur noch elektronisch

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 gibt die Deutsche Bahn erstmals kein gedrucktes Kursbuch mehr heraus. Das komplette Kursbuch oder auch einzelne Fahrplantabellen lassen sich im Internet kostenlos herunterladen. Zu finden unter <http://kursbuch.bahn.de>.

Kay Queetz



Bahnbezeichnungen Wirrköpfe beherrschen das Land

Seit einigen Jahren gibt es endlich in unserm schönen Bundesland ein einheitliches System von Zuglinien: Der Kunde sieht eine Linienbezeichnung und weiß, was es ist.

- S, S-Bahn: dichter Takt und hält überall
- RB, Regionalbahn: hält überall
- RE, Regionalexpress: hält nur an größeren Stationen

Ergänzt wird die Linienbezeichnung durch einen Namen mit Ortsbezug, etwa Rheinexpress für die Linie Koblenz-Emmerich oder Rhein-Wupper-Bahn für die Linie Bonn-Wuppertal.

Seit Übernahme der RB 26, Köln-Koblenz, durch die Transregio Deutsche Regionalbahn GmbH, wird davon abgewichen: Statt RB 26 heißt die Linie jetzt MRB 26. Steht das für Mittelregionalbahn oder Mittelrhein-Regionalbahn? Teilweise wird auch der Begriff TR 26 gebraucht, Transregionalbahn?

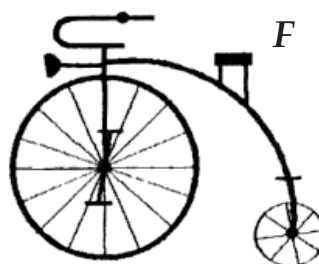
Dem Kunden ist es egal, wem die Züge gehören. Aber er möchte Durchblick bei den Linienbezeichnungen. Damit er auch, wenn er die Heimatstrecke verlässt, die gewünschte Linie finden kann und weiß, „RB“, aha, hält also überall.

Kay Queetz



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

Rhein-Ruhr-Express

Argumente für einen Halt in Köln-Mülheim

Seit vielen Jahren in der Planung, wurde der Start des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) ein weiteres Mal verschoben. Interessant sind jedoch die Wortbeiträge der involvierten Politiker und Entscheidungsträger in den zuständigen Fachverwaltungen.

Verhindern Fördergelder Halt an Regionalbahnhöfen?

So ließ der Landesverkehrsminister über die Medien verbreiten, dass die Gelder nun fließen werden, um den RRX im Jahr 2018 (!) über neue Gleise im 15-Minuten-Takt von Köln durch das Ruhrgebiet bis Dortmund fahren zu lassen. Gleichzeitig erteilte er allen Forderungen nach einem Halt der Züge an den heutigen Bahnhöfen der Strecke abseits der Hauptbahnhöfe eine Absage. So sollen diese Züge künftig nicht mehr in Köln-Mülheim halten, ebenso wenig in Düsseldorf-Benrath und in Bochum-Wattenscheid. Der Minister begründet dies mit den erheblichen Fördermitteln des Bundes für diesen Zug und dessen planerische Realisierung.

Hier stellt sich die Frage, für welche Fahrgäste die Strecke ausgebaut werden soll und welche Fahrgäste er an sein Ziel bringen soll. Ist die Nachfrage an Fahrgästen an den einzelnen Großbahnhöfen so hoch, dass stündlich neben den vier ICs und ICEs vier weitere RRX-Züge Fahrgäste von Dortmund nach Köln und zurück bringen sollen? Ist dann der Bedarf an den Vorortbahnhöfen so niedrig, dass sich dort ein Halt nicht mehr lohnen soll? Ist das Produkt Regionalexpress also vom Aussterben bedroht?

Reisezeitverluste für Pendler und Überlastung von Kölner Hauptbahnhof und Bahnhof Messe/Deutz

Mitnichten! Zum einen würden so die aufwändig eingerichteten P+R-Anlagen, etwa in Wattenscheid, obsolet, zum anderen wären vor allem Pendler in der Region Köln gezwungen, mit erheblichem Zeitverlust den nächst-

größeren und die im Hauptverkehr bereits überlasteten Großbahnhöfe anzufahren – in Köln wären dies Hauptbahnhof und Messe/Deutz – oder ab Köln-Mülheim in Richtung Düsseldorf die S-Bahn zu benutzen, deren Reisezeit jedoch keine ernstzunehmende Alternative bedeutet.

Hinzu kommt, dass das rechtsrheinische Kölner Umland heute eine gute ÖPNV-Anbindung an den Bahnhof in Köln-Mülheim hat. So stellt die Buslinie 151/152 eine Ringverbindung in die dicht besiedelten östlichen Kölner Stadtteile Buchheim, Höhenberg, Ostheim und das Gewerbegebiet in Porz-Gremberghoven dar, so ist die S-Bahnlinie S 11 ein wichtiger Zubringer aus dem Bergischen Land, so stoßen mit der Stadtbahnlinie 18 Pendler aus den ebenfalls dicht besiedelten Vororten Holweide und Dellbrück in Mülheim an den DB-Regionalverkehr. Und die Gürtellinie 13 der KVB bringt sogar aus dem linksrheinischen Lindenthal und Nippes Pendler umsteigefrei und unter Umgehung der Kölner City (und somit als Entlastung des Hauptbahnhofs) bis nach Mülheim.

Hohes Potenzial an Ein- und Auspendlern der rechtsrheinischen Region

Anders ausgedrückt: Ein stark nachgefragter Regionalbahnhof für ein Einzugsgebiet von ca. 500.000 Einwohnern soll nach dem Willen der Landesregierung zukünftig aufgegeben werden, weil „die Fördermittel vom Bund kommen und nicht vom Land und die Züge deshalb nicht an jedem Regionalbahnhof halten können“, so der Verkehrsminister. So etwas nennt man heute wohl Guerilla-Marketing, wenn man ein erfolgreiches Produkt gegen die Wand fahren lassen will. Weitblickend ist so eine Einschät-



Beispiel Köln-Mülheim: Regionale Bahnhöfe sollten gestärkt werden.

zung jedenfalls nicht, eher führt sie dazu, dass Pendler wieder auf das Auto umsteigen werden.

Fazit: Stärkung des Regionalbahnhofs Köln- Mülheim

Der VCD und das Forum Kölner Verkehrsinitiativen fordern daher eine stärkere Berücksichtigung der regionalen Bahnhöfe. Neben Mülheim sind dies außerhalb der City vor allem die Bahnhöfe in Köln-Ehrenfeld und Köln-Porz. Überall dort, wo es dicht getaktete regionale und lokale Zubringerverkehre gibt, müssen Regionalzüge halten, die großen Bahnhöfe Hauptbahnhof und Messe/Deutz sollen vor allem den Fernverkehr reibungslos abwickeln und nicht zusätzlichen Regionalverkehr aufnehmen müssen.

Im Fall des Bahnhofs Mülheim bietet es sich sogar an, auch Fernzüge in Tagesrandlage halten zu lassen, um die Fortsetzung der Reise im innerstädtischen Bereich bzw. in die östliche Kreisstadt Bergisch Gladbach (110.000 Einwohner) zu Schwachlastzeiten zeitlich attraktiver zu gestalten. Die bahn-technischen Voraussetzungen sind jedenfalls ebenso vorhanden wie das dicht besiedelte Einzugsgebiet (im Stadtbezirk Mülheim wohnen mit über 144.000 Einwohnern die meisten Kölner) und die hohe Nachfrage als Umsteigebahnhof.

Norbert Schmidt



Mieträder

Mein Rad oder unser Rad?

In der Sommerausgabe 2007 der RHEIN-SCHIENE berichteten wir über innovativen Fahrradleihsysteme in Köln. Was hat sich seitdem getan?

Viele VCD'ler freuen sich über „mein neues Rad“ und nehmen auch dankbar Tipps zum Fahrradkauf, zum Beispiel in der „fairkehr“, zur Kenntnis. Der Autor dieser Zeilen ist jedoch, auch bedingt durch einschlägige Erfahrungen mit Langfingern, eher ein Fan von „unser Rad“.

Call a Bike

Der Platzhirsch der Deutschen Bahn hat sein System kontinuierlich weiterentwickelt. Das Stadtgebiet, in dem Räder ausgeliehen und zurückgestellt werden dürfen, hat sich ausgeweitet und reicht jetzt linksrheinisch bis zum Gürtel, teilweise – etwa in Ehrenfeld – auch darüber hinaus. Rechtsrheinisch ist gleich hinter Deutz leider schon Schluss; ledig-

lich einige „Sonderstandorte“ wie Kalk-Post laden zum weiträumigeren Radeln ein. Der Minutenpreis beträgt jetzt 6 Cent (8 Cent ohne BahnCard), aber der maximale Tagespreis wurde auf 9 Euro gesenkt. Nachdem die Bahnfahräder in Köln nun schon fünf Jahre stehen, machen sich leider erste Probleme bemerkbar. Sehr häufig sind Licht oder Dynamo demoliert, und das eine oder andere Rad wurde von selbsternannten „Scherzbolden“ wohl auch schon im Rhein versenkt. Hoffen wir, daß sich dieser Trend nicht fortsetzt, damit uns die Bahn die Räder nicht wegnimmt.

Seit diesem Jahr gibt es an sehr vielen ICE-Bahnhöfen deutschlandweit *Call-a-Bike*-Stationen, so dass man als Kölner Kunde auch in anderen Städten zum gleichen Tarif mobil bleibt und sich auf vielen Reisen teure Taxis und verwirrende U-Bahn-Systeme sparen kann. Man steigt einfach am Hauptbahnhof auf ein dort bereitstehendes Rad und fährt los. Mehr Infos: www.callabike.de.

nextbike

Auch über das konkurrierende *nextbike*-System (siehe www.nextbike.de) wurde in der RHEIN-SCHIENE schon berichtet. Vor zwei Jahren gab es lediglich einen einzigen Standort am Hauptbahnhof in Köln, seit einigen Monaten sind nun 14 Standorte in der gesamten City verteilt. Der Preis beträgt lediglich 1 Euro pro Stunde, maximal 8 Euro am Tag, allerdings darf man die *nextbike*-Räder nur an den 14 bekannten Standorten abstellen und nicht wie bei *Call a Bike* an jeder Straßenecke. Die private Konkurrenz der DB ist daher viel weniger im Stadtgebiet Köln sichtbar, verdient aber dennoch weiter unsere Aufmerksamkeit. Denn auch *nextbike* hat in den letzten Jahren deutschlandweit stark expandiert; und außerdem unterstützen die Leipziger Fahrradverleiher innovative, auch vom VCD geförderte Ideen wie „Kopf an: Motor aus“ (www.kopf-an.de).

Eberhard Blocher



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

Mitgliederversammlung 2009 Vielen Dank, Roland!

Am 30. Juni fand in vertrauter Umgebung in der Alten Feuerwache im Agnesviertel die diesjährige Mitgliederversammlung des VCD-Kreisverbands Köln und Umgebung statt.

Zu Beginn der Versammlung berichteten die Vorstandsmitglieder über ihre Tätigkeiten im vergangenen Jahr. Schwerpunkte waren Projekte zur Weiterentwicklung des Kölner Nahverkehrssystems sowie zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer. Auf dem Agenda-Markt in Brühl sowie beim Autofreien Aktionstag war der VCD auch „auf der Straße“ präsent.



Roland Schüler, Gründungsmitglied des VCD-Kreisverbands, verlässt nach zwanzig Jahren den Vorstand, bleibt dem VCD aber eng verbunden.

Unter großem Beifall der Anwesenden dankte Markus Meurer ihm hierfür im Namen aller Mitglieder.

Roland Schüler geht

Bei den Wahlen zum Vorstand mussten die Mitglieder zur Kenntnis nehmen, dass mit Roland Schüler ein Gründungsmitglied des VCD Köln sich nicht zur Wiederwahl stellte. Dies verursacht eine große Lücke in den Reihen der Verkehrsaktivisten. 20 Jahre lang hat Roland mit großem Sachverstand und endloser Energie für die Interessen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer gearbeitet und Außenwirkung sowie Erfolge des VCD Kölns maßgeblich mit geprägt.

Der neue Vorstand

Für Roland rückt Reiner Kraft in den geschäftsführenden Vorstand auf, dem auch weiterhin Helga Jochems, Markus Meurer und Jürgen Möllers angehören. In den erweiterten Vorstand wurden Christoph Reisig, Hans-Georg Kleinmann, Kay Queetz, Volker Kunstmann, Eberhard Blocher und Ralph Herbertz wiedergewählt; leider kandidierte diesmal kein neues Mitglied. Mit Oliven und Kölsch klang die Versammlung aus.

Der Vorstand des VCD Kreisverbands Köln und Umgebung □

2. Kölner Fahrrad-Sternfahrt Autofrei – Spaß dabei!

Mit Fahrrad, Tandem, Liegerad oder auch zu Fuß machten sich mehrere hundert Teilnehmer am Sonntag, 21. Juni 2009 von zehn Startpunkten rund um Köln auf zur zweiten Fahrrad-Sternfahrt. Das gemeinsame Ziel: Roncalliplatz. Dort gab es eine Abschlusskundgebung als Umweltfest – mit Musik von *Troubadix Erben* und *Luur de Malucos* sowie zahlreichen Info- und Aktionsständen.

Hans-Georg Kleinmann □



Neues Infoportal RADschlag

Seit Oktober 2009 ist das Internetportal www.radschlag-info.de online

Das Projekt „RADschlag“ unterstützt Eltern, Pädagogen, Erzieher und Übungsleiter aus Vereinen bei ihren Bemühungen, Kinder und Jugendliche zum Radfahren zu motivieren.

Umfangreiches Angebot

Hierzu finden diese Akteure auf dem Portal vielfältige Anregungen, beispielsweise zur Unterrichtsgestaltung, und Spielideen. Rechtstipps sollen unter anderem Berührungsängste abbauen, zum Beispiel vor einem Fahrradausflug mit der Klasse. Außerdem gibt es Servicetipps zum Fahrrad- oder Helmkauf und Anleitungen zum Lernen des Radfah-



rens. Eine Literaturlatenbank mit mehr als 500 nationalen und internationalen Einträgen lädt zum weiteren Recherchieren von Materialien und Publikationen ein. Bisher nicht berücksichtigte Materialien und lokale Aktionen rund um das Thema Fahrradförderung bei Kindern und Jugendlichen werden gern in die Literatur- bzw. Aktionsdatenbank aufgenommen. Hierfür und für weitere Fragen oder Hilfestellungen steht eine telefonische Beratung (030 55576386, Sprechzeiten von Montag bis Freitag von 14.00 bis 17.00 Uhr) zur Verfügung.

Beteiligte Organisationen

„RADschlag“ ist ein Gemeinschaftsprojekt des VCD mit dem ACE Auto Club Europa e. V. und dem Institut für Natursport und Ökologie der Deutschen Sporthochschule Köln und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Ralph Herbertz □

Radlager stiftet Anhänger VCD wird mobiler

Als Vertreter einer nachhaltigen Mobilität nutzt der VCD auch für Transporte, beispielsweise für den Stand bei der autofreien Rheinuferstraße, möglichst das Fahrrad. Allerdings war dies bisher mit einem größeren Organisationsaufwand verbunden, da jemand/ein Aktiver mit Fahrradanhänger zur Verfügung stehen musste.

Doch damit ist nun Schluss! Das Radlager aus Köln-Nippes hat, als es davon hörte, gehandelt und dem VCD einen hochwertigen Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt. Der VCD bedankt sich dafür herzlich beim Radlager. Erster Einsatz ist die Verteilung/Distribution der vorliegenden RHEIN-SCHIENE, die einfacher wird, da mit der erhöhten Auflage das Transportvolumen deutlich gewachsen ist.

VCD-Mitglieder können sich den Fahrradabhängiger ausleihen – weitere Informationen im VCD-Büro.

Ralph Herbertz

Autofreier Sonntag in Köln Ein Rückblick in Bildern



Viel Raum für Spaziergänger, Radfahrer, Skater auf der Rheinuferstraße und dazu noch einen autofreien Tunnel, dies wurde den Kölnerinnen und Kölner bei dem diesjährigen autofreien Sonntag am 20. September geboten. Auch der VCD-Kreisverband Köln und Umgebung beteiligte sich mit einem Infostand.

Reiner Kraft



Friedensbildungswerk Köln

staatl. anerkannte Einrichtung der Erwachsenenbildung NRW

Bildungsurlaube • Sprachen • Mediation • Konfliktlösung

www.friedensbildungswerk.de

Mediation – Vermittlung in Konflikten

Lernen Sie in Bildungsurlauben & Fortbildungen, wie Sie in Konflikten vermitteln können.

- Grundlagen
- Fachkurse
- Vorträge
- Supervision

Wir sind seit 15 Jahren kompetent in Mediation über Konfliktbearbeitung!

FBK Köln

Obenmarspforten 7-11

50667 Köln

tel.: 0221-952 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**

Die aktuellen Termine finden Sie im Internet oder das Programmheft anfordern.



Auch in 2010

Veranstaltungsreihe wird fortgesetzt

20 Jahre VCD Köln und Umgebung waren Anlass, im Sommer erstmals ein Programm mit Exkursionen und Führungen rund um das Thema Mobilität anzubieten. Auf Grund der positiven Resonanz wird dies auch 2010 fortgesetzt.

Bevor das Programm im Sommer weitergeht, finden zwei Veranstaltungen bereits im Frühjahr statt. Da vielen Interessenten der Führung durch den Hauptbahnhof eine Absage erteilt werden musste, gibt es eine weitere Gelegenheit. Und rechtzeitig vor Beginn der Radausflugssaison werden die wichtigsten Handgriffe gezeigt, um das eigene Rad wieder fit zu machen.

Für beide Veranstaltungen ist auf Grund der beschränkten Teilnehmeranzahl eine Anmeldung nötig: Melden Sie sich unter Angabe der Teilnehmer im VCD-Büro per E-Mail, Fax oder Telefon an. Rechtzeitig vor Veranstaltungsbeginn wird Ihnen der genaue Treffpunkt mitgeteilt.

März 2010

Exkursion durch den Kölner Hauptbahnhof (ab 12 Jahre, nicht barrierefrei)

Beginn 18 Uhr (Dauer etwa 2 Stunden und optional anschließende Einkehr). Der genaue Termin wird im Januar auf www.vcd-koeln.de veröffentlicht oder kann unter 0221 7393933 (VCD-Büro) erfragt werden. Unkostenbeitrag 5 Euro, VCD-Mitglieder frei.

Den Kölner Hauptbahnhof kennt jeder – doch diese Besichtigung führt auch zu Stellen, die einem Besucher normalerweise verschlossen sind. Denn neben Informationen zur Geschichte des Bahnhofs gehören die Besichtigung unter anderem der unterirdischen und vollautomatischen Schließanlage, der Sprinklerzentrale sowie der unterirdischen Lieferwege zum Programm. Ebenso können Fragen zu den Fahrzeugen der Bahn – von der S-Bahn bis zum ICE – gestellt werden, da unser Führer Georg Schmitz nicht nur für den VCD

aktiv, sondern auch Lokführer ist. Darüber hinaus werden aktuelle Entwicklungen bei der Bahn angesprochen, die bei einem Kölsch im Anschluss vertieft werden können.

Donnerstag, 22. April 2010

Fahrradreparaturkurs (ab 14 Jahre)

Beginn 19:30 Uhr (Dauer etwa 2 Stunden). Unkostenbeitrag 8 Euro, VCD-Mitglieder 4 Euro.

Der Kurs wendet sich an Laien, die wenig Erfahrung mit der Reparatur ihres Rades haben. Unter Anleitung eines Experten vom Radlager aus Köln-Nippes werden einfache Reparaturen selber durchgeführt. Dazu gehört beispielsweise das Flickern bzw. Wechseln eines Schlauchs oder das Einstellen von Schaltungen und Bremsen. Des Weiteren werden Tipps für die richtige Pflege und die verkehrssichere Ausstattung des Rades gegeben.

Ralph Herbertz



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.

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



Unverb. Illustration

**Beratung
und Vermietung:**

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

www.gag-koeln.de

1- bis 4-Raum-Wohnungen
Vermietungsbeginn: 01.11.2009

Wohnen. Wohlfühlen. Leben.

GAG M
Immobilien AG

21. März 2010

Bonner Radreisemesse

Mit rund 100 Ausstellern bietet die zwölfte Bonner Radreisemesse einen breiten Überblick zu radtouristischen Zielen im In- und Ausland und Radreiseliteratur. Zusätzlich werden Fahrräder und Ausrüstungen für die Reise oder den Ausflug vorgestellt. Im Rahmenprogramm gibt es Diavorträge von Radreisen und vieles mehr.

Die vom ADFC Bonn/Rhein-Sieg mit viel ehrenamtlichem Engagement organisierte größte Radreisemesse Nordrhein-Westfalens findet am 21. März 2010 von 11 bis 18 Uhr in der Stadthalle Bonn-Bad Godesberg statt. Aktuelle Informationen unter www.adfc-bonn.de.

Ralph Herbertz



Kontakte – Infos – Hilfe

Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)
Fahrradbeauftragter

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

Informationen zum Radverkehr

NRW-Hotline

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

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

Deutsche Bahn AG

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

01805 99 66 33 (14 Cent/Minute aus dem
Festnetz der 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

Vandalismus (Bundespolizei)

KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale
Vandalismus bei KVB
Beschwerden

RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden,
Fundsachen)

www.rvk.de
01804 131313 (0,20 € bei Anruf aus
dem Festnetz der Dt. Telekom)

Verkehrsverbünde

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

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

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

Verkehrsiniciativen, Sonstiges

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

www.vcd.org
www.vcd-koeln.de
www.adfc-koeln.de (Tel.: 0221 323919)
adfc-koeln@netcologne.de
www.autofreie-siedlung-koeln.de
www.muelheimer-freiheit.net/mfg/
www.pro-bahn.de
www.nahverkehr-online.de
www.verkehrsinfo.nrw.de

ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln
Mülheimer Fahrrad Gruppe mfg
Pro Bahn
Verkehr allgemein

Impressum

Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Köln und Umgebung e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln

Redaktion: Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Lissy Sürth

Mitgegründet von Josiane Peters †

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

Bank für Sozialwirtschaft
BLZ: 370 205 00
Konto-Nr.: 824 55 00

Spendenkonto:

Bank für Sozialwirtschaft
BLZ: 370 205 00
Konto-Nr.: 824 55 02

Auflage: 5.000 Exemplare

Satz/Druck:

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

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

Namentlich gekennzeichnete Beiträge ge-
ben nicht unbedingt die Meinung der Re-
daktion wieder.

Die Schreibweise von man/frau bleibt den
AutorInnen überlassen.

Einem Teil der Auflage liegt ein Prospekt
der Firma da Vinci Denkmöbel bei.
Wir bitten um freundliche Beachtung.

VCD-Kreisverband Köln und Umgebung

Vorstandsteam

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

Anschrift

VCD-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

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

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

Aufruf

Eine Spende ...

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

Ab 10,00 Euro pro Jahr auf unser

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

erhalten Sie eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung.

Vielen Dank!



Der Verkehrsclub mit Klimaschutzfaktor



Das Gesicht der Erde bestimmen Sie.

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

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



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

Ich trete dem VCD zum 01. . 20 bei.

- | | |
|--|--------------------------|
| ☐ 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

oeco futur...

- ...❖ **Zusätzliche Pflegefallabsicherung:** Besteht bei Rentenbeginn Pflegebedürftigkeit, steigt die Altersrente deutlich an. Lebenslang und garantiert!
- ...❖ **Kundenorientierte Annahmerichtlinien:** möglich für alle Kunden von Null bis 55 Jahren; ohne Gesundheitsprüfung!
- ...❖ **Neue kundenfreundliche Bedingungen** garantieren Ihnen sehr hohe Flexibilität während der gesamten Vertragslaufzeit.
- ...❖ **Während der Ansparphase** gibt es keine Steuerbelastung für Sie; im Rentenbezug kommt lediglich die günstige Ertragsanteilbesteuerung zum Tragen!
- ...❖ **Investieren Sie Ihr Geld ökologisch und sozial verantwortlich!**

... die neue Rente mit Pflegefallabsicherung!

Bei Fragen:

02 28 / 985 85 87
Wir beraten Sie gerne!

BITTE MACHEN SIE MIR UNVERBINDLICH EIN ANGEBOT.

- ☐ oeco futur Rente ☐ Ich möchte über weitere Altersvorsorgeprodukte informiert werden
(z.B. Basisrente, Riester-Rente, Risikolebensversicherung)

Vorname

Name

Straße

Selbständig ☐ ja ☐ nein

PLZ, Ort

Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr)

e-Mail

Familienstand ☐ verheiratet ☐ ledig

Telefon

von/bis erreichbar

Beitrag

☐ monatlich ☐ jährlich ☐ einmalig

Alter bei Rentenbeginn

ökologisch
VCD Service GmbH
innovativ


Lebensversicherung AG



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