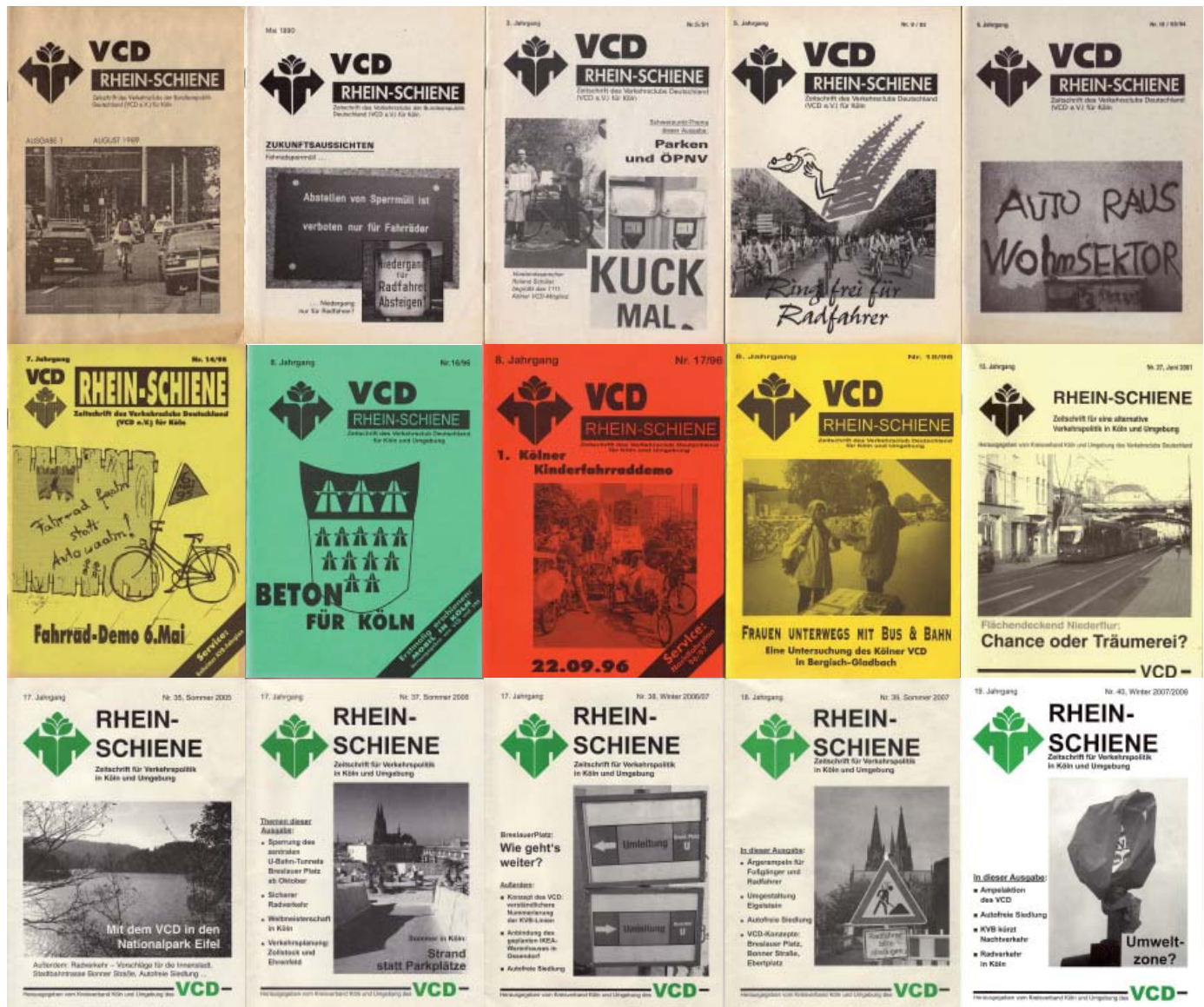




RHEIN-SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung



■ 20 Jahre VCD Köln: Rückschau und Ausblick ■ ÖPNV in Köln:

Nach dem Unglück ■ Kommunalwahl 2009: Parteien zur Verkehrspolitik



66% weniger Emissionen

... unser Beitrag für eine saubere Zukunft

Weitere Infos unter (0 180 3) 50 40 30* oder www.vrsinfo.de

* (9 Cent/Min. aus dem dt. Festnetz; Mobilfunk abweichend)



**Für alle,
die Ziele haben.**
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde!

Zum Jubiläumsjahr zeigt sich die RHEIN-SCHIENE in einem **neuen Layout**: farbige Seiten auf chlorfrei gebleichtem Umweltpapier. Wir hoffen, dass diese Neugestaltung dazu beiträgt, die Übersichtlichkeit und den Informationsgehalt unseres Blattes zu erhöhen.

Gerade nach der Sprachlosigkeit des durch den U-Bahn-Bau in der Severinstraße verursachten Unglücks wird es Zeit, sich mit den **Folgen der Katastrophe** zu befassen. Wir sind nicht schadenfroh, bloß weil bei Umsetzung der weithin anerkannten VCD-Vorschläge zur Nord-Süd-U-Bahn das Unglück so nicht hätte entstehen können. Auch wenn ferner die Öffentlichkeitsarbeit der KVB im Umgang mit der Katastrophe nicht gerade professionell wirkte, wollen wir nicht nachkarten, sondern nach vorne schauen. Denn der Mühlstein Nord-Süd-U-Bahn wird der Domstadt noch lange am Hals hängen bleiben und andere Projekte blockieren. Wir möchten dazu beitragen, zu verhindern, dass die aktuellen Probleme, aber auch die Verbesserungsmöglichkeiten des ÖPNV in Köln als Folge der Katastrophe am Waidmarkt vernachlässigt werden.

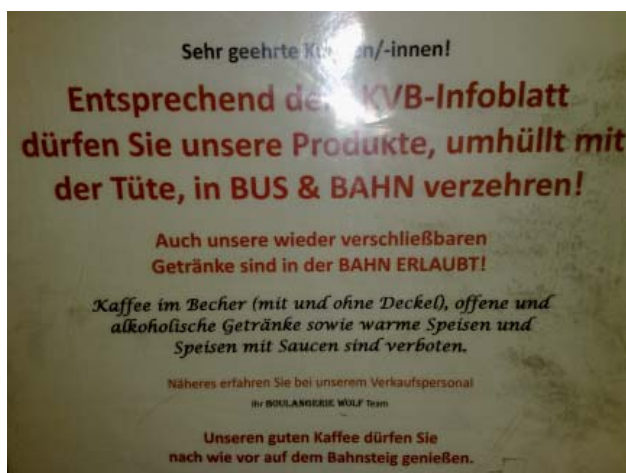
Zur näheren Zukunft gehört auch unsere **Jahreshauptversammlung am 30. Juni** (Einladung siehe Seite 19). Alle Mitglieder sind eingeladen, an diesem Tag ihre Ideen zu unserer weiteren gemeinsamen Arbeit einzubringen.

Anlässlich unseres 20-jährigen Jubiläums veranstalten wir darüber hinaus, eine Reihe an **Führungen und Exkursionen**, zu denen wir ebenfalls herzlich einladen. Besonders freut uns zudem, anlässlich des europaweiten **autofreien Sonntags** am 20. September nach langer Zeit mal wieder durch den Rheinufertunnel radeln zu können.

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Im Vorübergehen aufgeschnappt Aufklärung zu mobiler Nahrungsaufnahme in Köln



Genau so ist es: Nur warme Speisen, Eis, alkoholische und offene Getränke sind in der KVB nicht erlaubt.

Inhalt

VCD

20 Jahre VCD Köln und Umgebung: Wir laden ein!	4
Rückschau und Ausblick: Seit mehr als 20 Jahren aktiv	5
VCD Kampagne: Für eine echte Umweltprämie	11
Einladung zur Mitgliederversammlung	19
Bundesdelegiertenversammlung 2009	32
Impressum	33
Kontakte	34
Spendenaufruf	34
Mitgliedsantrag	34

Kommunalwahl 2009

Kommunalwahl 2009: Wir haben die Parteien befragt	8
---	---

Nahverkehr

Nach dem Unglück:	
Wie geht es weiter mit dem ÖPNV in Köln?	12
Chancen für den Barbarossaplatz	13
KVB: Vorhandene Kapazitäten besser nutzen	14
Fahrgastinformation: Die KVB reagiert auf Kritik	15
Zugang Haltestelle Severinstraße:	
VCD-Anregung umgesetzt	16
P+R-Plan aktualisiert	16

Auto und Autofrei

Cambio Carsharing: Der Möglichmacher	16
Ein Masterplan für die Kölner Innenstadt	28
Lärm ist nicht gleich Lärm	29
Mobilitätszentrale:	
Modell auch für andere Stadtquartiere?	30
Bewegte Zeiten: Chronik einer Autokrise	31
Mobil ohne Auto: 2. Kölner Fahrrad-Sternfahrt	32
Autofreier Tag: Rheinufertunnel autofrei	32

Radverkehr

Mülheimer Fahrrad Gruppe: Nachhaken hilft	18
Nach acht Wochen: Umfahrung Waidmarkt eingerichtet ...	20
Drehbrücke Deutz: Sperrung soll bleiben	20
Bericht des Kölner Fahrradbeauftragten	24
VCD-Fahradgruppe: Mit neuem Schwung	26
Mehr Schutz durch bessere Spiegel bei Lastkraftwagen	26
Stadt Brühl: Faltrad ergänzt Diensträder	26

Bahnverkehr

Freizeitverkehr in der Vulkaneifel	22
Zugang Südbahnhof: Was lange währt ...	22
Aktuelles von den Bahnen im Umland	23

Service

Kontakte – Infos – Hilfe	33
--------------------------------	----

20 Jahre VCD-Kreisverband Köln und Umgebung

Wir laden ein!



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Einblicke und Hintergrundwissen zum Verkehrsgeschehen vermitteln spannende Führungen und Exkursionen, zu denen wir anlässlich unseres Jubiläums einladen.

Die Teilnahme an allen Veranstaltungen ist kostenlos, allerdings ist auf Grund der beschränkten Gruppengrößen eine vorherige Anmeldung nötig. Melden Sie sich und gegebenenfalls weitere Teilnehmer im VCD-Büro per E-Mail, Fax oder Telefon an. Rechtzeitig vor Veranstaltungsbeginn teilen wir den genauen Treffpunkt mit. Die Besichtigungen der Leitstelle der KVB und des Hauptbahnhofs sind nicht barrierefrei.

Montag, den 7. Juli

KVB-Hauptwerkstatt Weidenpesch

Beginn 15.30 Uhr, Dauer ca. 2 h

In der Hauptwerkstatt Weidenpesch werden auf einem Gelände von über 100.000 qm größere Reparaturen und Hauptuntersuchungen, aber auch Umbauten der Schienenfahrzeuge durchgeführt. Die Führung gibt einen Einblick in diese wichtige Arbeit hinter den Kulissen und die vielen unterschiedlichen Berufe und Gewerke. Wo liegen die Unterschiede oder auch Stärken und Schwächen der verschiedenen Fahrzeuggenerationen? Die Veranstaltung gibt Raum für diese und weitere Fragen, die Sie immer schon einmal beantwortet haben wollten.

Mittwoch, den 12. August

Zentrale Leitstelle der KVB

Beginn 17 Uhr, Dauer ca. 1,5 h

Die zentrale Leitstelle der KVB steuert und überwacht den Betrieb des Liniennetzes der KVB, wobei das gesamte Schienennetz von hier geregelt wird. Diese ist für die Sicherheit und den reibungslosen Betrieb verantwortlich. Ihre Existenz wird erst bei Störungen im Netz richtig wahrnehmbar. Von hier kommen aktuelle Informationen per Durchsage oder auf den Laufbändern, hier werden Umleitungen eingerichtet oder Ersatz-

fahrzeuge eingesetzt. Die Besichtigung stellt diese Arbeit und die Leitstelle vor, wobei auch ausreichend Raum für Fragen bleibt (ab 12 Jahre).

Samstag, den 22. August

Straßenbahn-Museum Thienenbruch

Beginn 16 Uhr, Dauer ca. 1-1,5 h

Das unter Denkmalschutz stehende Gebäude des ehemaligen Betriebshofs Thienenbruch beherbergt heute neben einer der schönsten Haltestellen das Straßenbahnmuseum der Kölner Verkehrs-Betriebe AG. Die Ausstellung gibt einen Überblick zur Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Köln und Umgebung sowie über die über 125-jährige Geschichte der Kölner Straßenbahnen. Die Führung von Mitgliedern des Vereins Historische Straßenbahn Köln e. V. macht Kölner Verkehrsgeschichte(n) lebendig.

Samstag, den 29. August,

Besichtigung der autofreien Siedlung Stellwerk 60

Beginn 16 Uhr, Dauer ca. 1,5-2 h

Stellwerk 60 auf dem ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerk in Nippes ist Kölns erstes autofreies Wohngebiet. Hans-Georg Kleinmann, der seit Beginn dort wohnt und Vorsitzender der Nachbarschaftsorganisation ist, führt durch die Siedlung. Er stellt das städtebauliche und das Mobilitätskonzept vor und berichtet über die Erfahrungen aus den ersten zweieinhalb Jahren.

Treffpunkt: „Infopavillon Autofreie Siedlung“, Wagenhallenstraße/Ecke Werkstattstraße, Köln-Nippes

Sonntag, den 6. September

Verkehrsgeschichtliche Fahrrad-Stadtführung

Beginn 14 Uhr, Dauer ca. 2 h

Verkehrsbauten beeinflussen die Entwicklung und Gestalt der Stadt in erheblichem Maße. Dieses Thema und der Masterplan Innenstadt werden Teil der neuartigen verkehrsgeschichtlichen Fahrrad-Stadtführung sein. Aber auch

Hintergründe verkehrspolitischer Entscheidungen, Defizite und positive Entwicklungen der Verkehrsplanung werden vorgestellt. Markus Graf verbindet auf dieser Tour seine Erfahrung als Stadtführer und VCD-Aktiver. Im Anschluss an die Tour kann bei einer Einkehr das Thema weiter vertieft werden.

Donnerstag, den 10. September

Einführung Verkehrsmanagement und Besuch der Verkehrsleitzentrale der Stadt Köln

Beginn 15.30 Uhr, Dauer ca. 1,5 h

Was ist Verkehrsmanagement? Wie organisiert und steuert die Stadt Köln den Verkehr? Diese und andere Fragen werden im Rahmen dieser Veranstaltung behandelt. Der Leiter des Verkehrsmanagements der Stadt Köln, Hartmut Sorich, wird eine Einführung in die Konzeption und die Arbeit der Stadt Köln in diesem Bereich geben. Die Besichtigung der Verkehrsleitzentrale rundet den Einblick ab und es besteht ausreichend Gelegenheit für Ihre Fragen (ab 12 Jahre).

Donnerstag, den 8. Oktober

Exkursion durch den Kölner Hauptbahnhof

Beginn 18 Uhr, Dauer ca. 2 h und optional anschließende Einkehr

Den Kölner Hauptbahnhof kennt jeder – doch diese Besichtigung führt Sie auch zu Stellen, die einem Besucher normalerweise verschlossen sind. Denn neben Informationen zur Geschichte des Bahnhofs gehören die Besichtigung u. a. der unterirdischen und vollautomatischen Schließfachanlage, 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 natürlich auch aktuelle Entwicklungen bei der Bahn diskutiert, die bei einem Kölsch im Anschluss vertieft werden können (ab 12 Jahre). □

Rückschau und Ausblick

Seit mehr als 20 Jahren aktiv

In den achtziger Jahren rücken globale wie lokale Umweltprobleme mehr und mehr ins Bewusstsein. Als Quelle von Schadstoffen, Lärm, Treibhausgasen und Unfalltod gerät auch der Verkehr zunehmend in den Fokus. Daraus entspringt die Idee: Ein Club muss her, der sich als ökologische Alternative zum ADAC für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität stark macht. Im Juni 1986 ist es soweit: Aktivisten aus Umweltverbänden, Wissenschaftler und engagierte Privatmenschen gründen den Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), der unter anderem 1992 als großen Erfolg die Einführung der BahnCard für jedermann erreicht.

Auch in Köln sehen Verkehrsinteressierte Ende der achtziger Jahre große Herausforderungen zur Verbesserung der nichtmotorisierten Mobilität. Am 26. Juni 1988 wird zum Gründungstreffen des „VCD Köln e. V.“ eingeladen, auf dem der langjährige Präsident der Stunksitzung, Jürgen Becker, die Kölner Verkehrspolitik karikiert.

Zwei Jahrzehnte Arbeit für umweltfreundliche Mobilität

Es folgt ein langjähriges Engagement ehrenamtlich tätiger Verkehrsplaner und -politiker, Bus- und Bahnfans sowie kritischer Fußgänger- und RadfahrerInnen. So stellt im Juli 1989 der VCD Köln eine Ampel-Wartebank an der Kreuzung Breite Straße/Nord-Süd-Fahrt auf, um auf überlange Rotzeiten für Fußgänger hinzuweisen. Die Aktion wird danach bundesweit mit roten „Warte-Sofas“

aufgegriffen. Ebenfalls in diesem Jahr wird auf Initiative des VCD das Forum Kölner Verkehrsinitiativen als gebündeltes Sprachrohr aller Verkehrs- und Umweltinitiativen in Köln gegründet. Der VCD bringt die Buslinie auf der Inneren Kanalstraße in die Diskussion und in Kooperation mit dem Uni-ASTa fährt ein angemieteter Bus auf einer mit einer Menschenkette abgegrenzten „Busspur“ zur Uni. Lange vor dem offiziellen Planungsbeginn zuckelt eine VCD-Bimmelbahn auf der Straße von Junkersdorf nach Weiden, wo heute – wie damals gefordert – die Bahnlinie 1 fährt.

Der VCD Köln fördert das Konzept des Nachbarschaftsautos und legt mit der im Jahr 1992 beim VCD Köln angesiedelten ABM-Maßnahme „Stadtteil-Auto“ den Kölner Grundstein des heute bundesweit erfolgreichen Car-Sharing-Unternehmens *cambio*.

Hemmschwellen zur Nutzung von Bus und Bahn abbauen, erfordert optimierte Fahrgastinformation. 1994 erstellt der „Arbeitskreis ÖPNV“ den ersten VCD-Nachtfahrplan für Köln. Wie viele andere Anregungen hat die KVB auch diese Idee aufgenommen und bietet nun ein eigenes Faltblatt für Nachtschwärmer an. Der Kölner Nachtverkehr bleibt angesichts aktueller und geplanter Kürzungen trotz steigender Fahrgastzahlen ein wichtiges Thema.

Mit vielen Fahrraddemonstrationen mit tausenden TeilnehmerInnen, Beteiligung an „autofreien Tagen“ und Mitarbeit in der Kölner Velo-Runde, die aus Vertretern der Stadt Köln und externen Fachleuten zusammengesetzt



20 Seiten, schwarz-weiß und im DIN-A5-Format: Im August 1989 erschien die erste RHEIN-SCHIENE.



Jahrelang ein treuer Begleiter bei abendlichen Unternehmungen: der Nachtfahrplan des VCD



Autoverkehr und Smog: Bei einer Aktion in der Kölner Innenstadt verdeutlichen wir die Zusammenhänge.



Gefährliche Radwege an Venloer und Dürener Straße: „Kantenspechte“ weisen 1991 auf Risiken für Radfahrer hin.



Unibus auf der Inneren Kanalstraße: 1991 demonstrieren wir mit einem angemieteten KVB-Bus für dieses Projekt.



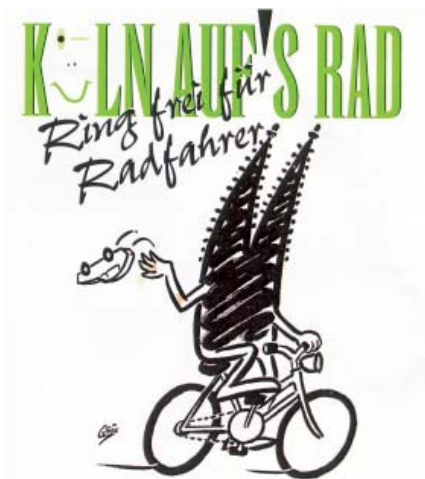
Im Jahr 2002 mit dem Umweltpreis der Stadt Köln belohnt und in Teilen umgesetzt: das Buskonzept des VCD für den Kölner Norden



Geldmangel war für die Schüler kein Argument

Diskussion mit Bezirksvertretern – Spielplätze eingefordert. Am Projekt des Verkehrsclubs nahmen 6000 junge Leute teil

Kindgerechte Verkehrswege: Die VCD-Aktion „Platz da – Kinder werden aktiv“ fand im Jahr 1996 ein breites Echo – sowohl bei 6.000 beteiligten Kindern und Jugendlichen als auch in den Medien, wie der abgebildete Artikel aus dem Kölner Stadtanzeiger belegt.



Köln aufs Rad: Tausende Teilnehmerinnen und Teilnehmer fordern mit großen Fahrraddemonstrationen Anfang der 90-er Jahre bessere Bedingungen für den Radverkehr.

ist, werden das Bewusstsein für die Belange des Radverkehrs wachgehalten und konkrete Fortschritte erzielt. Auf zahlreichen Aktionstagen zeigt der VCD Köln mit Infoständen Flagge für den sanften Verkehr, so zum Beispiel an Weltkindertagen zur Förderung von Tempo 30 (Motto „Kinder haben keinen Airbag“). In Kooperation mit dem AStA der Musikhochschule spielen Kölner MusikerInnen beim „1. Staukonzert“ an großen Kölner Straßenschneisen gegen den Lärm.

In den 90-er Jahren erweitert sich der Kölner VCD um die Kreisverbände in Leverkusen, im Erftkreis, in Rhein-Berg und im Kreis Euskirchen und nennt sich seitdem „VCD Köln und Umgebung e. V.“ – mit zur Zeit 1.700 Mitgliedern.

Maßgebliche fachlich fundierte Beiträge bringt der VCD zu allen Planungen im Bahn- und Radverkehr in der Region, zum Beispiel eine alternative Streckenführung für die Nord-Süd-Bahn, die – als Konzept von den Kölner GRÜNEN übernommen – im Wettbewerb der Varianten auf Platz 2 landet und bei Berücksichtigung der jetzt absehbaren tatsächlichen Kosten wohl gewonnen hätte.

Die Mitgliederzeitschrift RHEIN-SCHIENE informiert seit 20 Jahren zweimal jährlich über die Aktivitäten des Vereins.

Ausblick

Auch in Zukunft bietet der VCD seine Fachkompetenz zu verkehrspolitischen Fragen an. Angesichts der kritischen Haushaltslage der Kommunen sowie der Prioritäten der NRW-Landesregierung, gemäß denen der Schienenverkehr nur geringfügig weiterentwickelt wird, sind mehr denn je kreative Lösungen für den ÖPNV gefordert. Der letztjährige erste Bürgerhaushalt der Stadt Köln hat gezeigt, wie viel Rad- und Bahnverkehr den Bürgerinnen und Bürgern bedeuten. Der VCD unterstützt die bei der Stadt Köln begonnene verstärkte Förderung des Radverkehrs durch kritische Vorschläge. Dies gilt auch beim Erneuerungsprogramm für Ampeln (VCD-Konzept „Ärger-Ampeln“ – Vorrang für Fußgänger und Radfahrer). Eine weitere Herausforderung wird der nächste Nahverkehrsplan für Köln sein.

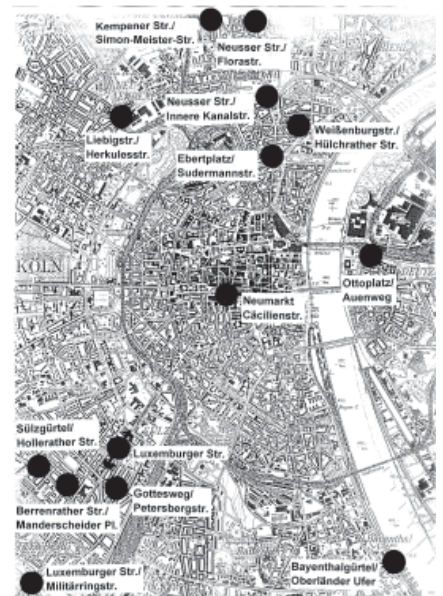
Markus Meurer



„Tarnen Sie Ihr Kind als Hund“: VCD-Aktion zu der Scurrilität der Kölner Nahverkehrstarife, dass der Transport von Hunden billiger ist als von Kindern



Autofreier Tag auf den Ringen: Gemeinsam mit anderen Initiativen sorgt der VCD im September 2000 dafür, dass am europaweiten autofreien Tag große Teile der Ringe für Fußgänger, Skater, Radfahrer und Tretroller reserviert sind.



Aktion „Ärger-Ampeln“: In einer breit angelegten Aktion fordern wir Ende 2007 dazu auf, den Fuß- und Radverkehr unnötig behindernde Ampelanlagen zu melden. Die Karte zeigt besonders oft genannte lästige Barrieren.



Ich fahre Rad, weil ...

ich den Blick für das Wesentliche habe.

Wahlprüfsteine zur Kommunalwahl 2009

Wir haben die Parteien gefragt

Die Kommunalwahlen rücken näher. Als Entscheidungshilfe für die Stimmabgabe haben wir, wie schon bei früheren Wahlen, verkehrspolitische Prüfsteine aufgestellt und an die Parteien geschickt. Hier die Antworten der angeschriebenen Ratsfraktionen.

ÖPNV



Welches sind die wichtigsten drei Projekte, die Ihre Partei in der neuen Wahlperiode im Bereich Öffentlicher Personennahverkehr auf den Weg bringen möchte?

CDU:

- Verlängerung der Linien 3 und 5 umsetzen
- Bedarfsgerechte Erweiterung des Angebotes an P+R
- Weiterer Ausbau des Kundeninformationssystems, insbesondere an stärker frequentierten Haltestellen

SPD:

- Mehr Barrierefreiheit im Bereich Öffentlicher Personennahverkehr, z. B. durch Bau von entsprechenden Steigen, Rampen und Buskaps und andere Maßnahmen zur Optimierung ebenerdiger Einstiege, der Erreichbarkeit von Bahnsteigen, aber auch durch den Ausbau der Informationssysteme für Fahrgäste
- Anbindung größerer Siedlungsgebiete an die Schiene: Weiterbau der Linie 3 bis Görlicher Zentrum, Verlängerung der Linie 5 bis Butzweilerhof, Anbindung Widdersdorf, Ausbau der Linie 7 bis Zündorf-Süd (Ranzeler Straße), Verlängerung der Linie 13 von Sülz über Zollstock nach Bayenthal
- Ausbau des Bussystems in den Stadt-

bezirken und in den Abend- und Nachtstunden, Stadtteile ohne Schienenanschluss erhalten Buszubringer mit höherer Taktung

GRÜNE:

- Einführung eines großstadtauglichen Nachtverkehrs der KVB
- Schaffung von Bus- und Expresslinien auf eigenen Busspuren, z. B. Unibuslinie auf der Inneren Kanalstraße, Anbindung des Rheinauhafens, Citybus Nord-Süd-Fahrt
- Planungen zum S-Bahn-Westring auf den Weg bringen

FDP:

- Köln benötigt, wie in anderen Großstädten üblich, ein Netz von Nachtbuslinien.
- Am Wochenende und zu Nachtzeiten sind die Fahrtaktzeiten zu erhöhen. Montags bis samstags ist auf allen Bus- und Bahnlinien zwischen 6 und 22 Uhr ein 10-Minuten-Takt zu garantieren, an Sonn- und Feiertagen zwischen 8 und 20 Uhr, um dadurch den Individualverkehr zu reduzieren.
- Werden Stadtbahnstrecken auf weiten Teilen von mehreren Linien (z. B. Linien 3 und 4) bedient, müssen die Taktungen besser aufeinander abgestimmt werden, damit vor allem in den Abendstunden eine gleichmäßig verteilte Bedienung der Haltestellen gewährleistet ist. Es muss verhindert werden, dass zwei Bahnen hintereinander herfahren, und dann eine halbe Stunde keine Bahn mehr kommt. Service und Auslastung müssen hier Hand in Hand gehen.

DIE LINKE:

- Neue Stadtbahnlinie für die rechte Rheinseite. DIE LINKE will im rechtsrheinischen Köln eine neue Stadtbahnlinie verwirklichen, die vom Mülheimer Bahnhof über die Frankfurter Straße bis Porz-Wahn geführt wird. Bis zu 300.000 Menschen in den rechtsrheinischen Stadtteilen werden von dieser neuen oberirdischen Stadtbahn profitieren. Sie verbindet Stadtteile direkt und wird wesentlich zur Verbesserung der Le-

bensqualität auf der Schäl Sick beitragen.

- Buslinie auf der Inneren Kanalstraße von Nippes über Ehrenfeld, Universität und Justizzentrum. DIE LINKE greift diese alte Forderung der StudentInnenschaft auf und fordert mit Nachdruck endlich diese Buslinie, die für viele tausend Menschen eine schnelle und direkte Verbindung bieten würde. Eine solche Linie muss intelligent und gegenüber dem Autoverkehr bevorzugt geschaltet werden. Moderne Ampelanlagen sind mittlerweile so zu steuern, dass der Bus auch ohne separate Spur zügig und damit schneller als der Autoverkehr die Innere Kanalstraße befahren kann.
- Stadtbahnanschluss für Neubrück. Die Fehlplanung des Schienenverlaufs der Linie 9 muss korrigiert werden. Mit einer Schleife von circa 1,5 Kilometer Länge kann Neubrück von der Stadtbahn direkt erschlossen werden.

Autoverkehr



Welches sind die wichtigsten drei Projekte, die Ihre Partei in der neuen Wahlperiode im Bereich Motorisierter Individualverkehr (MIV) auf den Weg bringen möchte?

CDU:

- Umbau und Entschärfung der Kreuzung Luxemburger Straße/Militär-ring
- Tieferlegung der Nord-Süd-Fahrt
- Verlängerung des Gürtels bis zur Mülheimer Brücke

SPD:

- Bau von kostensparenden und verkehrsoptimierenden Kreisverkehren

- Abgestimmtes System aus Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken zum Ausgleich der Interessen von Anwohnern und Besuchern verbunden mit stärkerer Überwachung des ruhenden Verkehrs, insbesondere Parken in zweiter und dritter Reihe, um den Verkehrsfluss zu verbessern
- Staffelung der Parkgebühren je nach Lage der Parkplätze zum Zentrum hin zur Entlastung der City und der Ortsteilzentren vom Autoverkehr

GRÜNE:

- Verhinderung der Aufweitung der Rheinuferstraße auf sechs Spuren im Bereich der Kreuzung der Nord-Süd-Stadtbahn (aber auch keinen Tunnel!)
- Rückbau der großen Durch- und Einfallstraßen mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr zu reduzieren (z. B. Nord-Süd-Fahrt, Cäcilienstraße/Neumarkt/Hahnenstraße, Riehler Straße)
- Aufgabe der Planungen zum Ausbau des Niehler Gürtels

FDP:

- Es wird ein 10-Mio.-Euro-Sofortprogramm aufgelegt, um die schlimmsten Straßenschäden zu beheben.
- Der Militärring an der Luxemburger Straße ist, wie es auch der Bürgerhaushalt als Priorität fordert, kreuzungsfrei zu gestalten. Im weiteren Bereich soll die Luxemburger Straße auf jeweils zwei Spuren zwischen Militärring und Stadtgrenze Hürth-Efferen ausgebaut werden.
- Die „Grüne Welle“ wird wieder zur Regel. Dafür ist weiterhin in eine intelligente Verkehrstechnik und das Verkehrsmanagementsystem zu investieren.

DIE LINKE:

- Ausbau der Park-and-Ride-Parkplätze am Stadtrand. Insbesondere Menschen aus dem Umland, die Köln zum Arbeiten oder Einkaufen aufsuchen, sind in ihrem Heimatort oft auf das Auto angewiesen. DIE LINKE wird sich dafür einsetzen, für diese Menschen ein attraktives Angebot zu machen, welches die Besucher Kölns motiviert, am Stadtrand auf die Bahn umzusteigen. DIE LINKE setzt sich für weitere Park-and-Ride-Anlagen ein. Solche Anlagen sollen im Kölner Süden (am Bonner Verteiler) oder auch im Osten, zum Beispiel an den Endhaltestellen der Stadtbahnlinie 1

in Refrath oder Bensberg, entstehen. Im Norden würde sich Chorweiler bestens für den Bau einer großen Park-and-Ride-Anlage eignen. Neben der optimalen Verknüpfung mit dem ÖPNV muss auch gewährleistet sein, dass sich Frauen in diesen Anlagen sicher fühlen können.

- Rückbau der autobahnähnlich ausgebauten Kraftstraßen. Rückbau der Nord-Süd-Fahrt – der gewonnene Raum ist anderen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung zu stellen, zum Beispiel Fußgängern und Radfahrern. Reduzierung der Fahrspuren auf den Ringen. DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass künftig nur noch eine Spur pro Richtung vom MIV genutzt werden kann.
- Generell soll Tempo 30 für den MIV in Köln eingeführt werden. Nur in Ausnahmen soll Tempo 50 erlaubt sein.

Radverkehr



Welches sind die wichtigsten drei Projekte, die Ihre Partei in der neuen Wahlperiode im Bereich Radverkehr realisieren möchte?

CDU:

- Weiterer Ausbau der Velorouten und Schließen vorhandener Lücken im Netz
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Ordentliche Bauunterhaltung, um die Radwege in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten

SPD:

- Weiterentwicklung von Velo-Routen und Lückenschluss im Radwegenetz der Stadt Köln, Einrichtung von Fahrradstraßen
- Verzahnung mit den Haltepunkten des ÖPNV (Bike & Ride)
- Bau weiterer Fahrradstationen und -garagen an den U-Bahn-Haltepunkten

GRÜNE:

- Schaffung von Radstationen an den Bahnhöfen Köln-Süd, -West, -Ehrenfeld, -Deutz und -Mülheim
- Weiterer Ausbau des Radwegenetzes auch an Hauptverkehrsstraßen
- Sichere Fahrradparkplätze in Einkaufsstrassen und Wohngebieten; an Haltestellen in Außenbezirken Errichtung von abschließbaren Fahrradboxen und Ausweitung des „1000-Fahrradstände“-Programms

FDP:

- Der Kölner Radwegplan ist zügig umzusetzen.
- Wir fordern den konsequenten Ausbau von abgetrennten Radwegen. Dort, wo es nicht möglich ist, soll alternativ ein Radweg durch Markierungen auf der Fahrbahn entstehen.
- Die Errichtung von Radabstellanlagen oder Haarnadeln an bedarfsgerechten Standorten wie z. B. U-Bahn-Haltestellen ist voranzutreiben.

Garantiert

... 2 Jahre Entschädigungsleistung für's geklaute Rad bis 1.000 Euro
... 10 Jahre Produktgarantie
... einfaches Handling
... nur 79 Euro



Nicht kleinzukriegen

... unser Dauerbrenner: das KRYPTONITE EVO 3000! Ultimative Sicherheit von ...



TEL. 0221-812064
 WWW.WEISSRADUNDSERVICE.DE
 MO-FR 9.30-19 H + SA 10-14 H

DIE LINKE:

- Umwidmung eines Fahrstreifens auf den Ringen als Radweg
- Anbindung des Eigelstein über eine Rampe zur Hohenzollernbrücke
- Durchgängige Fahrradschutzstreifen auf Ausfallstraßen (z. B. Bergisch Gladbacher und Venloer Straße)

Fußgänger



Welches sind die wichtigsten drei Projekte, die Ihre Partei in der neuen Wahlperiode im Bereich Fußgänger-verkehr realisieren möchte?

CDU:

- Sicherung eines ordentlichen Zustands der vorhandenen Fußwege im Rahmen der Bauunterhaltung
- Ausbau befestigter Fußwege, soweit sie noch nicht vorhanden sind

SPD:

- Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit für behinderte, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen (in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden)
- Gleichrangige Nutzung von Straßenflächen („Shared Spaces“)
- Beseitigung von „Ampel-Odysseen“ beim Überqueren von Kreuzungen durch alternative Möglichkeiten (z. B. Kreisverkehre) oder Einsatz intelligenter Ampelschaltungen

GRÜNE:

- Abbau von Barrieren durch Reduzierung von Z-Überwegen und Drängelgittern, keine Umwegbrücken an Haltestellen (Zoo/Flora, Deutz)
- Mischverkehrsflächen, (niederländisches Modell der Shared Spaces), mit gegenseitiger Rücksichtnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen
- Umgestaltung der Ringe auf der ganzen Länge zugunsten eines Boulevards mit hoher Aufenthaltsqualität

FDP:

- U-Bahnhaltestellen ohne Aufzüge, z. B. die Haltestelle Neusser Straße/

Gürtel, sind aufzurüsten.

- Zur Sanierung und barrierefreien Gestaltung Kölner Gehwege ist ein Maßnahmenprogramm aufzulegen.
- Der Gehweg auf der Hohenzollernbrücke ist zu verbreitern.

DIE LINKE:

- Rückbau von Fußgängerunterführungen, z. B. am Ebertplatz; dafür oberirdische barrierefreie fußläufige Verbindungen
- Schaffung von weiteren Fußgängerzonen, zum Beispiel Gürzenichstraße und Ehrenstraße
- Grundsätzlich wird sich DIE LINKE in ihrer Stadtentwicklungspolitik dafür einsetzen, dass Wohnen, Arbeiten, die Nahversorgung und die Kultur fußläufig zu erledigen sind.

Verkehr und Umweltschutz



Welche drei konkreten Maßnahmen will Ihre Partei zur Erreichung der Umweltschutzziele der EU (Luft, Immissionen, Lärm) unternehmen?

CDU:

- Im Bereich des Verkehrs sind Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrsflusses und zur Verringerung von Stauerscheinungen ein geeignetes Mittel im kommunalen Bereich zur Reduzierung von Schadstoffemissionen. Hierzu gehören auch intelligente Verkehrsleitsysteme, umweltsensitive Ampelschaltungen und verstärkter Einsatz von Kreisverkehren statt ampelgesicherter Kreuzungen.
- Bei der Reduzierung von Lärmimmissionen setzen wir vor allem auf qualitativ gute und lärmschluckende Straßenoberflächen.
- Wir wollen das Umsteigen auf andere Verkehrsträger attraktiv machen, indem beispielsweise das P+R-Angebot erweitert wird oder auch bessere Fahrradabstellmöglichkeiten in der Stadt geschaffen werden.
- Verkehrsbeschränkungen und Verbote können nur das letzte Mittel sein, um Grenzwertüberschreitungen zu verhindern.

SPD:

- Verkehrsvermeidung und Förderung des nicht motorisierten Verkehrs, z. B. durch Verkehrslenkung mit Priorität für das umweltfreundlichere Verkehrsmittel sowie den ÖPNV (Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr von derzeit 21 Prozent deutlich steigern)
- Beschaffung von emissionsarmen Bussen durch die KVB (z. B. Hybridantrieb, Wasserstoffbusse, zumindestens aber EEV-Norm) mit Förderung durch die Stadt Köln
- Neue Siedlungsflächen mit Priorität in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV ausweisen

GRÜNE:

- Ausweitung der Umweltzone
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs (event. Einführung einer City-Maut)
- Nachtfluglärm: Wir setzen uns auf allen politischen Ebenen für die Einführung einer Kernruhezeit ein.

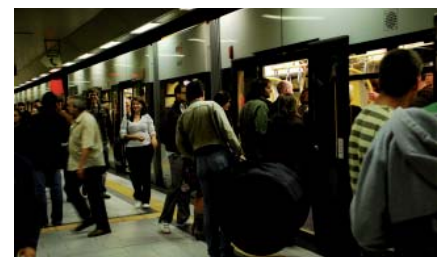
FDP:

- Die Atemluft soll genauso weiter auf ihre Qualität hin überwacht werden wie Trinkwasser und Nahrungsmittel. Die Einstellung des Kölner Luftmessnetzes durch Schwarz-Grün wird rückgängig gemacht.
- Die Kölner FDP tritt für Investitionen in die Verringerung von Schienenverkehrslärm ein (Flüsterschotter, Flüsterschiene).
- Die FDP setzt sich für den Erhalt der für die Kölner Frischluft benötigten Luftschneisen ein.

DIE LINKE:

- Autofreie Innenstadt
- Tempo 30 in Köln
- Reduzierung der Flugbewegungen, insbesondere in der Nacht am Flughafen Köln/Bonn

Nachtverkehr



Beabsichtigt Ihre Partei, in der neuen Wahlperiode den KVB-Nachtverkehr zu

verbessern, zum Beispiel an Wochenenden auf einen Halbstunden-Takt zu verdichten (siehe VCD-Konzept)?

CDU:

Die CDU hält die qualitative Verbesserung und die Ausweitung der Nachtverkehre grundsätzlich für notwendig. Sie sollte sich allerdings aus ökonomischen Gründen auf die stark nachgefragten Hauptlinien beschränken. Das Angebot an Wochenenden sollte unbedingt erweitert werden.

SPD:

Ja. Ausbau des Bussystems in den Stadtbezirken und in den Abend- und Nachtstunden ist beabsichtigt.

GRÜNE:

Wir unterstützen das Konzept in vollem Umfang und wollen es als Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung des Nachtverkehrs nehmen.

FDP:

Ja, ist eine Forderung aus unserem Wahlprogramm zur KölnWahl 2009.

DIE LINKE:

DIE LINKE wird sich in der nächsten Ratsperiode für einen durchgängigen Nachtverkehr der KVB einsetzen, zunächst am Wochenende, mittelfristig ist dieser Nachtverkehr auch in der Woche zu realisieren.

Autofreie Siedlungen



Wie steht Ihre Partei zum Bau weiterer autofreier Siedlungen in Köln?

CDU:

Wir unterstützen den Bau weiterer autofreier Siedlungen in Köln, soweit er bedarfsgerecht erfolgt. Eine besondere Förderung oder Subventionierung lehnen wir ab. Das heißt, private oder öffentliche Investoren müssen das Risiko einer korrekten Markteinschätzung alleine tragen.

SPD:

Die KölnSPD unterstützt den Bau autofreier bzw. autoarmer Siedlungen in Köln.

GRÜNE:

Wir haben uns sehr für die Realisierung der autofreien Siedlung in Nippes eingesetzt und begrüßen jede Initiative zur Einrichtung von weiteren autofreien Siedlungen in Köln.

FDP:

Wenn es Investoren und genügend Nachfrage für weitere autofreie Siedlungen in Köln gibt, hat die FDP nichts gegen einen Bau von autofreien Siedlungen. Die FDP hat aber etwas gegen eine Doppel-moral in der Diskussion zum Bau von autofreien Siedlungen, nämlich das Wohnen in einer autofreien Siedlung zu begrüßen, aber dann sein Auto in den Nachbarsiedlungen zu parken, wie in Köln geschehen.

DIE LINKE:

Wir halten autofreie Siedlungen für wichtige Projekte und werden deshalb die Entstehung weiterer autofreier Siedlungen unterstützen.

Ampeln



Was will Ihre Partei konkret tun, um kurzfristig die „Ampelsituation“ für Fußgänger und Radfahrer in Köln zu verbessern (siehe VCD-Konzept)?

CDU:

Wir halten ein Konzept für dieses Thema für nicht notwendig, auch angesichts der vom VCD erhobenen Zahlen. Problemsituationen im Einzelfall durch ungünstige Wegführung oder zu lange Rotphasen oder Wartezeiten müssen durch situationsbezogene Maßnahmen entschärft werden.

SPD:

Kurzfristig: Überall dort, wo Lichtsignalanlagen erneuert werden, intelligentere Signalprogramme hinterlegen; mittel- bis langfristig: Signalanlagen durch andere geeignete Betriebsformen ersetzen (z. B. Kreisverkehre, Zebra-streifen, Fahrbahnteiler bzw. -inseln)

GRÜNE:

Wir haben auch schon in dieser Wahlperiode an verschiedenen Stellen im Stadt-

gebiet den Einsatz von sog. „Einwähl-Druckknopfampeln“, bei denen sich die Fußgänger erst einmal durch Drücken am System anmelden müssen, verhindern und wollen dies in Zukunft auch fortführen. Des Weiteren haben wir uns immer für das Ampel-Ersatzprogramm (z. B. durch Kreisverkehre oder alternative Querungsmöglichkeiten) eingesetzt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen des VCD in dieser Hinsicht unterstützen wir voll und ganz.

FDP:

Zur Verbesserung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs fordert die Kölner FDP das konsequente Abschalten von Ampeln und den Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre und Zebra-streifen.

DIE LINKE:

Jede Ampelanlage gehört auf den Prüfstand. Wo es möglich ist, sind diese durch Kreisverkehre zu ersetzen. Die Umgestaltung der Kreuzungen muss in enger Absprache mit den Behindertenverbänden, bei Kreisverkehren insbesondere mit den sehbehinderten Menschen erfolgen. □

VCD-Kampagne Für eine echte Umweltprämie

Mehr als 10.000 Menschen sind bislang dem Aufruf des Verkehrsclubs Deutschland e. V. (VCD) gefolgt und haben per E-Mail beim zuständigen Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) einen Antrag zur Gewährung einer echten Umweltprämie für ein neues Fahrrad sowie für Bus- und Bahntickets gestellt. □



Einsturz des Kölner Stadtarchivs

Wie geht es weiter mit dem ÖPNV in Köln?

Trotz der Kosten des Unglücks sollten Verbesserungen angestrebt werden.

Die Ursachen der Katastrophe an der U-Bahn-Baustelle am Waidmarkt werden breit diskutiert. Ob die Spitzen von Politik, Verwaltung und Verkehrsbetrieben bislang bei dieser Diskussion eine gute Figur gemacht haben, sei dahingestellt. Was bisher jedoch völlig fehlt, ist die Beschäftigung mit den Auswirkungen des Unglücks, denn es gilt zu verhindern, dass es auch zu einer Katastrophe für den ÖPNV in Köln wird.

In vielen anderen deutschen Städten werden neue Straßenbahnstrecken gebaut oder bestehende Strecken erweitert. In Köln hingegen ist man seit Jahren auf den Bau von U-Bahnen fixiert, also Vorhaben, die einen großen Teil der für den ÖPNV verfügbaren Mittel binden. So konnte erst nach Fertigstellung der U-Bahn in Mülheim die Straßenbahn nach Weiden verlängert werden. Auch die Nord-Süd-U-Bahn führte zum Brachliegen anderer Projekte. Einzige Ausnahme: die Verlängerung der Linie 5 im nächsten Jahr. Hier sorgten der Druck der Stadtparkasse und der IKEA-Neubau sowie die private Mitfinanzierung für einen Streckenneubau.

Hohe Mehrkosten

Die Finanzierung einer Stadtbahn beruht auf drei Säulen: den Zuschüssen von Land und Bund bis zu 90 Prozent sowie den Anteilen von Stadt und KVB. Kostensteigerungen bei der Nord-Süd-U-Bahn belasten somit den städtischen Haushalt und die KVB – und sie verär-



Dieses Schild wird Köln länger erhalten bleiben als ursprünglich geplant.

gern die Hauptgeldgeber von Land und Bund. Deshalb hat es bereits im Jahr 2007 einen Deckelbeschluss durch das Land NRW gegeben. Wird der genehmigte Betrag überschritten, muss die Stadt Köln die Mehrkosten alleine tragen.

Durch die Katastrophe steigen die Kosten enorm: Aufräumen der Baustelle Waidmarkt, neue Sicherungen an dieser und besserer Schutz an den anderen Baustellen, längere Bauzeit, Steigerung der Baupreise – bisher gab es weder vom Bund noch vom Land ein Signal, sich an diesem Zusatzaufwand zu beteiligen. Auch werden die Versicherer nur die direkten Folgen des Einsturzes begleichen, nicht aber die Langzeitfolgen für den ÖPNV.

Schon die Dreistigkeit der bisherigen Kostensteigerung hat dazu geführt, dass andere Kölner ÖPNV-Projekte beim Land derzeit allenfalls geringe Chancen auf Förderung haben. Köln hat sich seinen „Kredit“ beim Land verspielt und muss erst wieder Vertrauen erlangen.

Doch können die bisherigen Akteure dieses Vertrauen wieder herstellen?

Höhere Fahrpreise?

Die Katastrophe vom Waidmarkt wird das Defizit der KVB immens erhöhen. Wer wird diese Kosten tragen? Gibt es Zeichen der Stadt Köln, den zusätzlichen Aufwand zu übernehmen? Oder wird er im Hause bleiben und als Begründung für Fahrpreiserhöhungen herangezogen werden?

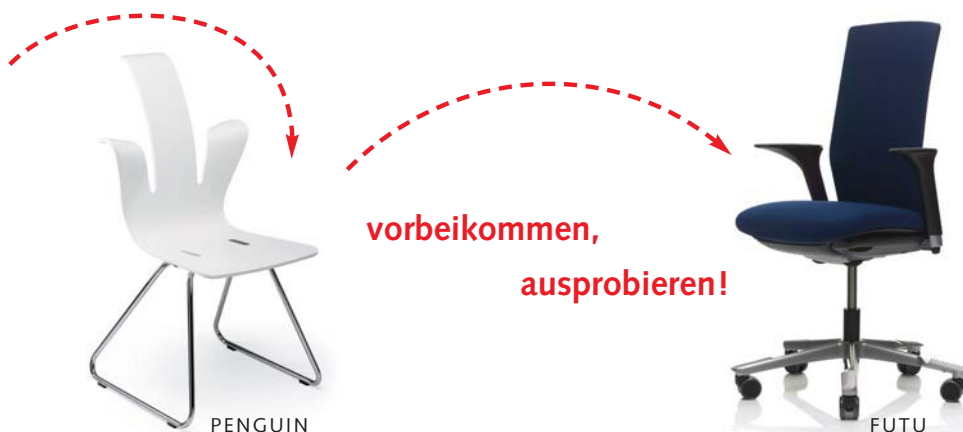
Neue Straßenbahnen?

Für eine lebenswerte, zukunftsorientierte und umweltgerechte Stadt brauchen wir einen leistungsfähigen ÖPNV. Dazu gehören Streckenneubauten wie

- die rechtsrheinische Ringstrecke von Mülheim über Ostheim nach Porz,
- eine Verlängerung von Longerich nach Pesch,
- den Anschluss von Sürther Feld, Neubrück, Rondorf/Meschenich und Langel sowie
- die südliche Gürtelstrecke.

Solche Verbesserungen sind jedoch nur möglich, wenn die Stadt Köln deutlich macht, dass sie diese Strecken trotz der Mehrkosten durch das U-Bahn-Unglück bauen und finanzieren will. Leider haben wir bis zum Redaktionsschluss der RHEIN-SCHIENE weder von der KVB noch von Politik und Verwaltung entsprechende Äußerungen gehört. So viel zum Stellenwert des ÖPNV in Köln.

Roland Schüler



daVinci
■ Denkmöbel ■

- rückenfreundlich
- wunderschön
- eine Investition für's Leben

Stadtbahnnetz

Vorhandene Kapazitäten besser nutzen

Der Arbeitskreis ÖPNV des VCD hat Ideen zusammengetragen, wie das vorhandene Netz und die Wagenkapazität der KVB besser genutzt werden können.

Jedes Jahr meldet die KVB steigende Fahrgastzahlen, ohne dass daraus eine Ausweitung ihres Angebots folgt. Überfüllte Bahnen, die sich von Haltestelle zu Haltestelle quälen, erlebt der Fahrgast nicht nur an „hohen Feiertagen“ wie zu Karneval, sondern längst auch im Alltagsverkehr. Immer wieder wurde auf die zukünftige Entlastung durch die neue Nord-Süd-U-Bahn verwiesen. Doch die lässt nun auf sich warten und Köln muss vorerst mit dem Netz leben, das es hat. Das heißt jedoch nicht, dass nicht auch ohne U-Bahn erhebliche Verbesserungen möglich wären.

Kreuzungen

Ein Nadelöhr des oberirdischen Stadtbahnnetzes stellen die stark frequentierten innerstädtischen Kreuzungen dar. Durch knapp bemessene Ampelphasen sind eng getaktete Stadtbahnen zu schleusen. So verwundert es, dass die zeitgleiche Querung zweier sich begegnender Bahnen an einigen zentralen Kreuzungen zurzeit nicht möglich ist, zum Beispiel an der Ostseite des Neumarkts und am Barbarossaplatz. Hier muss jeweils die eine Bahn warten, bis die Gegenbahn die Kreuzung geräumt

hat. Die dort vorhandene veraltete **Weichentechnik** erfordert dies als Vorsichtsmaßnahme. Eine Investition in modernere Weichen, die einen Begegnungsverkehr ohne Sicherheitsrisiko zulassen, würde diese Kreuzungen leistungsfähiger und damit den gesamten innerstädtischen Stadtbahnverkehr flüssiger machen.

Auch die innerstädtischen **Ampelschaltungen** können verbessert werden. Beim bedeutendsten Umsteigepunkt des Netzes, dem Neumarkt, muss eine zügige Abwicklung der im engen Takt verkehrenden Bahnen und Busse Priorität besitzen – ohne die Belange querender Fußgänger und Radfahrer zu ignorieren. Dem Kfz-Verkehr sollte an solch einem stark frequentierten Ort alleine die Erreichbarkeit eines der nächstgelegenen Parkhäuser garantiert werden, nicht aber ein schneller Ost-West-Transit quer durch die Stadt.

Fahrzeugausstattung

Behindert werden ein zügiger Transport und eine dichte Zugfolge auch durch den übermäßig langen Aufenthalt von Bahnen in den innerstädtischen Haltestellen, beispielsweise im zentralen Tunnel. So

ist häufig eine Weiterfahrt des Zuges nicht möglich, weil die **Fahrzeugschüren** – trotz Anforderung des Fahrers – nicht geschlossen werden kann. Verursacht wird dies durch stetig „nachtröpfelnde“ Fahrgäste oder eine Blockade der Lichtschranke in der völlig überfüllten Bahn. Das Problem tritt vor allem bei den Stadtbahnwagen älterer Bauart auf. Bei den neueren Wagen deaktiviert der Fahrer mit der Schließanforderung die Lichtschran-



Vorbild auch für ältere Stadtbahnwagen: Bei starkem Fahrgastandrang helfen die Freiflächen im mittleren Zugteil, eine Blockade der Türzonen zu vermeiden.

ke. Ein Signal warnt die Fahrgäste. Nur wenn die Berührungssensoren an der Gummidichtung der Türen ansprechen, wird der Schließvorgang unterbrochen. Durch entsprechende technische Nachrüstung der in der Innenstadt verkehrenden älteren Fahrzeugen ließe sich so mancher Haltestellenstau verhindern.

Ein schnellerer Fahrgastwechsel und zusätzlich eine bessere Ausnutzung des Raumangebots bei älteren Fahrzeugen ist ferner durch eine Änderung der **Sitzanordnung** möglich, wie sie bei den neueren Stadtbahnwagen bereits realisiert ist. Aufgrund der durchgehenden Bestuhlung mit vier Plätzen pro Reihe und der folglich sehr engen Gänge bleiben in den Wagen älterer Bauart viele Fahrgäste in den Türbereichen stehen. Ihnen ist es zur Hauptverkehrszeit oft nicht möglich, in die innengelegenen freien Bereiche vorzudringen. Oder sie befürchten, die Bahn an ihrem Ziel nicht rechtzeitig verlassen zu können. Der Fahrgastwechsel wird hierdurch erheblich behindert. Auch Aufforderungen der Fahrer „durchzurücken“ bleiben unerhört. Letztlich entspricht die Bestuhlung dieser Fahrzeuge nicht den Anforderungen des innerstädtischen Stadtbahnverkehrs, der von kurzen Fahrtabschnitten und umfangreichem Fahrgastaustausch an den Haltestellen gekennzeichnet ist. Nicht ohne Grund bieten Großstädte wie Berlin in ihren Fahrzeugen nur längs an den Fahrzeugwänden angeordnete Sitzbänke, die viel



Durch moderne Weichentechnik und ÖPNV-freundliche Ampelschaltung könnte der Stadtbahnverkehr am Neumarkt zügiger abgewickelt werden.

Steh- und Bewegungsfläche belassen. Neuere Stadtbahnwagen in Köln – vor allem im Niederflernetz – berücksichtigen dies durch ihre „Multifunktions-Fläche“ in der Mitte der jeweiligen Wagenteile. Bahnen älteren Typs sollten nach diesem Vorbild zügig umgerüstet werden.

Dichtere Zugfolge

Nicht alle innerstädtischen Strecken besitzen ein Nadelöhr wie den Neumarkt. Andernorts wäre eine dichtere Zugfolge schon jetzt ohne Parallelmaßnahmen möglich. So entspricht es nicht dem gestiegenen Fahrgastaufkommen, den dichten morgendlichen und nachmittäglichen Takt auf den Ringen über Mittag zu unterbrechen. Einmal im Netz, sollten die Bahnen auch durchgehend im Einsatz bleiben.

Überlegungen zur verbesserten Ausnutzung der Kapazitäten gibt es auch bei der KVB. Sie prüfte etwa, auf welchen Linien ein Betrieb mit Dreifachzügen möglich wäre. Das Problem: Auf fast allen Strecken gibt es einzelne Bahnsteige, die hierfür zu kurz sind. Neben der Anschaffung zusätzlicher Wagen wären also auch erhebliche bauliche Maßnahmen erforderlich.

Volker Kunstmann, Tim Sinzenich,
Christoph Groneck f. d. AK ÖPNV

Fahrgastinformation Die KVB reagiert auf Kritik

Die KVB bestätigt, dass etwa ein Viertel der stationären Fahrkartenautomaten keine **EC-Karten-Funktion** bietet (siehe letzte RHEIN-SCHIENE). Teilweise fehlt der notwendige Netzanschluss, teilweise ist die Funktion gestört. Die KVB stellt gegenüber dem VCD in Aussicht, durch eine entsprechende Nachrüstung noch dieses Jahr das bargeldlose Zahlen mit EC-Karte an allen 103 stationären Automaten zu ermöglichen.

Ferner bemüht sich die KVB um eine Finanzierung moderner mehrzeiliger **Zuganzeigen** für die Haltestellen entlang der Ringe und der Neusser Straße. Das Fehlen dieser wichtigen Informationsquelle (Zugfolge, Störmeldungen) an diesen hochfrequentierten Streckenabschnitten war ebenfalls Thema des VCD.

Seit Beginn des Jahres gibt es endlich auch **Teilnetzgrafiken** in den Hochflurfahrzeugen der KVB. Sie ersetzen die früheren sogenannten Perlenschnüre. Eine Grafik fasst den Verlauf der Linien 3, 4 und 5, eine andere den der Linien 13, 16 und 18 zusammen. Zuvor gab es schon entsprechende Abbildungen in den Niederflurwagen (Ost-West-Linien

1, 7 und 9 sowie Ringlinien 12 und 15). Damit ist ein wesentliches Element des vor ein paar Jahren vorgestellten VCD-Fahrgastorientierungskonzepts (siehe auch unter www.vcd-koeln.de) nun netzdeckend realisiert. Diese sollen jedem Reisenden die Möglichkeit geben, sich vom Sitzplatz aus über die Haltestellenfolge und Umstiegsmöglichkeiten zu informieren. Hierfür müsste die KVB jedoch in allen Zugabschnitten entsprechende Grafiken platzieren.

An technischen Problemen scheitert bisher der VCD-Vorschlag, die Ticketautomaten in den Bahnen mit einer Software auszustatten, die den **passenden Fahrschein** bei bloßer Eingabe des Fahrziels ausgibt. So bleibt die Frage, ob man im Interesse des Fahrgasts zumindest dem Bonner Vorbild folgen sollte: Dort hängen über den Automaten Start-Ziel-Tabellen, aus denen die richtige Preisstufe für Fahrten im Stadtbahnnetz abzulesen ist. Für die Wahl des passenden Tickets ist allerdings Voraussetzung, dass der Fahrgast seinen Start und sein Ziel der richtigen Gemeinde zuordnen kann. Ein mögliches Kölner Pendant ist unten abgebildet.

Volker Kunstmann f. d. AK ÖPNV

Tariftabelle für die KVB-Stadtbahnwagen:

zu wählende Preisstufe:

bis zu 4 Haltestellen:

K

ansonsten: von nach	Alfter	Berg. Gladbach	Bonn	Bornheim	Brühl	Frechen	Hürth	Köln	Wesseling
Alfter	1a	4	2b	2a/2b*	3	4	4	4	3
Berg. Gladbach	4	1a	5	4	3	3	3	2b	3
Bonn	2b	5	1b	2b	3	4	4	4	3
Bornheim	2a/2b*	4	2b	1a	2a	4	3	3	2a
Brühl	3	3	3	2a	1a	3	2a	2b	2a/2b**
Frechen	4	3	4	4	3	1a	2b	2b	3
Hürth	4	3	4	3	2a	2b	1a	2b	3
Köln	4	2b	4	3	2b	2b	2b	1b	2b
Wesseling	3	3	3	2a	2a/2b**	3	3	2b	1a

* über Bonn

** über Köln

Grafik: VCD Köln und Umgebung e. V.

In den Bonner Stadtbahnwagen hilft eine Start-Ziel-Tabelle direkt über den Automaten bei der Wahl der richtigen Preisstufe. Die Abbildung zeigt ein mögliches Pendant für die KVB-Bahnen in Köln.

Zugang Haltestelle Severinstraße VCD-Anregung umgesetzt

Eine Treppe, eine dunklen Unterführung und eine steile Rampe – der Zugang zur Haltestelle Severinstraße vom Pantaleonsviertel aus war bislang ein sozialer Angstraum und alles andere als barrierefrei. Folglich wird er auch von vielen Fahrgästen gemieden, selbst wenn sie dafür einen längeren Umweg und die Querung der Nord-Süd-Fahrt in Kauf nehmen müssen.

Als nun im Verkehrsausschuss der Abriss und Neubau der Treppe auf der Tagesordnung stand, beschloss der Verkehrsausschuss auf Intervention des VCD erfreulicherweise, einen ebenen Zugang über den Perlengraben zur Haltestelle einzurichten. Damit erhalten das Pantaleonsviertel und die dortigen (Berufs-)Schulen erstmals einen direkten und sicheren Weg zur



Der Trampelpfad im Vordergrund zeigt den Bedarf: Trotz fehlender Verkehrssicherheit wird häufig der direkte Weg zur Haltestelle Severinstraße gesucht.

Haltestelle Severinstraße. Dies ist umso bedeutender, weil so in ein paar Jahren auch der direkte Zugang zur Nord-Süd-U-Bahn möglich wird.

Ralph Herbertz

Service P+R-Plan

Nach drei Jahren hat der VCD seine Umstiegshilfe für Autofahrer aktualisiert und präsentiert den neuen P+R-Plan auf der gegenüberliegenden Seite erstmals in Farbe.

Der Plan hilft Ortsfremden mit dem Ziel Köln, von der Autobahn aus den nächsten P+R-Platz zu finden. Angegeben sind die Anzahl der dortigen Stellplätze, die maximale Wartezeit bis zur Abfahrt der nächsten Bahn (an Werktagen bis ca. 20 Uhr) und die dort zu lösende Preisstufe.

Falls ihr also demnächst Besuch bekommt, der zwar mit dem Auto anreist, sich aber den Kölner Stadtverkehr nicht antun möchte, dann verweist ihn doch auf unsere Website www.vcd-koeln.de. Denn dort findet er den Plan zum Herunterladen.

Volker Kunstmann f. d. AK ÖPNV

cambio CarSharing Der Möglichmacher

Die Erkenntnis, dass Carsharing eine vernünftige Alternative zum eigenen Auto ist, hat sich längst durchgesetzt. Kundenzuwachsraten von gut 20 Prozent im Jahr 2008 sprechen für sich.

In Köln ist cambio CarSharing mit 8.000 Kunden mit Abstand die Nummer 1 auf dem Markt. cambio-Kunden kalkulieren aber nicht nur mit spitzem Stift ihre Mobilitätskosten. Sie schätzen auch den enormen Vorteil, immer das passgenaue Gefährt nutzen zu können.

Wer schon einmal versucht hat, auf dem IKEA-Parkplatz den Einkauf in seiner Familienkutsche unterzubringen, kennt das Problem: Mit Packmaßen von 29 mal 204 Zentimetern ist etwa der Bestseller Billy zu lang für fast jeden PKW. Lässt man sich seinen Billy liefern, wird man 49 Euro los. Mietet man bei IKEA einen LKW, bezahlt man stündlich 18 Euro plus Benzin.

Und was kostet es, wenn man gemütlich mit dem Ford-Transit von cambio zum IKEA-Shopping gondelt? Vier

Stunden im Start-Tarif schlagen gerade mal mit 24,16 Euro inklusive Benzin zu Buche. Da bleibt noch genug Restenergie, um sich beim Aufbauen ordentlich zu ärgern.

Wer außerhalb wohnt, ist oft mangels ÖPNV-Struktur auf ein Auto angewiesen. Muss man dafür jeden Tag den Wagen in die Stadt bewegen und dann acht Arbeitsstunden lang die Straßen zaparken? Dank des Fensters von 23 bis 7 Uhr, in dem cambio keinen Zeitpreis erhebt, lohnt sich cambio auch für Pendler.

Wohnen in Bonn, arbeiten in Köln. Macht rund 25 Kilometer pro Fahrt. Nimmt man Freitag abends und montags Früh den Zug und an vier Tagen ein cambio-Fahrzeug der Preisklasse 1 – zum Beispiel den neuen Ford Fiesta EConetics – ist man im Komfort-Tarif mit knapp 325 Euro im Monat mobil. Nachts steht der Wagen vorm Haus, tagsüber in der cambio-Station. Ahs und Ohs der Nachbarn über soviel Auto nach Maß inklusive.

Autos müssen Einkaufswägen mit Motor sein. Wer ohne Auto leben will, braucht dafür Alternativen. Grillfest mit der Nachbarschaft? Geht nicht ohne frisch gezapftes Kölsch. Und Fahrradkörbe für Kölsch-Fässchen müssen noch erfunden werden. Fünf Fässer passen locker in jedes cambio-Auto der Preisklasse 1. Also ab zur Brauerei oder zum Getränkehändler: zehn Kilometer durch die Stadt, zwei Stunden später anschlagen. Das kostet selbst im Start-Tarif gerade mal 6,70 Euro. Prost!

Und wenn die neue Liebe ein wenig beeindruckt werden soll? Wie wär's mit einem Wochenende in der Eifel bei Sonnenschein und im Smart-Cabrio? Freitags 17 Uhr los, sonntags 20 Uhr zurück, 150 Kilometer fahren: Für 75,90 Euro im Komfort-Tarif schlägt cambio damit nicht nur fast jeden Tarif der Autovermieter. Durch die Buchungsmöglichkeit auf eine halbe Stunde genau plant man das Wochenende nach den eigenen Bedürfnissen und nicht nach den Öffnungszeiten des Autovermieters.

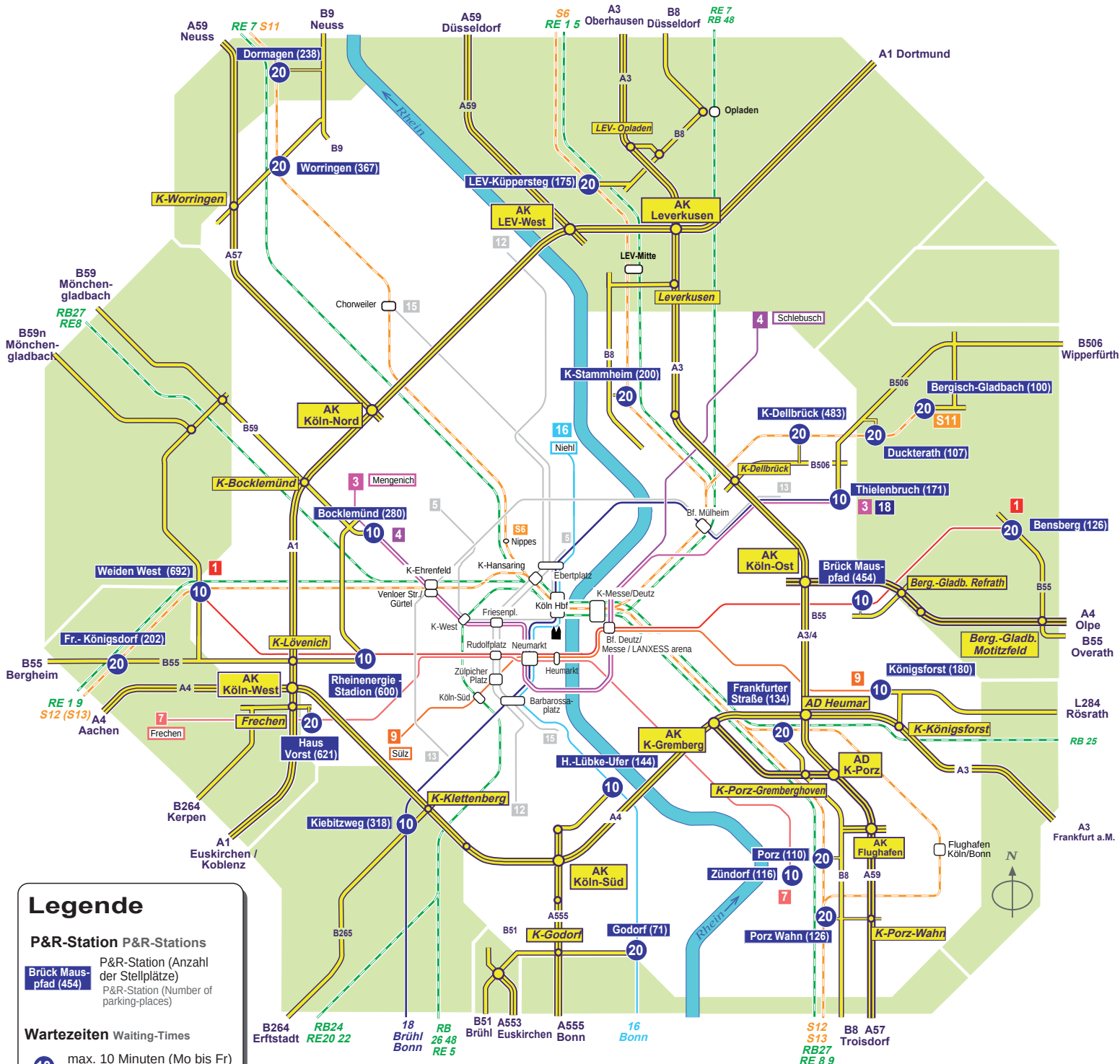
Elisabeth Rohata



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Vom Auto auf die Bahn in Köln und Umgebung

(Stand: 01.01.2009)



Legende

P&R-Station P&R-Stations

Brück Maus-
pfad (454)
P&R-Station (Anzahl
der Stellplätze)
P&R-Station (Number of
parking-places)

Wartezeiten Waiting-Times

- 10 max. 10 Minuten (Mo bis Fr)
max. 10 minutes (mon - fri all day)
- 20 max. 20 Minuten (Mo bis Fr)
max. 20 minutes (mon - fri)

Verkehrsmittel Means of Transport

- Stadtbahn Urban Rail-Transit
- S-Bahn Suburban Railway
- Regionalverkehr (RB/RE)
Regional Railway

Tarifgebiete Tariff-Zones

- Stadt Köln (CityTicket)
- Köln <-> Umgebung
(CityPlusTicket)

Grafik: Marc Schneiders

Erstellt im Auftrag des VCD Köln und Umgebung e.V.

<http://www.vcd-koeln.de> (Grafik in Farbe zum Download)

Tickets und Preise

Tickets and Fares

	City-Ticket (Köln) Taste 1B	CityPlus-Ticket (Köln+Nachbargemeinde) Taste 2B
EinzelTicket Erwachsene/r Single-Ticket Adult	2,40 EUR	3,30 EUR
EinzelTicket Kind Single-Ticket Child	1,20 EUR	1,60 EUR
4erTicket Erwachsene/r 4-Trip-Ticket Adult	8,30 EUR	11,70 EUR
4erTicket Kind 4-Trip-Ticket Child	4,50 EUR	6,10 EUR
TagesTicket 1 Person 1-Day-Ticket 1 person	6,90 EUR	8,40 EUR
TagesTicket 5 Personen 1-Day-Ticket 5 persons	10,10 EUR	12,90 EUR

Quelle: <http://www.vrsinfo.de/>

Bericht der Mülheimer Fahrrad Gruppe

Nachhaken hilft

Schwerpunkte unserer Arbeit zwischen Oktober '08 und März '09

Wir bleiben hartnäckig und melden Schrotträder beim zuständigen Bürgeramt. Dann legen wir die Meldung auf Wiedervorlage und schauen sechs Wochen später nach. Oft sind die Räder immer noch da. Die Außendienst-Mitarbeiter der Stadt Köln dürfen die Schrotträder nämlich nicht selber abknipsen, sondern geben den Fall an die ABW weiter. Und bei diesem höchst hoheitlichen Verantwortungsübergang kommt es offenbar zu Stockungen. Nachhaken hilft!

In attraktiver Nähe zum Wiener Platz gibt es auf der Buchheimer Straße eine überdachte Fahrrad-Abstellanlage. Dort findet man häufig Schrotträder, beschädigte Anlehnbügel und Unrat aller Art. Wir beantragen bei der Bezirksvertretung eine Verbesserung der Zustände, was auch umgehend beschlossen und eingeleitet wird.

Aufstellflächen und Grünvorläufe

Wir beantragen im Oktober '08 im Ausschuss für Anregungen und Beschwerden, dass die Verwaltung ab sofort bei Neu- oder Ausbau einer Kreuzung prüfen soll, ob dort zwischen Haltelinie und Fußgängerweg Aufstellflächen für Radfahrer markiert werden können.

Denn Radfahrer sind gefährdet, wenn sie rechts neben Autos fahren, bis hin zum sprichwörtlichen „Toter-Winkel-Unfall“. Wenn, wie an anderen Stellen bereits umgesetzt, Radfahrer die Möglichkeit haben, sich vor den Autos aufzustellen, können sie bei „Grün“ zügig geradeaus losfahren und bleiben stets im Blickfeld der Autofahrer. Bisher gemachte Erfahrungen mit dieser Einrichtung sind europaweit positiv.

Ausschuss und Verwaltung stimmen dem Antrag zu.

Wir beantragen ebenfalls, eigene Ampelphasen, Grünvorläufe, für den Radverkehr zu prüfen und einzurichten, gegebenenfalls ergänzt durch Fahrradampeln.

Wenn Verkehrsampeln auf „Grün“ schalten, fahren alle Verkehrsteilnehmer gleichzeitig los. Das Fahrverhalten von Radfahrern ist physikalisch bedingt in der Startphase instabil. Kleinere Schlenker zur Seite sind kaum vermeidbar. Das ist besonders unangenehm und gefährlich, wenn die Radfahrer rechts neben den Autos stehen oder beim Anfahren von ihnen dicht überholt werden.

Ausschuss und Verwaltung reagieren nur mäßig begeistert. Man befürchtet Nachteile für Autos. Worin, konnte nicht näher begründet werden. Eine flächen-deckende Ausstattung mit Fahrradampeln ist der Verwaltung – natürlich – zu teuer.

Hohenzollernbrücke

Wir beantragen beim Ausschuss für Anregungen und Beschwerden, dass im Rahmen der aktuellen Planung der Neugestaltung des Breslauer Platzes auch der Radweg über die Nordseite der Hohenzollernbrücke mit einer Rampe an das linke Rheinufer angebunden wird.

Alle bekannten Planungen haben zum Ziel, das Deutzer Rheinufer und dessen Anbindung über die Hohenzollernbrücke an die Kölner Altstadt aufzuwerten. Der Fuß- und Radverkehr wird dadurch auf der Hohenzollernbrücke wahrscheinlich zunehmen. Wenn die Nordseite der Brücke auch für den Radverkehr benutzbar ist, wird der Verkehrsdruck, besonders



Treppenhaus für Radfahrer an der Nordseite der Hohenzollernbrücke

für den Fußverkehr auf der Südseite, nachlassen.

Die Bezirksvertretung Innenstadt geht davon aus, dass bei den aktuellen Planungen zum Breslauer Platz ausreichend auf die Verbesserungswünsche der Radfahrer eingegangen wird.

Mehr Infos

Weitere Informationen zu unseren Projekten und Aktionen sowie einen Medienspiegel finden Sie unter:

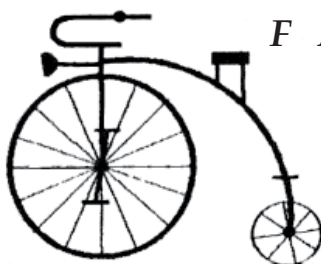
www.muelheimer-freiheit.net/mfg

Rolf Bauerfeind für die mfg



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



VCD Köln und Umgebung e. V.

Einladung zur Mitgliederversammlung

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

Termin: Dienstag, der 30. Juni 2009, 19.30 Uhr

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

Die Versammlung findet im Großen Forum
neben dem VCD-Büro statt.

Tagesordnung:

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

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

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

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Hinweis zu Tagesordnungspunkt 6. Satzungsänderung:

§ 8 Absatz 1 der Satzung des VCD KV Köln und Umgebung e. V. lautet:

„(Satz 1) Der Vorstand besteht aus: 1. einem Team aus vier Mitgliedern, die den Vorstand nach 26 BGB bilden. (Satz 2) Jeweils zwei Mitglieder des BGB-Vorstandes sind gemeinsam vertretungsberechtigt. (Satz 3) Ein Mitglied des BGB-Vorstandes nimmt die Funktion des Schatzmeisters/der Schatzmeisterin wahr. (Satz 4) 2. weiteren Mitgliedern (erweiterter Vorstand).“

Der 2. Satz soll wie folgt geändert werden:

„Jedes Mitglied des BGB-Vorstandes ist einzeln vertretungsberechtigt.“

Grund für die Änderung:

Die Bank teilt mit, dass eine Zulassung zum Internet-Banking nur möglich sei, wenn der Schatzmeister und seine Vertretung jeweils einzeln vertretungsberechtigt sind. Die Internet-Banking-Software („TAN-Liste“) ermögliche keine Zweitunterschrift. Zur Vereinfachung der Kontenführung und zur Reduzierung der Bankgebühren soll beim VCD in Zukunft Internet-Banking – mit allen angemessenen Sicherheitsvorkehrungen – genutzt werden.

Umleitung Waidmarkt für Radfahrer Nach acht Wochen

Ein Seitenaspekt zum Einsturz des Stadtarchivs oder ein Indiz für den Stellenwert des Radverkehrs

Der Einsturz des Stadtarchivs am 3. März führte zur Unterbrechung der Verbindung zwischen Severinstraße, Waidmarkt und Hohe Pforte, also einer der zentralen Achsen des Radverkehrs zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil der Kölner Innenstadt. Für den motorisierten Verkehr hat die Stadt Köln sofort Umleitungen eingerichtet und drei Wochen später die Zufahrten zur Severinstraße umfangreich ausgeschildert. OB Schramma sagte dazu: „Die Sperrung am Waidmarkt hat natürlich auch erhebliche Auswirkungen auf das Geschäftsleben in der Severinstraße. Dem wollen wir mit einer großräumigen Beschilderung entgegenwirken. Die Autofahrer sollen deutlich erkennen, wie sie die Geschäfte in der Severinstra-

ße und in den Nebenstraßen erreichen können.“ Diese Maßnahmen wurde intensiv sowohl über Internet als auch Medien kommuniziert.

Der Fahrradverkehr wurde, trotz der hohen Bedeutung dieser Verbindung, zunächst nicht berücksichtigt. Die Tatsache, dass Radfahrer für solche Geschäftsstraßen eine zumindest ebenso wichtige, wenn nicht sogar die bedeutendere Kundengruppe darstellen, scheint wohl immer noch außerhalb der Vorstellungskraft vieler Entscheidungsträger zu liegen.

In Fahrtrichtung Süden hatten Radfahrer die Wahl zwischen der Fahrt längs des Rheinufer – ein erheblicher Umweg mit extrem langen Wartezeiten an den Ampeln – oder auf der Nord-Süd-Fahrt, wo überhöhte Geschwindigkeit und Überholen ohne Sicherheitsabstand leider Alltag sind. Es gab also keine akzeptablen legalen Ausweichrouten.

Erst zum Redaktionsschluss der RHEIN-SCHIENE Ende April wurde die einzig sinnvolle Umfahrung eingerichtet, die vom Waidmarkt über die Georg- und Matthiasstraße sowie die Löwengasse zur Severinstraße führt. Diese Strecke wurde bereits kurz nach dem Einsturz von vielen Radfahrern genutzt. Der VCD hat sich bei der Verwaltung intensiv dafür eingesetzt, diese Lösung zu legalisieren. Auf den Weg in die Öffentlichkeit wurde verzichtet, unter anderem um zu vermeiden, dass ein zwar regelwidriges, aber gegenüber der Nord-Süd-Fahrt deutlich sicherheitsgerechteres Verhalten von Radfahrern geahndet wurde.

Dieses Beispiel zeigt, dass es trotz aller Fortschritte noch ein längerer Weg ist, bis das Fahrrad für die Entscheidungsträger der Stadt ein selbstverständliches und gleichberechtigtes Verkehrsmittel darstellt.

Ralph Herbertz



Drehbrücke Deutz Sperrung für den Autoverkehr soll bleiben

Aus der unglücklichen Havarie eines Schiffes mit der Drehbrücke in Köln Deutz ergibt sich als glückliche Fügung die optimale Verbesserung für die Poller Wiesen und den Rheinradweg zwischen Deutz, Poll und Porz.

Die Drehbrücke erlaubt nur das Passieren von Fußgänger- und RadfahrerInnen – aber keine Autos. So wird es zu einem umweltfreundlichen Paradies, wie es in Köln kaum ein zweites gibt. Unbelästigt vom Auto-Durchgangsverkehr – und dieser war bislang in der Alfred-Schütte-Allee stark – können nun RadfahrerInnen zügig nach Poll und weiter nach Porz fahren. Und das auf der Fahrbahn. FußgängerInnen haben nun den Weg für sich allein zum erholsamen Spazieren und zum Rhein-Schauen. Zumal die Lärmbelästigung durch den Autoverkehr weitgehend entfallen ist.

Seit über einem Jahr ist die Drehbrücke schon gesperrt. Auffallend ist, dass damit keine Lebensader für den Autoverkehr abgeschnitten wurde. Zum einen können die anderen Straßen den Autoverkehr mühelos aufnehmen, zum anderen haben sich alle Anlieger schon an diesen Zustand gewöhnt. Große Proteste gab es nicht. Auf Anregung des VCD beschloss nun die Bezirksvertretung Innenstadt, diesen glücklichen Zufall dauerhaft zu sichern. Die Drehbrücke soll weiterhin – auch nach der Reparatur – für den Autoverkehr gesperrt bleiben.

Hoffen wir, dass dies auch so bleibt und die Einwände Poller Lokalpolitiker kein Gehör finden, die erst nach dem Beschluss zur dauerhaften Sperrung der Brücke eine ihren Stadtteil begrabende Autoverkehrslawine beschworen!

Roland Schüler



Drehbrücke in Deutz: für den Autoverkehr gesperrt, aber freie Durchfahrt für den Radverkehr zu den Poller Wiesen

Autofrei wohnen in Köln



Solarpassiv- Eigentumswohnungen Stadthäuser

Ein Projekt der
Kontrola Treuhand GmbH & Co. KG
Aachener Straße 524 – 528
50933 Köln
Die Kontrola berät Sie gerne!
Tel.: 0221-94 98 00-10
E-Mail: info@kontrola.de
www.stellwerk60.de
www.kontrola.de



Stellwerk 60
autofrei wohnen in Köln

Eifelquerbahn

Schienenbusse und Dampfloks im Freizeitverkehr in der Vulkaneifel

Ab dem 1. Mai ist es soweit: Die roten Schienenbusse der Eifelquerbahn werden ab dem Bahnhof Gerolstein wieder im regelmäßigen Freizeitverkehr auf der Vulkaneifel-Strecke unterwegs sein.

An allen Wochenenden und Feiertagen vom 1. Mai bis zum 31. Oktober werden die roten Brummer im 2-Stunden-Takt auf der rund 52 km langen Strecke in gemütlicher Fahrt durch die Vulkaneifel-Landschaft unterwegs sein. In den Sommermonaten Juli und August wird es auf dem Streckenabschnitt Gerolstein – Daun – Ulmen sogar tägliche Verkehre geben.

Die historischen Fahrzeuge haben sich mittlerweile längst als eine der touristischen Attraktionen der Vulkaneifel etabliert. Die putzig anmutenden Schienenbusse, in charakteristischem Rot gehalten und mit ihren großzügigen Panoramafenstern, sind, verbunden mit der beeindruckenden Landschaft der Vulkaneifel, bei Nostalgikern, Eisenbahnliebhabern und Touristen gleichermaßen



beliebt. Kein Wunder also, dass sich die Eifelquerbahn seit ihrem Start im Jahr 2001 stetig wachsender Fahrgastzahlen erfreut. Betreiber Jörg Petry ist sich sicher, dass die Erfolgsgeschichte weiter geht: „Die Weichen für eine erfolgreiche Saison sind gestellt.“

Mit ihren direkten Verbindungen zum Kylltalradweg in Gerolstein, zum Maare-Mosel-Radweg in Daun, zur Vulkan-Rad-Route in Ulmen und dem neuen Eifelsteig ist die Eifelquerbahn ein idealer Zubringer. Vor allem Radtouristen und Familienurlauber nutzten in den vergangenen Jahren vermehrt den gebotenen Service. Die Gäste schätzen

die persönliche Betreuung, den unkomplizierten Fahrkartenverkauf und die Bewirtung mit gekühlten Getränken ebenso wie die bequeme und kostenlose Fahrradmitnahme im Schienenbus. Familien können mit dem extra aufgelegten Familien-Ticket sogar besonders günstig das Bahn-Erlebnis durch die Vulkaneifel genießen und die vielfältigen Freizeitmöglichkeiten entlang der Strecke erleben.

Ein besonderes Highlight erwartet die Urlauber in den Sommerferien: An jedem Mittwoch vom 8. Juli bis zum 25. August kommt auf der Strecke der Eifelquerbahn die Dampflokomotive 52 6106 zum Einsatz und bringt die Fahrgäste unter Volldampf über die Eifelhöhen.

Ausführliche Informationen zum Fahrplan und zu den Preisen finden Sie auf dem dieser RHEIN-SCHIENE beigelegten Flyer sowie im Internet unter www.eifelquerbahn.de und direkt bei der Vulkan-Eifel-Bahn-Betriebsgesellschaft mbH (VEB), Tel.: 06591/94 99 87 10, info@veb.de.

VEB



Kölner Südbahnhof

Was lange währt ...

... wird endlich gut!

Wer kennt nicht das Problem eines Fahrgasts, der an der KVB-Haltestelle Dasselstraße/Bahnhof Süd steht und dann von der Zülpicher Straße aus zum Bahnsteig in Richtung Bonn (Gleis 1 und 2) möchte. Bislang bleibt einem dort nur der lange Weg über den Bahnsteig von Gleis 3 und 4. An dessen Ende muss man hinabsteigen, den unwirtlichen Tunnel durchwandern, um dann nach dem Wiederaufstieg von der anderen Seite die gewünschten Bahnsteige nach Bonn und Euskirchen zu erreichen – die gefährliche Alternative, die Gleise di-

rekt am Anfang zu überqueren, soll hier nur am Rande Erwähnung finden.

Seit Jahren war er gefordert worden, nun wird er endlich realisiert: der Zugang zu Gleis 1 und 2 von der Zülpicher Straße aus.

Die Deutsche Bahn sah sich lange Zeit außer Stande, den Zugang durch die Brückenanlage herzustellen, ohne einen möglichen Umbau im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Westring zu gefährden. Nun konnte man sich aber offenbar zu einer Lösung durchringen.

Baubeginn soll bereits in diesem Herbst sein. Es bleibt zu hoffen, dass sich dies bewahrheitet.

Markus Graf



Wiehltalbahn

Zu früh geplant



Die Macher dieses Kreisverkehrs in Wiehl glaubten an das Ende der Bahnstrecke und verzichteten auf den Übergang. Dies war voreilig, denn die Wiehltalbahn darf noch lange weiterfahren. Siehe dazu den Artikel auf Seite 23. □

Bahnstrecken mit Ausflugsverkehr

Aktuelles von den Bahnen im Umland

Wiehltalbahn

Gummersbach – Dieringhausen – Osbergerhausen – Wiehl – Waldbröl

Die letzten Monate zeigten eine sensationelle Entwicklung zugunsten der bergischen Bahnstrecke:

- August 2008: Die Betriebsgenehmigung wird auf Anordnung des Verwaltungsgerichts bis 2056 erteilt.
- November 2008: Verwaltungsgericht Köln erklärt die Entwidmung der Strecke als unrechtmäßig.
- Januar 2009: Die Bezirksregierung Köln erklärt, in diesem Prozess nicht in Berufung zu gehen.
- Heute: Land und Kommunen geben ihren Widerstand gegen die Bahninitiative auf. Es beginnen Gespräche mit dem Ziel, die Stadt- und Gebietsplanung so zu ändern, dass das Gelände der Bahnstrecke nicht überbaut wird.

Bis zu einer Reaktivierung im Alltagsverkehr ist es, gerade bei der derzeitigen Landesregierung, noch ein langer Weg. Sie können den „Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn e.V.“ unterstützen, indem Sie die Ausflugszüge nutzen oder für die Sanierung der Denklinger Eisenbahnbrücke spenden. Alle Infos im Netz: www.wiehltalbahn.de

Olefbahn

Kall – Schleiden – Hellenthal

Die Rhein-Sieg-Eisenbahn, RSE, ist jetzt Betreiberin der Ausflugszüge. Nach den Gerichtsentscheidungen zugunsten der Wiehltalbahn erhielt die RSE plötzlich und unerwartet ebenfalls eine Betriebsgenehmigung für 50 Jahre. Und dies interessanterweise für die gesamte Strecke bis zum früheren Endpunkt Hellenthal.

Nachdem dort viele Jahre kein Zug mehr gefahren ist, müssen für diesen Abschnitt zuerst Bäume und Sträucher entlang der Gleise entfernt werden. Für den Herbst ist dann die Wiedereröffnung der Gesamtstrecke vorgesehen, zusammen mit Feierlichkeiten zum 125-jährigen Streckenjubiläum.

Alle weiteren Infos, auch zu den Sehenswürdigkeiten im Nationalpark Eifel, im Netz: www.olefbahn.de

Bördebahn

Düren – Züllich – Euskirchen

Hier sieht die Zukunft für die Bahn weiter gut aus, insbesondere da sie für Fahrten zur Landesgartenschau 2014 eingeplant wird. Zu dieser Strecke zwei

Freizeittipps: zum einen ein Kinderparadies mit eigenem Bahn-Haltepunkt: www.bubenheimer-spieleland.de; und wenn Sie erleben möchten, wie die Römer gebadet haben, das erst im letzten Sommer eröffnete Museum der Badekultur in Züllich: www.roemerthermen-zuellich.de.

Alle Fahrplan- und Freizeitinfos: www.boerdeexpress.de.

Kay Queetz



**MEHR
BAHNEN
UND BUSSE
FÜR EUROPA!**

**THINK
BIG
VOTE
GREEN**

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
GRUENE.DE

Radverkehr in Köln

Aktuelles vom Fahrradbeauftragten

Zwei große Projekte bestimmten die Arbeit in den ersten Monaten 2009: das Instandsetzungsprogramm Radwege und das Straßenunterhaltungsprogramm.

Am 21. April 2009 hat der Verkehrsausschuss ein Instandsetzungsprogramm für eine Reihe überbezirklicher Radwegeverbindungen in Köln beschlossen. Davon profitieren die Radwege

- parallel zur Militärringstraße in Lindenthal, Klettenberg, Zollstock und Raderthal,
- im Vorgebirgspark,
- entlang des Stadtwaldgürtels sowie
- am Pfälzischen Ring.

Von den Bezirksvertretungen beratene und beschlossene Maßnahmen ergänzen das Sanierungsprogramm um beispielsweise Abschnitte an Universitäts- und Boltensterstraße, Elbeallee und Grengeler Mauspfad, Olpener und Bergisch Gladbacher Straße.

Zusammen mit der Erneuerung der Radwege an der Aachener Straße – einer aus dem Bürgerhaushalt resultierenden Einzelmaßnahme – werden damit in den nächsten ein bis zwei Jahren insgesamt über vier Millionen Euro für die Instandsetzung von Radwegen ausgegeben.

Straßenunterhaltung berücksichtigt Radverkehr

Bei allen Straßenunterhaltungsmaßnahmen werden die Belange des Radverkehrs überprüft. Im ersten Quartal 2009 wurde bei rund 30 Vorhaben untersucht, ob Radfahrstreifen angelegt, Schutzstreifen markiert oder separate Aufstellflächen für den Radverkehr an Kreuzungen geschaffen werden können und ob bauliche Anpassungen zugunsten des Radverkehrs erforderlich sind.

Bei Abstellanlagen im Soll

Bis Ende April sind rund 400 neue Fahrradabstellplätze entstanden, darunter 46 am Eigelstein und 52 am S-Bahnhof Nippes. Neben dem „traditionellen“ Schwerpunkt Innenstadt versuchen wir

in diesem Jahr, mit Abstellanlagen für jeweils ca. 200 Räder insbesondere auch der enormen Nachfrage in Lindenthal und Ehrenfeld gerecht zu werden.

Neue Fahrradboxen

Am 22. Januar konnte nach langjähriger Vorarbeit bezüglich der Standortwahl, des Boxentyps, der Finanzierung, der Beschlussfassung und der Ausschreibungsmodalitäten der Auftrag für 96 Fahrradboxen zur Erweiterung des Bike-and-Ride-Konzepts der Stadt Köln vergeben werden. Im Laufe des Jahres werden alle Boxen an insgesamt 17 Haltestellen aufgestellt.

Neue Schutzstreifen

In den ersten Monaten des Jahres wurden insgesamt 1,5 Kilometer Schutzstreifen für den Radverkehr neu markiert – zuletzt Teilabschnitte des Bonner Walls und der Eupener Straße.

„best-for-bike“: Stadt Köln nominiert

Auf der Essener Messe „Fahrrad 2009“ fiel die Entscheidung zu den Nominierungen für den Preis „best-for-bike“. Es gab 92 Vorschläge, fünf Projekten gelang es, in die engere Auswahl zu kommen, die Stadt Köln war dabei. Ausschlaggebend dafür war die Selbstverpflichtung, jährlich mindestens 1.000 neue Abstellplätze für Fahrräder zu schaffen. Ein besonderes Augenmerk richtet die Stadt Köln mit kindgerechten, kleineren Anlagen speziell auf Nachwuchsradler.

Mit dem Preis „best-for-bike“ zeichnet die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW die fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres aus. Das Ergebnis der Preisvergabe fiel am 8. Mai und stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Aktuelles zum Radverkehr in Köln unter www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/. Fragen, Anregungen, Kritik und Wünsche gerne an: fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de.

Jürgen Möllers



Kleine Maßnahmen große Wirkung: mehr Sicherheit für den Radverkehr in der Zülpicher Straße (oben) und an der Kreuzung Innere Kanalstraße/Neusser Straße (unten) durch eindeutige Führung



Kindgerechte Abstellanlage



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

Verkehrssicherheit

Mehr Schutz durch bessere Spiegel bei Lastkraftwagen

Lastwagen ab 3,5 Tonnen müssen seit April 2009 mit Rückspiegeln ausgestattet sein, die den „toten Winkel“ wirkungsvoll verringern.

Damit wird endlich eine Forderung umgesetzt, die vom VCD nach jedem durch einen abbiegenden LKW verursachten tödlichen Unfall von Radfahrern und Fußgänger erhoben wurde.

Ein Rückspiegel, der ein größeres Blickfeld bietet, kann Menschenleben retten. In den Niederlanden wird daher seit Jahren ein verbesserter Spiegel eingesetzt. Dieser wurde auf Initiative eines Vaters entwickelt, dessen Sohn verstarb, weil er von einem abbiegenden LKW übersehen wurde.

Auch in Köln gab es seit Jahren immer wieder Vorstöße bei den zuständigen Stellen, sich für bessere Spiegel einzusetzen. Zuletzt nachdem in Köln-Klettenberg ein junges Mädchen von einem abbiegenden LKW getötet wurde.

Es zeigt sich wieder mal, dass Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteil-

nehmerInnen oft erst zu spät von Automobilindustrie und Behörden ernst genommen wird. Warum ist so viel Zeit verstrichen und sind so viele Menschen getötet worden, bevor gehandelt wird?

In Köln hat die Polizei die Opfer und die Angehörigen auch noch verhöhnt. In den Pressemitteilungen der Polizei stand bei den vom abbiegenden LKW im toten Winkel getöteten Radfahrern immer dabei: Er trug ja keinen Helm. Die ergriffenen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit waren dann auch in diesem Sinne: Wir erziehen die Opfer und machen eine Kampagne, dass die Fußgänger und Radfahrer aufpassen müssen und warten sollen, wenn ein LKW abbiegt. Verkehrte Welt: Die Täter dürfen weiterfahren.

Die EU hat nun den richtigen Schritt gemacht: Eine deutliche Vorschrift für die Anbringung von Spiegeln an LKWs. Zur besseren Sicht auf Fußgänger, Radfahrer und andere Zweiradfahrer.

Roland Schüler



Radstation Köln

Länger geöffnet

Nachdem die Dauerbaustelle der Nord-Süd-Bahn kleiner geworden ist, hat sich die Erreichbarkeit der Radstation endlich verbessert. Für alle, die den Weg zur Radstation noch nicht kennen, hier der Hinweis, dass auf der Homepage des Fahrradparkhauses übersichtliche Pläne zur Lage und den Zugangswegen angeboten werden (www.radstationkoeln.de).

Passend dazu wurden die Öffnungszeiten verlängert: Die Radstation ist jetzt (mindestens bis Ende September) am Wochenende und an Feiertagen bis 22 Uhr geöffnet. Sie bietet nun montags bis freitags von 5.30 bis 22.30 Uhr, samstags von 6.30 bis 22 Uhr sowie sonn- und feiertags zwischen 8 und 22 Uhr jedem Radfahrer einen sicheren Parkplatz.

Die Werkstatt und der Fahrradverleih – nun auch mit Tandem – sowie die Fahrradreinigung sind weiterhin im Angebot. Als neuer Service wurde ein Full-Service-Leasing von Rädern für Firmen eingeführt.

Ralph Herbertz



VCD Arbeitskreis Radverkehr Mit neuem Schwung

Der Arbeitskreis Radverkehr trifft sich seit Anfang des Jahres wieder regelmäßig.

Die Gruppe besteht derzeit aus zehn Mitgliedern, die sich schon länger aktiv oder jetzt neu mit Fragen rund um den Radverkehr beschäftigen. Der Arbeitskreis hat das Ziel, die Bedingungen für das umweltfreundliche Verkehrsmittel in Köln zu verbessern. Hierzu werden mit wechselnder Schwerpunktsetzung mehrere Themenfelder bearbeitet. Dazu gehören die kritische Begleitung städtischer Planungen sowie die Entwicklung von Anforderungen und Standards für

Radwege und andere Radverkehrsanlagen in Köln. Aber auch eigene Konzepte zur Förderung des Radverkehrs werden angegangen, etwa die nach besseren Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen in der Kölner Innenstadt. Dabei wird ein intensiver Dialog mit den zuständigen Fachstellen der Stadt angestrebt.

Der AK Rad trifft sich einmal im Monat in den Räumlichkeiten des VCD.

Sie wollen sich auch für einen besseren Radverkehr einsetzen? Werden Sie aktiv und machen Sie mit! Die Termine der nächsten Treffen erhalten Sie im VCD-Büro.

Ralph Herbertz



Stadt Brühl Faltrad ergänzt Diensträder

Die Stadt Brühl, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise NRW, hat ihren Pool an Diensträdern um ein Faltrad erweitert. Damit soll die Kombination von ÖPNV und Fahrrad als Alternative zu Dienstfahrten mit dem Auto gefördert werden. Eine nachahmenswerte Maßnahme – nicht nur für Kommunen, sondern auch für Firmen.

Ralph Herbertz





FahrradStadtBrühl

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

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

FahrradStadtBrühl
Kurze Wege —
starke Stadt!



www.bruehl.de

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

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

Stadtplanung

Ein Masterplan für die Kölner Innenstadt

Unter dem Dach des Vereins „Unternehmer für die Region Köln e. V.“ haben 33 Unternehmen den „Masterplan Innenstadt“ finanziert, der jetzt vorliegt und breit diskutiert wird.

Der Vereinsvorsitzende Paul Bauwens-Adenauer deutete an, was aus seiner Sicht wichtig wäre: „Der Masterplan soll ordnen und visionäre Gedanken für die langfristige Entwicklung definieren.“ Noch-OB Schramma freute sich bei der Vertragsunterzeichnung auf ein „wertvolles Geschenk für die Stadt Köln“. Viele Vertreter von Bürgerinitiativen, auch der VCD, waren zunächst skeptisch, was da sich wohl entwickeln könnte.

Das in Frankfurt ansässige Büro AS&P unter Führung von Prof. Albert Speer bekam den Auftrag und hat Ende 2008 einen Entwurf vorgelegt, über den noch viel diskutiert werden wird und der nun von der Kommunalpolitik beraten wird. Bemerkenswert war die Transparenz, mit der in allen drei Planungsphasen (Erkundung, Vertiefung und Ergebnis) die lokalen Akteure eingebunden waren. Vier Innenstadt-Foren waren der Öffentlichkeit zugänglich. Alle Interessenten konnten daran teilnehmen und aktiv mitwirken.

Weniger Autoverkehr in der Innenstadt

Die nun formulierten Vorschläge und Empfehlungen dürften so manchen Vertreter traditioneller Wirtschaftsinteressen nicht gerade begeistern – etwa der Vorschlag der mittelfristigen Reduzierung der oberirdischen Kfz-Stellflächen im Opernquartier.

Viele Empfehlungen für die Innenstadt zielen darauf ab, Bewohnern, Berufspendlern, Touristen und Kaufwilligen einen möglichst attraktiven Aufenthalt zu ermöglichen. So empfiehlt Projektleiter Michael Dinter die weiträumige Ausweisung von Mischverkehrsflächen (neudeutsch: Shared Spaces), wie bereits in der Zepelinstraße vor dem Karstadt umgesetzt. Fußgänger,

Radfahrer und motorisierter Verkehr teilen sich die Fläche, daher kann nur langsam gefahren werden. Aber Fußgänger müssen sich dann nicht auf engen Gehwegen aneinander vorbeiquetschen. Motorisierter Durchgangsverkehr ist dort zwar möglich, aber unerwünscht.

Die klare Empfehlung, auf eine Tieferlegung der Nord-Süd-Fahrt vorerst ebenso zu verzichten wie auf eine Ost-West-U-Bahn, wird diejenigen Lokalpolitiker enttäuschen, die sich immer noch Vorteile von einer mehrstöckigen und möglichst schnellen Verkehrsführung sowohl beim Individualverkehr als auch beim ÖPNV (Ost-West-Achse) erhoffen. In der Kölner Innenstadt überwiegen jedoch die Probleme, die durch die zahlreichen Anbindungen und notwendigen Abzweige entstehen. Der Trend in Innenstädten geht daher mehr zur Entschleunigung mit klaren Vorteilen für die Verkehrssicherheit und für die Planung direkter und schneller (!) Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer.

Der Vorschlag, den Autoverkehr nicht nördlich des Neumarktes zu führen, sondern südlich zu bündeln, bekommt nun endlich eine Chance zur Umsetzung. Immer wieder geht es darum, die Fläche in der City als wertvolle Ressource nicht minderwertig zu vergeuden. Es gibt Wichtigeres als Fahrbahnen und Parkplätze, zumal der motorisierte Verkehr in der Kölner Innenstadt nachweislich und kontinuierlich abnimmt.

Ringe

Die Ringe sollten nach den Vorstellungen von AS&P-Mitarbeiter Michael Heller wieder an die Ideen von Josef



Ärgerliches Hindernis: Aachener Straße am Inneren Grüngürtel

Stübben anknüpfen, der die Gestaltung im 19. Jahrhundert angeregt hat: Grüne, lang gezogene Plätze durchziehen demnach einheitlich den gesamten Raum. Wie schön wäre es, wenn der Barbarossaplatz nicht mehr einer Betonwüste gliche, sondern echte Aufenthaltsqualität bekäme! Und man glaubt es kaum: Dieser Vorschlag ließe sich recht kurzfristig umsetzen.

Innerer Grüngürtel

Der Innere Grüngürtel gehört zu den Räumen, die Kölns Charakter prägen, und dessen Stärkung AS&P dringlich empfehlen. Die Durchlässigkeit sollte verbessert werden. Jeder Fußgänger und Radfahrer ärgert sich beispielsweise darüber, dass die Aachener Straße ein schwer zu überwindendes Hindernis darstellt. Sowohl in Längs- (siehe Foto), als auch in Querrichtung (Bahndamm, Innere Kanalstraße/Universitätsstraße) fehlen Durchlässe oder sind die vorhandenen unzureichend. Sinnvoll, aber kaum finanzierbar, wären mehr Bahn-Unterführungen. Insgesamt träumen Speer und Co. von einem „Central Park“ für Köln: weiträumig zum einen, klar abgegrenzt durch entsprechende Bebauung zum anderen. Das ruft natürlich auch Widerspruch hervor: „Köln ist nicht New York“, war im Mai beim zweiten Innenstadt-Forum zu hören.

Erfreut ist Speer von den Plänen, den südlichen Teil des Grüngürtels im Rahmen einer anvisierten Bundesgartenschau zu erweitern und zu vernetzen. Zur Zeit endet der Innere Grüngürtel in südlicher Richtung an der Luxemburger Straße. Das Gelände am Eifelwall, das Südstadion und die bereits beschlossene Verlagerung des Großmarktes bieten

aber ein enormes Entwicklungspotenzial für die Fortführung des Grüngürtels. Ein weiterer Traum könnte wahr werden, wenn es gelänge, die Bundesgartenschau im Jahr 2023 nach Köln zu holen: die Verlängerung des S-Bahn-Rings vom Hansaring über Köln-West und Köln-Süd bis zum Bonner Wall und vielleicht sogar weiter über die Südbrücke. Auch

dies ist eine dringende Empfehlung von AS&P. Allerdings wird das nicht ohne Zuschüsse von Bund und Land und auch nicht kurzfristig umsetzbar sein.

Weitere Informationen finden sich unter www.masterplan-koeln.de.

Sabine Müller



Fahrradklingeln und Autotuning Lärm ist nicht gleich Lärm

Zum Schutz der Umwelt vor Lärm gibt es zahlreiche Verordnungen. So ist bis ins Kleinste geregelt, wie laut eine Fahrradklingel sein darf. Nicht allzu sehr, denn die wirkungsvolle Laufradklingel ist verboten. Leider lassen sich solche Regelungen nicht finden für

- allradgetriebene Beachtraktoren,
- rasenmähergiekende Motorroller,
- aufgetunte Mopeds,
- wummernde Auto-Musikanlagen,

- dröhnende Motorräder,
- breite und tiefporige Reifen,
- tiefergelegte, doppelrohrige Auspuffanlagen.

Alles serienmäßig in jedem guten Auto-shop erhältlich.

Jedes Auto hat von Grund auf einen breiten und weitreichenden Lärmteppich, daran hat die Autoindustrie nichts geändert. Dazu kommen noch die Segnungen der Ausstattungsindustrie und

die gekonnte Mischung aus Hochtouren und spontanen Kurzsprüngen.

Versuche mal einer, den Sonntag im Bergischen Land oder in der Eifel zu genießen, wenn sich Motorroller, Motorräder und tiefergelegte Autos mit offenem Verdeck bewegen. Wann endlich wird solcher Lärm geregelt?

Aber für Fahrradklingeln gibt es Lärmschutzvorschriften!

Roland Schüler



Friedensbildungswerk Köln

staatl. anerkannte Einrichtung NRW
Obenmarspforten 7-11 • 50667 Köln • Tel.: 0221 – 952 19 45
Email: fbkkoeln@t-online.de, www.friedensbildungswerk.de

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 und Konfliktbearbeitung!

Sprachkurse als Bildungsurlaub

Wir bieten Niederländisch in drei Stufen, Neugriechisch, Polnisch und Russisch in zwei Stufen an.

Die aktuellen Termine sind im Internet oder bitte das Programmheft anfordern.

Verantwortung übernehmen ?!

- Köln - die organisierte Verantwortungslosigkeit
- 3 Monate nach dem Einsturz des Historischen Archivs

Eine Zwischenbilanz

mit

Dr. Frank Überall, Journalist, Autor von Klügel in Köln

Prof. Peter Busmann, Architekt

Do 18.06.2009

20.00 Uhr

im Friedensbildungswerk

NEUE ADRESSE:

Obenmarspforten 7-11



Mobilitätszentrale in der autofreien Siedlung Köln

Modell auch für andere Stadtquartiere?

Wie soll ich denn meine Wasserkästen nach Hause bekommen? Oder den großen Sack Blumenerde? – So oder so ähnlich wird häufig die Notwendigkeit eines Autos begründet.

Genau für solche Aufgaben gibt es in der autofreien Siedlung in Köln-Nippes seit 2005 eine Mobilitätszentrale. Hinter diesem etwas sperrigen Begriff verbirgt sich ein umfangreiches Leistungsangebot, um ein Leben ohne Auto so bequem und einfach wie möglich zu machen. Und das funktioniert, zum Beispiel beim Getränkelieferdienst, der die bestellten Kästen ohne Aufpreis bis vor die Haustüre liefert und mit einer Großlieferung Dutzende von individuellen Einkaufsfahrten zu vermeiden hilft – bequemer, preiswerter und ökologischer als mit dem eigenen Auto!

Bauträger stellt Personal und Räumlichkeiten

Die Mobilitätszentrale ist von Anfang an Bestandteil des Projekts und wird in den Marketingbroschüren entsprechend ausgebaut: „Für Ihre Mobilität ist gesorgt: Innerhalb des Wohngebietes: Dienstleistungszentrale“. Der Bauträger stellt daher seit circa drei Jahren das Personal und einen Pavillon zur Verfügung. Die Gegenfinanzierung erfolgt in dieser autofreien Siedlungsform vor allem durch erhebliche Einsparungen bei den Erschließungs- und Stellplatzkosten, welche bis zu zehn Prozent der Wohnungs-

kosten ausmachen können.

Zurzeit ist noch unklar, wie der Betrieb und die Räumlichkeiten der Mobilitätszentrale nach der Fertigstellung der Siedlung aussehen werden. Hier warten die Bewohner auf ein tragfähiges Konzept des Bauträgers.

Gemeinsame Nutzung von Gebrauchsgütern

Der Fuhrpark der Mobilitätszentrale besteht derzeit aus vier Sack- und Paketkarren, vier großen Transportwagen und zwei Fahrradanhängern mit marktgängiger Kupplung.

Die Grundidee, die gemeinsame Nutzung von langlebigen Gebrauchsgütern, geht jedoch weit über den Fuhrpark hinaus. Mittlerweile gibt es etliche Bierbänke und -tische, ein großes und ein kleines Zelt sowie sehr viel Spielzeug für draußen. Zuletzt wurde ein Vertikutierer zur Pflege der Gärten angeschafft. Bei allen Teilen wird sorgfältig auf Qualität und Nachhaltigkeit geachtet. Dies gilt auch für die öffentliche Standluftpumpe, die ein örtlicher Fahrradhändler unter dem Motto „Luft für alle“ auf einem der Gemeinschaftsplätze installiert hat.

Auch mit der Radstation im Hauptbahnhof wird kooperiert: Jedes Mitglied des Siedlungsvereins kann sein Fahrrad auf Vereinskosten in der Radstation abstellen.

An weiteren Ideen mangelt es nicht: Ein öffentlicher Zeitungs- und Bücherschrank, eine Verleih- sowie eine Talentbörse warten derzeit noch auf ihre Umsetzung.

Übertragbarkeit?

Einige Elemente lassen sich recht einfach sowohl auf neu gebaute als auch auf vorhandene „normale“ Stadtquartiere übertragen. Voraussetzung ist, dass sich einige Bewohner zusammentun, was auch ohne Vereinsgründung geht. Dann kann man beispielsweise Verhandlungen mit einem Getränkelieferanten



Öffentliche Fahrradpumpe

aufnehmen und ab gewissen Abnahmeholumina und je nach Häufigkeit und Verbindlichkeit der Liefertermine über eine kostenfreie Anlieferung oder Sonderpreise sprechen.

Schwieriger als die Organisation eines Lieferdienstes erweist sich die gemeinsame Nutzung von Gebrauchsgegenständen: Hier ist ein Aufbewahrungsort vonnöten, möglichst mit einfachem Zugriff. Als Lösung bietet sich eine für alle Beteiligten lohnende Kooperation mit Partnern an, beispielsweise lokalen Wohnungswirtschaftsunternehmen, Einzelhändlern oder Kioskbetreibern, aber auch Bürgerzentren und Fahrradgeschäften.

Zukunftsfähigkeit?

Wenn Ressourcen knapper werden und finanzielle Möglichkeiten schrumpfen, werden Gemeinschaftseinrichtungen wie eine Mobilitätszentrale an Bedeutung und Wichtigkeit gewinnen. Sie ermöglichen die Nutzung von Dingen und Diensten, welche die Möglichkeiten eines Einzelnen übersteigen oder zumindest schonen. Es ist nun einmal ökonomisch und ökologisch vorteilhaft, wenn statt 50 einzelner Autos ein einziger Transporter unterwegs ist, um 50 Haushalten in einer Fahrt mit den gewünschten Getränken zu beliefern.

Hans-Georg Kleinmann
www.nachbarn60.de



Mobilitätszentrale – wichtige Anlaufstelle innerhalb der Siedlung

Chronik einer Autokrise

Bewegte Zeiten

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.

Daher begann ich im Januar 2009 damit, mir interessant erscheinende Nachrichten und Meldungen chronologisch aufzuzeichnen.

Obwohl sich die Meldungen – etwa über insolvente Zulieferer, gesunkene Verkaufszahlen großer Automobilhersteller oder die Lage bei Opel – an manchen Tagen überstürzten, so fällt doch auf, dass sie in der Regel keinen Bogen zur Verkehrspolitik schlagen. Allenfalls wird eine falsche Modellpolitik moniert – zu groß, zu hoher Verbrauch – und die Problemlösung gleich mitgeliefert: neue Modelle. Deshalb habe ich mich bei meinen Aufzeichnungen auf Meldungen konzentriert, die aus dem Rahmen fallen.

3. Januar 2009: Eine überregionale Tageszeitung schildert den Kampf der Autoindustrie ums Überleben: „Spätestens mit dem letzten Preisschock an der Zapfsäule im Sommer 2008 kaufen Autofahrer lieber kleinere, effizientere Motoren. Und auch wenn Rohöl aktuell wieder billiger ist, ahnen Verbraucher, dass der Spritpreis an den Tankstellen spätestens dann wieder steigt, wenn die Rezession vorüber ist. Für die Hersteller von Verbrennungsmotoren stellt sich die Überlebensfrage.“

5. Januar 2009: „Lieber Sushi statt Auto“, so überschreibt eine überregionale Wirtschaftszeitung eine Meldung über den japanischen Automarkt. Für viele Japaner sei das Auto kein Statussymbol mehr. Vor allem junge Japaner, bei denen Smartphones und Netbooks hoch im Kurs stehen, wenden sich vom Auto als Fortbewegungsmittel ab.

14. Januar 2009: Die Abwrackprämie und das Konjunkturpaket II mit vielen unter Umweltgesichtspunkten kontraproduktiven Maßnahmen werden eingeführt. Verschrottungsgeld und geplante Investitionen in den Straßenbau machen das Autofahren wieder attraktiver, allen-



falls geringe Mittel unterstützen alternative Verkehrsmittel. Trotzdem erscheint fraglich, ob der Trend gegen das Auto mit diesen Mitteln gebrochen werden kann.

31. Januar 2009: Die Werkstattkette ATU will 650 Stellen abbauen. Offensichtlich werden nicht nur weniger Neuwagen verkauft, sondern es scheint auch weniger Auto gefahren zu werden.

6. Februar 2009: Ein Radiosender berichtet, dass die Firma Siemens – immerhin ein DAX-Konzern – Führungskräften eine monatliche „Mobilitätszulage“ von 650 Euro gewährt, wenn sie vom Dienstwagen auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen. Betroffen sind etwa 2.500 Manager in Deutschland, die bisher Fahrzeuge der oberen Mittelklasse fahren – vorwiegend Audi, BMW, Mercedes oder VW.

Auch wenn Siemens dem öffentlichen Verkehr stärker verbunden ist als viele andere Unternehmen, ist dies ein bemerkenswertes Signal.

8. März 2009: Nicht nur in Japan scheint es ein Umdenken bei jungen Leuten zu geben: Eine überregionale Wirtschaftszeitung meldet, dass in Deutschland ein Abschied junger Kunden vom Automobil drohe. Komme man mit Straßenbahn, Taxi oder Flugzeug einfacher oder günstiger ans Ziel, bleibe das Auto in Zukunft einfach stehen.

14. März 2009: Alle deutschen Zeitungen berichten von einer Verlängerung der Abwrackprämie. Es war zu erwarten, dass man von dieser Prämie nicht mehr weg kommt, zumindest nicht vor der Bundestagswahl. Aber selbst da-

nach wird diese Nabelschnur schwer zu durchzutrennen sein. Vielleicht wird man sich ja auf eine Reduktion in mehreren Schritten einigen ...

3. April 2009: In den Tageszeitungen mehren sich die kritischen Stimmen zur Abwrackprämie. Von negativen Folgen für Gebrauchtfahrzeughandel und Werkstätten ist die Rede. Und nicht zuletzt kritisiert der Einzelhandel, dass der Neuwagenkauf die Anschaffung anderer Konsumgüter behindert.

Offensichtlich erliegt auch so mancher Schnäppchenjäger dem Charme der Prämie und wird zu unüberlegtem Konsum ohne Rücksicht auf seine finanziellen Möglichkeiten verführt.

Ausblick

Die Automobilindustrie steckt tief in der Krise. Zum ersten Male wendet sich der bislang so verlässliche Kunde von dem Produkt ab und schaut sich nach Alternativen um, die ihm die Industrie bislang aber weder liefern konnte noch wollte.

Industrie und Politik gehen davon aus, dass man die Krise mit einigen Korrekturen – sprich: neuen Modellen – wieder in den Griff bekommt und dass es danach genauso weiter geht wie bisher. Deshalb enthalten die Konjunkturpakete auch keine Investitionen in Mobilitätsalternativen – aus Sicht der Automobilindustrie wären sie kontraproduktiv.

Man geht dabei ein hohes Risiko auf Kosten aller Steuerzahler ein. Gelingt es nicht, die Kunden wieder zurückzugewinnen, droht ein Scherbenhaufen: übervolle Busse und Bahnen, aber dank leerer Kassen fehlendes Geld zur Stärkung von Mobilitätsalternativen.

Gelingt es hingegen, die Kunden zurückzugewinnen, wird mit anziehender Konjunktur auch der Ölpreis wieder steigen. Dann wird man feststellen, dass der unlängst erworbene Neuwagen trotz „Umweltprämie“ immer noch viel zu viel Benzin schluckt. Und schon droht die nächste Autokrise ...

Hans-Georg Kleinmann



21. Juni 2009

Zweite Kölner Fahrrad-Sternfahrt

Am Sonntag, den 21. Juni, startet die zweite Kölner Fahrrad-Sternfahrt.

Die Zahl der Startpunkte hat sich in diesem Jahr auf zehn verdoppelt, zahlreiche Umwelt- und Verkehrsverbände sowie verschiedene politische Gruppen und mehrere Einzelpersonen beteiligen sich – zum Teil erstmals – im Aktionsbündnis an den Vorbereitungen. Daher rechnen die Veranstalter diesmal mit rund tausend TeilnehmerInnen.

An den meisten Startpunkten sammelt man sich gegen 14 Uhr: Fest geplant sind schon Weiden, Nippes, Leverkusen, Porz, Brühl, Hürth und (!) Düsseldorf (dort entsprechend früher). Voraussichtlich kommen noch Mülheim, Sürth und Frechen hinzu. Außerdem soll es zum ersten Mal eine eigene Inliner-Route geben. Aktualisierte Daten sind jeweils auf unserer Homepage zu finden

Das gemeinsame Ziel: Roncalliplatz.

Dort findet gegen 15.00 Uhr die Abschlusskundgebung statt – mit Musik sowie zahlreichen Info- und Aktionsständen.

Zur Fahrrad-Sternfahrt sind alle eingeladen, die Fahrrad, Tandem oder Liegerad fahren, ebenso Inliner. Und auch alle, die sich im Kindersitz oder Kinderanhänger fahren lassen. Die Teilnahme ist kostenlos. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich! Die einzelnen Routen sind meist rund 15 km lang, werden von TourleiterInnen geführt und von der Polizei eskortiert. Herzliche Einladung zum Mitmachen! Auch Spenden sind willkommen: Stichwort „Sternfahrt“, Spendenkonto des VCD Köln & Umgebung.

Kontakt/weitere Informationen:
info@koelner-fahrrad-sternfahrt.de
www.koelner-fahrrad-sternfahrt.de

Werner Roleff, Aktionsbündnis
 „Kölner Fahrrad-Sternfahrt“

2. KÖLNER FAHRRAD * STERNFAHRT

SONNTAG, 21. JUNI 2009
AUTOFREI – SPASS DABEI!



BUNDESWEITER AKTIONSTAG: MOBIL OHNE AUTO
WWW.KOELNER-FAHRRAD-STERNFAHRT.DE
 KONTAKT: INFO@KOELNER-FAHRRAD-STERNFAHRT.DE

20. September 2009

Rheinufertunnel autofrei

Anlässlich des europaweiten autofreien Sonntags wird es im September eine große autofreie Zone am Rheinufer geben.

Auch in diesem Jahr wird sich die Stadt Köln am europaweiten autofreien Tag beteiligen. Zwischen 7 und 19 Uhr wird es auf Beschluss des Verkehrsausschusses zwischen Goldgasse und Ubierring keinen Autoverkehr geben. Stattdessen können Fußgänger, Radfahrer und Skater die Rheinuferstraße einmal frei von Autolärm und Auspuffdunst genießen – ebenso die großen und kleinen Besucher des anlässlich des Weltkindertags im Rheingarten veranstalteten Kinderfestes.

In dem geplanten Rahmenprogramm, darunter einem Rad-Rundkurs durch den Rheinufertunnel, wird für umweltfreundliche Fortbewegung geworben.

Der VCD Kreisverband Köln und Umgebung wird sich an den Aktionen beteiligen.

Sonja Klug



Mit der ganzen Familie auf dem Fahrrad durch den Rheinufertunnel – dies soll erstmals nach dem autofreien Tag im September 2000 (siehe Foto) auch in diesem Jahr wieder möglich sein.

November 2009

Der VCD trifft sich in Köln

Die diesjährige Bundesdelegiertenversammlung des Verkehrsclubs Deutschland e. V. findet am 14. und 15. November in der DJH Köln-Deutz statt, direkt gegenüber dem Fernbahnhof Messe/Deutz. Die rund 100 Delegierten des VCD werden wie jedes Jahr mit der Bahn aus dem gesamten Bundesgebiet anreisen. Neben dem offiziellen Teil der Versammlung werden voraussichtlich am Samstagvormittag wieder Workshops zu verschiedenen Themen angeboten sowie am Freitag- und Sonntagnachmittag Führungen angeboten.

VCD-Mitglieder aus der Region sind herzlich eingeladen, bei der Versammlung vorbeizuschauen oder am Rahmenprogramm teilzunehmen. Interessierte können ab Mitte Oktober beim VCD Kreisverband Köln das Programm erfragen.

Eva Hannak

Kontakte – Infos – Hilfe

Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)
Fahrradbeauftragter
Informationen zum Radverkehr

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

NRW-Hotline

Fahrplanauskunft alle Busse und
Bahnen in NRW (auch KVB)

01803 504030 (9 Cent/Minute)
www.bahn.de
030 297-0 (auch Schalteröffnungszeiten)

Deutsche Bahn AG

Rufnummernauskunft der DB
Reiseservice (Auskunft + Fahrkarten)
Dasselbe für BahnCard-Inhaber
Elektronische Auskunft DB

11861 (39 Cent/Minute)
01805 340035 (12 Cent/Minute)
0800 1507090 (gratis aus dem Festnetz)
01805 221100 (Mobilfunk, kostenpfl.)
01805 194195 (12 Cent/Minute)
01803 464006
01805 234566 (12 Cent/Minute)
01805 151415 (12 Cent/Minute)

Beschwerden DB

DB-Reisecheck-Hotline

Vandalismus bei DB (BGS)

Radfahrer-Hotline DB

KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale
Vandalismus bei KVB
Beschwerden

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

RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden,
Fundsachen)

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

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: 3.500 Exemplare

Satz/Druck:

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

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

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

Die Schreibweise von man/frau bleibt den AutorInnen überlassen.

Einem Teil der Auflage liegen Prospekte des J.P. Bachem Verlags, der VEB Vulkan-Eifel-Bahn und der VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH bei.

Wir bitten um freundliche Beachtung.

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

AHORN Immobilien GmbH

- ökologisch
- sozial
- serviceorientiert



Immobilienverkauf u. -vermittlung
WEG-, Miet- und Hausverwaltung
Finanzierung, Versicherung,
Vermögensaufbau
Ewaldstraße 5
50670 Köln
Tel. 0221-16 88 88-0
Fax 0221-16 88 88-22
info@ahornimmobilien.de
www.ahornimmobilien.de

VCD-Kreisverband Köln und Umgebung

Vorstandsteam

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

Anschrift

VCD-Büro, Alte Feuerwache,
Melchiorstraße 3, 50670 Köln
Tel.: (02 21) 7 39 39 33
E-Mail: info@vcd-koeln.de
Fax: (02 21) 7 32 86 10
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 (02 21) 7 39 39 33.

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 (02 21) 7 39 39 33.

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 Anfrage per E-Mail 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



Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

(2006 →)

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

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



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