



# RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik  
in Köln und Umgebung



## In dieser Ausgabe:

■ **Autofreie Siedlung:** Zweijähriges Jubiläum ■ **Nachtverkehr in Köln:** Vorschläge des VCD ■ **Ampelaktion:** Chance für Verbesserungen

# Ein richtig gutes Fahrrad ist kein Glücksfall.



## Sechs Richtige für ein gutes Fahrrad:

- funktioniert zuverlässig
- sieht immerhin gut aus
- ist in allen Anwendungen benutzerfreundlich
- inspiriert zum Abstrampeln
- lässt mir jeden erdenklichen Spielraum, meine handwerklichen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen
- wird vom Fachhandel montiert
- ist gut eingepackt, damit ich zu Hause eine schöne Überraschung erlebe
- überzeugt schon bei der Probefahrt
- macht viele Jahre Spaß
- bringt mich so weit, dass ich nach 14 Tagen lieber zu Fuß gehe
- wird von netten Menschen verkauft
- krieg ich ohne langes Palaver

*auf draht* 

Das Fahrradfachgeschäft in Uninähe  
Weyertal 18 · 50937 Köln  
Tel./Fax 0221 - 44 76 46  
www.aufdraht-koeln.de

Sülz

*Radlager*

Räder für Alle!

Sechzigstr. 6 · 50733 Köln  
Tel. 0221 - 73 46 40  
Werkstatt/Service 0221 - 739 01 32  
www.radlager.de

Nippes

*Stadtrad*  
Service, Fahrrad...

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

Südstadt

# Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde!

Statt einer langen Einleitung möchten wir dieses Mal nur auf zwei Dinge hinweisen.

Dies ist zum einen unser **Neujahrstreffen**, zu dem wir wie schon in den letzten Jahren auch diesmal wieder ins Cafe Elefant, Weißenburgstraße 50 im Kölner Agnesviertel einladen und zwar am **Freitag, den 16. Januar 2009** (ab 19.30 Uhr). Das kommende Jahr ist im Übrigen auch ein besonderes Jahr für uns, denn dann feiert unser Kreisverband das zwanzigste Jahr seines Bestehens.

Nicht zwanzig, sondern nur zwei Jahre alt ist jetzt die **Autofreie Siedlung in Köln-Nippes**. Ein guter Zeitpunkt für eine Zwischenbilanz, die (auf den Seiten 4 und 5) einen Schwerpunkt in dieser RHEIN-SCHIENE darstellt.

Allen Leserinnen und Lesern schöne Feiertage – und vielleicht sehen wir uns ja am 16. Januar!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE

## Preisrätsel

# Rad- und Wanderführer zu gewinnen

Auch in dieser Ausgabe können unsere Leserinnen und Leser etwas gewinnen. Dank der freundlichen Unterstützung des Bachem-Verlags verlosen wir je fünf Exemplare der folgenden beiden Bücher:



- Norbert Schmidt: **Mit dem Fahrrad auf den Spuren der Römer im Rheinland**. Die schönsten Touren zwischen 24 und 50 Kilometern.
- Steffi Machnik: **KÖLNPFAD – der Kölner Rundwanderweg**. Mit einem Beitrag von M. Andrack. In 11 Etappen rund um die Domstadt.



Für die Teilnahme an der Verlosung ist die richtige Antwort auf die folgende Frage erforderlich:

### Welches Jubiläum begeht der VCD-Kreisverband Köln im Jahr 2009?

Senden Sie bitte eine Postkarte oder eine E-Mail mit der richtigen Antwort sowie Ihrer Adresse an den VCD, Melchiorstraße 3, 50670 Köln oder [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de). **Einsendeschluss ist Samstag, der 31. Januar 2009**. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Mitglieder des VCD-Vorstands sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

# Inhalt

## Autofrei

Autofreie Siedlung: Zwischenbilanz nach zwei Jahren .....	4
Europaweiter autofreier Tag: Ein Weihnachtsmärchen.....	6
Beihilfen vom Finanzamt: Auch für den Umweltverbund?..	6

## Ampeln

Fußgänger und Radfahrer hoffen auf überarbeitete Schaltungen .....	7
--	---

## Nahverkehr

Linie 3 in Bocklemünd/Mengenich: Außenrum oder mittenrein? .....	8
Haltestellenumbau: Weitere Verbesserungen sind notwendig! .....	9
Nachtverkehr: VCD fordert Halbstundentakt .....	10
Innere Kanalstraße: Ein Bus wird kommen!.....	12
KVB testet neues Fahrgastinformationssystem .....	13
Die IKEA-Bahn kommt .....	14

## Radverkehr

Fahradunfälle: Neulich in der Berliner Zeitung ..	14
Fahradstellplätze: Fortschritte und Handlungsbedarf .....	15
Neues vom Fahrradbeauftragten .....	16
Ausweichrouten für den Radverkehr .....	17
Bericht der Mülheimer Fahrrad Gruppe .....	18

## Auto teilen

Umweltpreis der Stadt Köln für cambio CarSharing .....	17
--	----

## Stadt- & Verkehrsplanung

Aktuelle Krisen und Zukunft der Mobilität ...	20
Regionale 2010: Projekte helfen dem Klima .....	21
Verkehrerschließung Rheinauhafen.....	22

## Bahnverkehr

Verkaufsstellen stärken .....	23
Überfüllter Zug: Wohin mit dem Frust?.....	24

## Service

Kontakte – Infos – Hilfe .....	24
--------------------------------	----

## VCD

VCD Köln und Umgebung: Kontakte.....	26
Impressum.....	26
In eigener Sache: Wechsel im VCD-Büro .....	27
Einladung zum Neujahrstreffen .....	27
Spendenaufruf.....	27
Mitgliedsantrag .....	27

# Autofreie Siedlung Köln

## Zwischenbilanz nach zwei Jahren

Ende des Jahres 2006 zogen die ersten Bewohner in die autofreie Siedlung. Mittlerweile haben sich hier über 250 Haushalte niedergelassen.

Nach nunmehr zwei ereignisreichen Jahren ist es eine gute Zeit für eine Zwischenbilanz – was läuft gut, was läuft weniger gut?

### Fußwege

Das gesamte Wegenetz der Siedlung ist als Fußgängerzone definiert. Die Fahrräder sind die einzige zugelassene Ausnahme. Nur sehr selten sieht man ein Auto in der Siedlung, alle Bewohner akzeptieren dies, und die soziale Kontrolle ist hoch.

In das Wegenetz sind kleine Plätze mit öffentlichen Sitzbänken integriert, heutzutage eher eine Seltenheit im öffentlichen Raum.

Die Fußwege sind großzügig dimensioniert, auch bei der Begegnung mit Radfahrern gibt es selten Konflikte, sofern sich die Radfahrer an eine mäßige Geschwindigkeit halten.

Alle Hauseingänge der Mehrfamilienhäuser sind ebenerdig erreichbar, die Hauseingänge der Einfamilienhäuser leider nicht.

### Fahrradinfrastruktur

Auch für Fahrradfahrer herrschen beinahe paradiesische Verhältnisse: breite Wege und benutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen – Haarnadeln für Kurzzeitparker in Hauseingangsnähe, Fahrradtiefgaragen in den Mehrfamilienhäusern sowie geräumige Fahrradports bei den Einfamilienhäusern.

### Mobilitätszentrale

Dafür hat der Bauträger den Bewohnern dankenswerterweise einen ehemaligen Verkaufspavillon zur Verfügung gestellt. Hier finden nicht nur Arbeitsgruppentreffen statt, hier kön-



*Breite Fuß- und Radwege*



*Getränkeauslieferung ohne Lieferaufpreis*



*Karren und Anhänger in der Mobilitätszentrale*

nen sich die Bewohner auch Handkarren, Handwagen, Fahrradanhänger, Biertischgarnituren sowie vielfältiges Außenspielzeug für Kinder ausleihen. Die meisten Teile werden häufig benutzt, es wird ständig erweitert. Bislang gibt es weder Verluste noch Vandalismus.

### Lieferdienste

Jeden Mittwoch von 18 bis 19.30 Uhr liefert ein lokaler Getränkehändler zu marktüblichen Preisen bis an die Haustüre. Beim Lieferservice ist jedoch ein langer Atem von Nöten, im letzten Jahr warfen zwei Getränkehändler das Handtuch: Der Umsatz wuchs zwar stetig, jedoch aus Sicht der Händler zu langsam.

Die Idee, auch einen Lieferanten für Bioprodukte zur selben Uhrzeit liefern zu lassen, scheiterte bislang. Es scheint für die Lieferanten schwierig zu sein, sich auf eine konkrete Lieferuhrzeit verbindlich festzulegen.

### Carsharing

Mittlerweile „bevölkern“ zehn Fahrzeuge – vom Opel Corsa bis zum Ford Transit die Station *Autofrei* am Rande der Siedlung. Aber die Nachfrage war bereits von Anbeginn größer als das Angebot, weitere Stellplätze werden händeringend gesucht.

### Bewohnerschaft

Die Bewohnerschaft wird immer vielfältiger. Waren es zu Beginn nur Eigenheim- und Wohnungsbesitzer, so stoßen seit einiger Zeit verstärkt Mieter hinzu.

Und im Herbst 2009 stehen 51 öffentlich geförderte Wohnungen zum Bezug an, davon 15 in einem Mehrgenerationenwohnprojekt mit einem 60 qm großen Gemeinschaftsraum und einer Gemeinschaftsterrasse. Dazu kommen noch 13 Wohnungen für begleitetes Wohnen.

## Nachbarschaft/Verein

Viele Bewohner kennen sich, es gibt zahlreiche gemeinsame Aktivitäten wie Flohmärkte, Sommerfest und lebendiger Adventskalender. Arbeitsgruppen kümmern sich um verschiedene Themen wie „Mobilität“ und „Außengestaltung“.

Vier Mal im Jahr finden Nachbarschaftstreffen im alten Worringer Bahnhof statt, an denen in der Regel circa 50 Bewohner und Interessierte teilnehmen.

## Verdichtung

Die häufig geringen Gebäudeabstände erzeugen eine hohe Verdichtung. Diese wird zwar durch die gelungene Anordnung der Gebäude und der integrierten Plätze etwas gelindert, an einigen Stellen bleibt jedoch das Gefühl von Enge.

Es ist schade, dass bereits beim städtebaulichen Entwurf die zusätzlichen Flächen, die man durch schmalere Straßen und fehlende PKW-Stellplätze gewonnen hat, nicht für größere Gebäudeabstände genutzt wurden.

Aus ökologischer Sicht hingegen ist die realisierte Verdichtung positiv zu bewerten, da hier dem sonst üblichen Landschaftsverbrauch Einhalt geboten wird.

In wesentlichen Teilen geht die Siedlung übrigens auf das Konzept der Erlanger Architekten Rößner und Waldmann zurück, den ersten Preisträgern eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs, aus dem Jahr 2000 mit 77 teilnehmenden Büros.

Es fehlt allerdings ein zentral gelegener Siedlungsplatz. Auch sind die vorhandenen Plätze für die Funktion eines zentralen Platzes zu klein.

## Nahversorgung

Ein weiteres Manko stellt die fehlende Nahversorgung innerhalb der Siedlung dar. Zwar gibt es in einer Entfernung von 400 bis 500 Metern mehrere große Supermärkte, aber zumindest ein kleiner Laden täte der Siedlung gut. Gegebenenfalls wird sich an diesem Punkt jedoch noch etwas ändern. Zurzeit wird ein großes Gebäude im Norden der Siedlung errichtet, bei dem im Erdgeschoss Ladenflächen geplant sind.



*Carsharing-Station*



*Hier ist das Parken erlaubt – wenn man einen Stellplatz erwirbt*



*Ein schöner Platz – als zentraler Ort jedoch suboptimal*

## Nachhaltigkeit

Die meisten Ein- und Mehrfamilienhäuser zeigen nicht, was heutzutage hinsichtlich Energieeffizienz und Nachhaltigkeit möglich ist: Es gibt nur wenige Solarpassivhäuser.

Auch an der Architektur gibt es Kritik, vor allem an den Einfamilienhäusern. Hier hat es sich der Investor leicht gemacht und zumeist einfache Vorstadtypen aus der Kleinstadt Frechen übernommen. Viele Einfamilienreihenhäuser sind sehr schmal und tief, so dass in der

Gebäudemitte dunkle Räume entstehen.

Leider kamen beim Häuserbau die bereits existierenden Initiativen, die diverse Gebäude in eigener Regie planen und bauen wollten, nicht zum Zuge. Diese hätten sicherlich für einige bunte Einsprengsel in der Architektur gesorgt.

## Viele Autos abgeschafft!

Das Projekt hat eindeutig bewiesen, dass das Leben in einem autofreien Wohnumfeld attraktiv ist, auch für Autobesitzer. Etliche Bewohner, die beim Einzug in die Siedlung noch ein Auto besaßen, haben es mittlerweile abgeschafft, nachdem sie festgestellt haben, dass sie hier durchaus ohne Auto leben können.

Jedoch spart sich so mancher Autobesitzer die Kosten für einen Stellplatz in dem projekteigenen Quartiersparkhaus (80 Stellplätze für die Bewohner, 40 Stellplätze für Besucher) und parkt unerlaubterweise auf öffentlichem Grund – sehr zum Verdross der Anwohner der umliegenden Straßen, bei denen dadurch der Parkdruck zunimmt. Dieses unerlaubte Verhalten bestärkt natürlich die in unserer Gesellschaft vorhandenen Vorurteile wie „Ein Leben ohne Auto ist nicht möglich“ und stellt häufig alle Bewohner der autofreien Siedlung unter den Generalverdacht des heimlichen Autofahrens.

Aber der angerichtete Schaden ist noch wesentlich größer: Wenn es darum geht, auch anderen Menschen eine solche kinder- und familienfreundliche Umgebung durch den Bau weiterer autofreier Siedlungen zu ermöglichen, so werden sofort die Nippeser Probleme als angeblicher

Beweis des oben zitierten Vorurteils aus der Schublade geholt.

Wenn man aber aufmerksam durch die Siedlung geht, die vielen Fußgänger und Radfahrer sieht, Leute mit Handkarren sieht, Radfahrer mit voll gepackten Rad- oder Kinderanhängern sieht, Leute zur S-Bahn-Station eilen sieht, dann kann man es möglicherweise ahnen: „Ein Leben ohne Auto ist vielleicht doch möglich.“

*Hans-Georg Kleinmann*  
[www.nachbarn60.de](http://www.nachbarn60.de)



## Autofreier Aktionstag in Köln Ein Weihnachtsmärchen

Vor über zehn Jahren hat die Europäische Union den 22. September zum europaweiten Aktionstag Autofreie Stadt ausgerufen. In Köln hat sich jahrelang das Forum Kölner Verkehrsinitiativen für diesen Tag engagiert. Berühmt war die Sperrung des Hohenzollernrings mit Rad- und Skaterrundkursen rund um die Innenstadt und durch den Rheinfurttunnel. Im darauf folgenden Jahr gab es die Blade-Night auf den Ringen, dann die Sperrung der Aachener Straße von Rudolfplatz bis Moltkestraße, wo heute eine wahrhafte Flaniermeile entstanden ist, sowie der Roonstraße.

Da dies ehrenamtlich nicht mehr machbar war, entfielen in den letzten drei Jahren in Köln am europäischen autofreien Tag vergleichbare Aktionen.

Auf Initiative von SPD und Grünen beschloss der Rat dieses Jahr erstmals

eine offizielle autofreie Zone an dem Tag. Von der Verwaltung dazu bestimmt, wurde die Deutzer Brücke am Sonntag, den 21. September, ganztägig für den Autoverkehr gesperrt. Fußgänger und Radfahrer konnten in Ruhe das Rheinpanorama der Stadt genießen und neue Fotomotive ausprobieren, die KVB organisierte ein buntes Rahmenprogramm und alle zogen eine zufriedene Bilanz. Fast ein Weihnachtsmärchen.

Der Kölner Oberbürgermeister Fritz Schramma betonte, dass im nächsten Jahr ein deutlich größerer Bereich vom Autoverkehr freigehalten werden soll. Bereits bei unserer Blade-Night hatte er versprochen, dass dieses Angebot für Köln ein Standard werden soll. Märchen werden in Köln nach längerer Zeit auch einmal wahr.

Roland Schüler



„Ja, ist denn schon Weihnachten?“  
– autofreie Deutzer Brücke  
am 21. September 2008

## Beihilfen vom Finanzamt Auch für den Umweltverbund?

Seit Jahr und Tag fahre ich mit dem Fahrrad zur Arbeit und nutze es auch für viele dienstliche Fahrten. Lange Jahre gab es dafür keinen Cent – trotz bestehender Pendlerpauschale, die es jedem Autofahrer ermöglichte, seine Fahrten in satten Euro von der Steuer abzusetzen. Die rotgrüne Bundesregierung sorgte nach 60 Jahren für eine Gleichbehandlung: Alle bekamen nun Geld, egal mit welchem Verkehrsmittel sie zur Arbeit fahren. Doch schnell wurde das wieder abgeschafft. Die Pauschale gibt es erst ab 21 Kilometern, der Autoverkehr und die Zersiedlung der Landschaft werden weiter unterstützt.

Aber die Steuergesetzgebung fördert das dienstliche Auto noch stärker. Während mein Finanzamt mir die jährliche Inspektion des Fahrrads trotz meiner zahlreichen Dienstfahrten verwehrt, bekommen Firmen satte Auto-Steuer geschenke. Wenn die Firma ein Auto

anschafft, werden die Kosten dafür steuerlich begünstigt. Je teurer ein Auto, desto mehr. Für das Fahrrad gibt es hingegen nichts. Nun, ich bin ja auch keine Firma. Aber auch jeder Makler, Rechtsanwalt, Freiberufler hat das Recht, sein Auto als Firmenwagen anzuschaffen. Ein 100.000 Euro teurer Porsche Cayenne kostet dann die Hälfte und den Sprit und die Garagenmiete gibt es noch gratis dazu. Wer hat, dem wird gegeben. Und da ein Fahrrad all das nicht braucht, bekommt man auch nichts. So einfach ist das Steuerrecht.

Es ist eindeutig ein Dienstwagenprivileg und somit eine steuerliche Subventionierung des Autoverkehrs. Und die wird immer mehr in Anspruch genommen. 2001 waren erstmals 50 Prozent der Autos dienstlich zugelassen, 2007 schon 61,9 Prozent. Eine wundersame Vermehrung, die leider nicht mit der Firmengründungszahl übereinstimmt.

Immer mehr Autos sind Dienstwagen, weil dies so schön Steuern spart. Und immer mehr Mitarbeiter erhalten ein Auto, manchmal anstelle einer Gehaltserhöhung. Weil es sich da nochmals an Lohnsteuer und Sozialversicherung sparen lässt.

Und wer sind dabei die Verlierer? Die Benutzer des Umweltverbundes. Radfahrer, Fußgänger, Bus- und Bahnfahrer bekommen nämlich keine Steuervergünstigung vom Staat. Und unsere Umwelt, zumal die Dienstwagen oft Statusautos mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind. Auch die neue Diskussion um eine Förderung beim Kauf von klimafreundlichen Autos ist wieder nur auf Autos fixiert. Warum wird nicht die Anschaffung einer Jahreskarte der Verkehrsbetriebe oder ein neues Fahrrad gefördert? Das wäre eindeutig klimaschützender.

Sonja Klug



## Ampeln in Köln

# Fußgänger und Radfahrer hoffen auf überarbeitete Schaltungen

Im Frühsommer überreichte der VCD der Stadt eine Liste von 217 Ampelanlagen, die Kölner Fußgänger und Radfahrer besonders ärgern. Es waren die Ergebnisse unserer letztjährigen Internet-Aktion, für die insgesamt 400 Einzelmeldungen ausgewertet wurden.

Die Stadt lud daraufhin den VCD zu einer Gesprächsrunde ein, bei der die Chancen für eine schrittweise Verbesserung der Situation diskutiert wurden. Denn auch bei der Stadtverwaltung steht das Thema Ampelschaltungen auf der Tagesordnung.

Die Politik hat bereits eine erste Liste von aufzuhebenden Ampelanlagen beschlossen. Hierin enthalten sind etwa die im Rahmen unserer Aktion häufig genannten Anlagen Ebertplatz/Sudermannstraße und Weißenburgstraße/Hülchrather Straße. Eine Ergänzung dieser Liste ist geplant. Zu bemängeln ist allerdings ihre schleppende Umsetzung. Widerstand gegen eine Aufhebung von Ampelanlagen kommt zudem von Elternvertretern (siehe Gottesweg/Petersbergstraße), die um sichere Schulwege fürchten. Hier stellt sich die Aufgabe, die Vorteile alternativer Lösungen zum Beispiel verkehrsverlangsamender Maßnahmen zu vermitteln. Lichtsignalanlagen bieten oft nur scheinbar eine größere Sicherheit – insbesondere dann, wenn diese aufgrund langer Rotphasen von den Kindern missachtet werden. Vielleicht könnte im Einzelfall auch eine Druckknopfampel, die ein sofortiges Fußgänger-Grün auslöst, einen für alle befriedigenden Kompromiss darstellen.

### Chance für Verbesserungen

Die Schaltung eines großen Teils der 1.000 Kölner Ampelanlagen bedarf ohnehin in den nächsten Jahren einer Modernisierung. Für die betroffenen Kreuzungen in der nördlichen und nordwestlichen Innenstadt hat der VCD reagiert und beispielhaft die Anforderungen zusammengestellt, die sich dort konkret aus der Sicht von Fußgängern und Rad-

fahrern an die Lichtsignaltechnik ergeben. Die Ergebnisse unserer Meldeaktion wurden hierbei berücksichtigt. Für die Innenstadtquartiere zwischen Venloer und Riehler/Turiner Straße bietet sich somit die Chance, flächendeckend fußgänger- und radfahrerfreundliche Ampelschaltungen einzuführen. Die Erfahrungen könnten anschließend auf andere Stadtteile übertragen werden.

### Empfehlungen

Wie sollten die Schaltungen der zum Verbleib vorgesehenen Ampelanlagen aussehen?

Grundsätzlich plant die Stadt, in den verkehrsrärmeren Tageszeiten die Umlaufzeit von derzeit 110 Sekunden auf 90 oder sogar 60 Sekunden zu verkürzen. Hierdurch würde sich das Warten für alle Verkehrsteilnehmer reduzieren.

Fußgänger und Radfahrer sollten nach Vorstellungen des VCD selbstverständlich mehrspurige Straßen mit einer Ampelphase queren können. Druckknöpfe sollten ein sofortiges „Grün“ auslösen.

Für Hauptradrouten wie die Venloer Straße oder die Achse Krefelder Straße/Weidengasse sollte ferner eine grüne Welle eingerichtet werden – orientiert an der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Radfahrer. Eine solche fahrradfreundliche Ampelschaltung sollte in Zukunft zum Qualitätsmerkmal der von der Stadt definierten „Velorouten“ gehören. Die häufig nicht ausreichenden Aufstellflächen an innerstädtischen Überwegen liefern ein zusätzliches Argument.

Ein großer Teil der uns gemeldeten Problemfälle dürfte von keinem der städtischen Programme erfasst werden. Aber vielleicht bietet der aktuelle Dialog die Chance, dass in den nächsten Jahren die Ärgerampeln in Köln zumindest schrittweise weniger werden.

Volker Kunstmann



Zu oft und zu lange rot – die zu geringen Aufstellflächen quellen über.

**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 ...



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

## Verlängerung der Linie 3 in Bocklemünd/Mengenich

# Außenrum oder mittenrein?

**Die Verlängerung der Linie 3 bis in das Zentrum der Nachkriegssiedlung Bocklemünd/Mengenich ist ein echter Dauerbrenner der Kölner Stadtbahnplanung – seit über vierzig Jahren.**

Leider zeichnete sich das Projekt in der Vergangenheit besonders durch Dauerprovisorien und andauernde fundamentale Änderungen der Planungsentwürfe aus. Nun scheint aber doch wieder Bewegung in die Sache zu kommen.

Zum besseren Verständnis sei an dieser Stelle etwas weiter ausgeholt. Traditionell endete die Straßenbahn bekanntlich außerhalb der Bebauung an der Station Bocklemünd in der Nähe des Westfriedhofs. Etwa einen halben Kilometer weiter nördlich findet sich der Ortskern von Bocklemünd und direkt daneben das ehemals ebenfalls rein dörfliche Mengenich. In den sechziger Jahren entstand in unmittelbarer Nachbarschaft der beiden zusammengewachsenen Dörfer eine

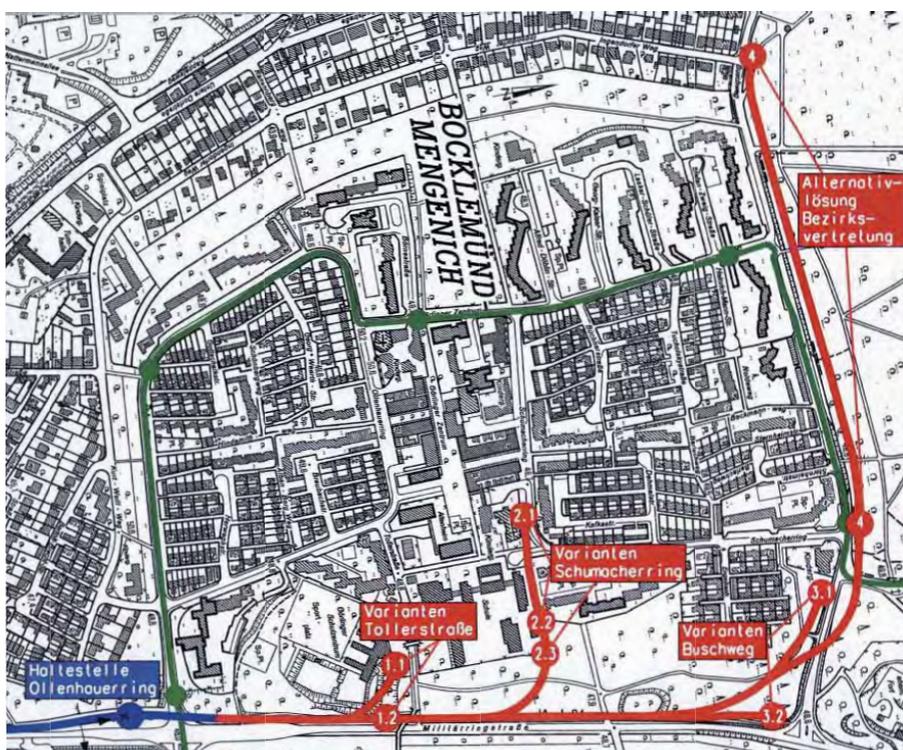
neue Großwohnsiedlung. Deren Mittelpunkt ist das Görlinger Zentrum, ein Nahversorgungskern mit umgebender Hochhausbebauung. Zwar sah man bereits beim Bau der Siedlung schon eine Verlängerung der Straßenbahn vor, doch letztendlich passierte nichts und die freigehaltene oberirdische Trasse wuchs mehr und mehr zu.

Bis 1992 wurde die vorher sehr störungsintensive Strecke nach Bocklemünd auf fast kompletter Länge in den Untergrund verlegt. Leider wurde dieses Tunnelprojekt aber nicht als Initialzündung für einen gleichzeitigen Weiterbau in Richtung Mengenich genutzt. Man baute stattdessen an der alten Endstation Bocklemünd die heutige große Umsteiganlage und ließ die Stadtbahn weiterhin im Niemandsland enden. Eine große Chance war damit vertan.

Dennoch wurde in den neunziger Jahren dann doch versucht, die Strecke wieder weiterzubauen. Zunächst sollte dafür die freigehaltene Trasse aus den sechziger Jahren benutzt werden. Diese hatte sich aber inzwischen dank fortschreitendem Bewuchs zu einer Art Naherholungsgebiet gewandelt. Angesichts von Anwohnerprotesten entschied man sich daher letztendlich dazu, eine neue Streckenführung vorzusehen: drei Stationen, die letzte davon nun aber im Tunnel direkt unter dem Görlinger Zentrum.

Mit dem Schwenk auf diese unterirdische Lösung stiegen natürlich die Kosten, weshalb das Projekt zweigeteilt wurde. Tatsächlich gingen 2002 die beiden ersten Stationen bis zur provisorischen oberirdischen Endstation Ollenhauerring in Betrieb. Der Weiterbau ins Görlinger Zentrum sollte eigentlich direkt im Anschluss erfolgen, wurde dann aber von der damaligen Landesregierung verzögert und schließlich von der aktuellen komplett verworfen. Damit gibt es für die unterirdische Lösung heute zwar Baurecht, aber keine Finanzen.

Im Angesicht dieser unzufriedenstellenden Situation kam letztendlich doch noch die Zusage des Landes, eine Streckenverlängerung finanziell zu fördern – allerdings mit einem Maximalbudget



**Übersicht der aktuell diskutierten Varianten zur Stadtbahnbindung von Bocklemünd/Mengenich.** Derzeit endet die Linie 3 an der Station Ollenhauerring, wo auch die Buslinie 127 kreuzt, die bisher den Kernbereich der Siedlung anbindet. Gut erkennbar ist die ursprünglich vorgesehene Trasse, nach der die Stadtbahn im Bereich der Haltestelle scharf nach links hätte abbiegen müssen. Das in der Mitte des Plans liegende Görlinger Zentrum wäre dann von Südwesten (auf der Karte von oben) kommend erreicht worden. Im Zuge der unterirdischen Lösung waren dagegen ein Stich von Südosten (auf der Karte von unten) kommend und eine U-Bahn-Haltestelle unter dem Görlinger Zentrum vorgesehen. Ersichtlich ist, dass die nun favorisierte Variante 2 nur unwesentlich abseits des Kernbereichs und der verworfenen U-Bahn-Haltestelle liegen würde. Hinsichtlich der Erschließungsqualität kann nur diese Variante überzeugen, was auch ein Vergleich der Einwohner im Umkreis von 600 Metern um die Haltestellen zeigt: 4.334 bei Variante 1, 6.094 bei Variante 2, 3.642 bei Variante 3 und 4.008 bei der zudem noch deutlich teureren Variante 4. Der VCD regt an, bei der Variante 2 eine optionale Weiterführung der Stadtbahn über den Schumacherring nach Pesch zu berücksichtigen.

[Quelle: Stadt Köln, Amt für Brücken und Stadtbahnbau]

in Höhe von 10 Millionen Euro. Damit ist die Tunnellösung vom Tisch – leider aber auch die ursprüngliche oberirdische Lösung, denn die Einfahrt auf die freigehaltene Trasse wurde mit der Positionierung der Station Ollenhauer- ring verbaut.

Aktuell wird nun versucht, im Rahmen des vorgegebenen Budgets eine tragfähige Lösung zu finden. Dabei haben sich inzwischen vier Varianten herauskristallisiert (s. Plan). Der VCD Köln begrüßt diese Planungen und favorisiert aus folgenden Gründen die Variante 2:

- Oberste Priorität hat die fußläufige Anbindung möglichst vieler Einwohner. Dies ist durch die Variante 2 mit Abstand am besten gegeben.
- Haltestellenstandorte abseits der Bebauung wie in den Varianten 1, 3 und 4 sind aufgrund mangelnder Sicherheit, Vandalismusgefahr, fehlender Präsenz im öffentlichen Raum und schlechter Zugänglichkeit nach Möglichkeit zu vermeiden. Schlecht integrierte Haltestellen stellen ein Zugangshemmnis für viele Menschen dar. Weniger Fahrgäste und weniger Einnahmen wären die Folge.

- Die Endhaltestelle sollte nach Möglichkeit in der Nähe der Geschäfte am Görlinger Zentrum liegen. Erfahrungsgemäß bedeutet es für die Fahrgäste einen enormen Attraktivitätsgewinn, wenn der Weg zwischen Wohnung und Stadtbahn beispielsweise morgens mit dem Gang zur Bäckerei und abends mit Einkäufen gekoppelt werden kann.

Gleichzeitig regt der VCD an, die Planung in folgenden Punkten zu überarbeiten:

- Die Stadtbahn darf kein Fremdkörper werden. Daher ist eine vorteilhafte Einbindung der Endhaltestelle in die Umgebung sicherzustellen. Dies beinhaltet eine attraktive Gestaltung des Bahnsteiges inklusive Überdachung. Ebenso sind die Fußwege zwischen der Haltestelle und dem Görlinger Zentrum baulich aufzuwerten (direkte Wegeverbindungen, Verbesserung der Ausleuchtung, Grünflächenkonzept).
- Eine optionale Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Pesch sollte planerisch berücksichtigt werden,

und zwar in Form einer oberirdischen Weiterführung über den Schumacher- ring. Bisher wird von Teilen der Bezirkspolitik argumentiert, dass eine derartige Weiterführung nur bei der ansonsten wenig überzeugenden Variante 4 möglich sei. Mit einer Berücksichtigung der Verlängerungsoption wäre jedoch das wesentliche Argument für die Variante 4 entkräftet.

Mit vergleichsweise geringen Kosten kann nach Ansicht des VCD bei Verwirklichung der Variante 2 inklusive Berücksichtigung der genannten Planungsergänzungen ein großer Mehrwert für die Bewohner von Mengenich erzielt werden. Wesentliche Nachteile gegenüber der ehemals favorisierten unterirdischen Lösung sind für den VCD nicht erkennbar. Der geplante U-Bahnhof hätte nämlich gar nicht so viel zentraler in der Siedlung gelegen.

Sollte politisches Einvernehmen erzeugt werden, ist mit einer Planungs- und Bauzeit von drei bis vier Jahren zu rechnen. Es bleibt zu hoffen, dass der Schienenanschluss von Mengenich dann endlich Realität wird.

*Christoph Groneck* □

## Haltestellenstellenumbau

# Weitere Verbesserungen sind notwendig!

**Der Umbau des Knotens Ebertplatz mit höhengleichem Umstieg und Aufzügen nähert sich dem Abschluss. Der Umbau weiterer Haltestellen steht bevor. Der VCD möchte an weitere notwendige Verbesserungen bei der Zuwegung erinnern.**

Für die Stadt und die KVB stehen nun die verbesserte Zuwegung der Haltestellen **Zoo/Flora** und **Neusser Straße/Gürtel** auf der Tagesordnung. Der Umbau des Haltepunkts am Zoo mit barrierefreien Rampen und teilweise auch ebenerdiger Zuwegung ist bereits beschlossen.

In Planung befindet sich der lange überfällige Umbau des Nippeser Knotens. An der Haltestelle Neusser Straße/Gürtel sollen nun endlich Aufzüge installiert und ein ebenerdiger Zugang der Treppen zum Hochbahnsteig geschaffen werden. Am Barbarossaplatz geht es um

den Bau von Hochbahnsteigen für die Linien 16 und 18.

Durch die Trennung in ein Niederflur- und ein Hochflurnetz wurde der **Barbarossaplatz** zu einer der meistfrequentierten Umstiegshaltestellen. Daher regten wir damals an, den vom Chlodwigplatz kommenden Kfz-Verkehr nördlich um den Barbarossaplatz zu führen (heutige Spur für Linksabbieger in Richtung Roonstraße und Luxemburger Straße). Neben einer Verkehrsverminderung auf dem anschließenden Abschnitt der Ringe wäre so für die KVB-Kunden ein ampelfreier Umstieg zwischen den Bahnen möglich. Ferner ergäbe sich die Option einer Aufwertung des Barbarossaplatzes insgesamt.

Nicht vergessen werden sollte auch der nördliche Zugang zur Ring-Haltestelle **Zülpicher Platz**. Dieser würde nicht nur Fußwege verkürzen, sondern

auch den Überweg an der Zülpicher Straße entlasten. Bei der Verbreiterung der Bahnsteige war diese zusätzliche Zuwegung ursprünglich vorgesehen. Sie wurde jedoch dann kurzfristig – ohne Nennung von Sachgründen – von der Stadt aus den Plänen gestrichen.

Verantwortlich für die fahrgastfeindliche Situation am **Bahnhof Süd** ist die DB. Sie weigert sich seit Jahren, den dringend erforderlichen Zugang vom KVB-Halt Dasselstraße zum südlichen DB-Bahnsteig herzustellen. Hier wünscht sich die DB scheinbar weiterhin, dass jeder, der von der Zülpicher Straße kommt und in Richtung Bonn weiterfahren möchte, zunächst die gesamten Bahnhofsanlage kennenlernen soll.

*Volker Kunstmann und AK ÖPNV* □

# Nachtverkehr am Wochenende

## VCD fordert Halbstundentakt

**Zum Fahrplanwechsel wird auf der Linie 15 im Nachtverkehr am Wochenende ein Halbstundentakt eingerichtet. Der VCD begrüßt dies und fordert gleichzeitig generell einen Halbstundentakt auf allen Stadtbahnlinien im Nachtverkehr.**

Der bestehende Wochenend-Nachtverkehr im Stundentakt ist ein echtes Imageproblem für die „Metropole“ Köln. Dies zeigt schon ein Vergleich mit anderen deutschen Großstädten. Dabei muss noch nicht einmal in das viel größere Berlin geblickt werden. So fahren in Hamburg S- und U-Bahnen sowie wichtige Buslinien am Wochenende durchgehend alle zwanzig Minuten. In München gibt es am Wochenende nachts einen Halbstundentakt, ebenfalls in Frankfurt. Köln befindet sich hinsichtlich des Nachtverkehrs dagegen in der zweiten Liga, zusammen mit Städten wie Bremen, Hannover oder Chemnitz.

An welchen Städten möchte sich die Weltstadt mit dem Dom denn eigentlich messen lassen? Über den hiesigen Stundentakt freut sich vermutlich allein das Taxigewerbe.

Die nächtlichen Bahnen sind zudem oft stark überfüllt. Dies steht im völligen Kontrast zu anderen, vorwiegend für den Freizeitverkehr interessanten Verkehrszeiten. So bietet man sonntagmorgens ab 9 Uhr einen nur schwach nachgefragten Viertelstundentakt an, nächtliche Fahrgäste erhalten aber nur einen Stundentakt. Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, warum hier mit zweierlei Maß gemessen wird. Das Argument der KVB, dass sonntagmorgens auch für einige wenige Berufstätige gefahren wird

und diese ein entsprechendes Angebot benötigen, gilt erst recht auch für den Nachtverkehr: Angestellte der Gastronomie und der Kulturbetriebe benötigen ihn durchaus auch als „Berufsverkehr“.

### Viertelstundentakt auf Hauptachsen möglich

Das im Jahre 2007 eingeführte Rendezvous-System für die Tagesrandzeiten orientiert sich daran, dass sowohl im Halbstunden- als auch nachts im Stundentakt gleiche Abfahrtszeiten gelten sollen. Grundlage des Systems war der bereits bestehende nächtliche Stundentakt mit der Ausrichtung fast aller Linien auf den Knoten Neumarkt zur Minute 15.

Im Nachtverkehr wurde dabei schon immer in Kauf genommen, dass etwa auf den Linien 1 und 9 zwischen Neumarkt und Kalk im Konvoi gefahren wird, damit am Neumarkt Anschlüsse in alle Richtungen hergestellt werden können. Mit der Einführung des Rendezvous-Verkehrs kam es aber auch zu Zeiten des Halbstundentaktes zu derartigen Konvoifahrten und damit zur Aufgabe vorher bestehender Viertelstundentaktes.

Bei einem durchgängigen Halbstundentakt könnten sich zwei Linien auf gleicher Strecke stets zu einem Viertelstundentakt ergänzen. Damit gäbe es auf fast allen Hauptachsen einen Viertelstundentakt, nachts eine bislang nicht gekannte Qualität! Gleichzeitig wären die Umsteigezeiten trotz Aufgabe bisheriger Rendezvous-Beziehungen durch den dichteren Takt auf den Hauptachsen nicht unattraktiv. Standzeiten an den Knotenpunkten könnten reduziert werden.

### Nord-Süd-Stadtbahn erfordert Änderungen im Nachtverkehr

Zusätzliches Argument für eine Weiterentwicklung des Rendezvous-Systems ist die bevorstehende Eröffnung der Nord-Süd-Stadtbahn, mit der neue Umsteigepunkte an Dom/Hbf., Breslauer Platz, Heumarkt, Severinstraße und Chlodwigplatz hinzukommen. Es ist fraglich, ob derart viele zusätzliche Knoten in ein stündliches Rendezvous mit akzeptablen Umsteigezeiten überhaupt eingebaut werden können.

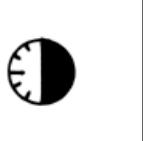
Beispiel: Die Linie 1 fährt heute nachts am Heumarkt in Fahrtrichtung Weiden zur Minute 06 ab, in Fahrtrichtung Bensberg jedoch zur Minute 17. Diese Zeiten sind aufgrund der Neumarkt-Anschlüsse fix. Dies bedeutet aber auch, dass die zukünftig über den Heumarkt fahrende Linie 16 gemäß Rendezvous-Konzept auf die Linie 1 nur noch in Richtung Weiden oder Bensberg, aber nicht mehr in beide Richtungen abgestimmt werden kann. Ähnliche Fälle entstehen an den anderen neuen Knoten.

Wenn die Linien sowohl im Spätverkehr als auch am Wochenende nachts durchgehend im Halbstundentakt fahren und sich auf den Hauptachsen gleichzeitig zwei Linien jeweils zu einem Viertelstundentakt ergänzen, ist das Angebot ausreichend dicht, um an allen Knoten zwischen den Hauptachsen attraktive Umsteigezeiten herstellen zu können.

### Mehrkosten?

2007 wurden mit der Einführung des Rendezvous-Verkehrs zwischen 23 und

**Takt im Nachtverkehr an Wochenenden**

					
<b>Maximale Wartezeit</b>					
<b>Takt (in Minuten)</b>	20	30	30	30	60
<b>Metropole</b>	<b>Hamburg</b>	<b>München</b>	<b>Frankfurt</b>	<b>Karlsruhe</b>	<b>Köln</b>
<b>Einwohner in Agglomeration</b> <small>(nach www.citypopulation.de)</small>	2,55 Mio.	1,94 Mio	1,91 Mio.	0,60 Mio.	1,85 Mio.

0.30 Uhr erhebliche Einschnitte in das Verkehrsangebot durchgeführt. Dabei entfielen pro Tag insgesamt 14 Fahrten vom Stadtzentrum in die Vororte, also in der Summe 98 Fahrten pro Woche. Dazu kommen in ähnlichem Maße die Fahrten in der Gegenrichtung.

Für einen Rendezvous-Verkehr im Halbstundentakt in den Wochenendnächten bräuchte man in der Summe 51 Fahrten stadtauswärts pro Tag, also 102 Fahrten pro Woche bei Betrieb nur am Wochenende. Sonntags kämen noch notwendige Fahrten gegen 4.45 Uhr hinzu, zu deren Kompensation der Start des Viertelstundentaktes um eine halbe Stunde nach hinten verschoben werden könnte.

Durch einen Nachtverkehr im Halbstundentakt ergeben sich Optimierungspotenziale. Diese erklären sich dadurch, dass ein Stundentakt im Rendezvous-Verkehr nur dann betriebswirtschaftlich sinnvoll ist, wenn die Bahnen nach ihrer Abfahrt vom Rendezvous-Punkt innerhalb einer knappen Stunde zu ihrem Endpunkt und wieder zurück fahren können. Ansonsten müssen zusätzliche Bahnen eingesetzt werden, die dann aber möglicherweise sehr lange an den Endstationen herumstehen. Genau diesen Fall gibt es aber bei sehr vielen nächtlichen Stadtbahnlinien in Köln. Bei einem Halbstundentakt könnten diese zusätzlichen Bahnen wirtschaftlicher eingesetzt werden, da sie schon früher wieder fahren können. Es ist daher davon auszugehen, dass eine Verdoppelung des nächtlichen Angebotes vom Stunden- auf den Halbstundentakt keine Verdoppelung der Kosten verursacht.

Beispiel: Ein Zug der Linie 1 fährt zur Minute 15 am Neumarkt in Richtung Bensberg ab. Für das nächste Rendezvous muss er in der Folgestunde zur Minute 08 wieder am Neumarkt zurück sein. Dafür ist die Fahrtdauer jedoch wenige Minuten zu lang. Resultat: Man braucht einen zusätzlichen Zug und in Bensberg ergibt sich eine unproduktive Standzeit von 54 Minuten. Bei einem Halbstundentakt könnte diese unproduktive Zeit auf 24 Minuten verringert werden: 100 Prozent mehr Angebot bei 67 Prozent mehr Wagenbedarf! Ähnliche Effekte gibt es bei den Linien 4, 16 und 18 sogar in beiden Fahrtrichtungen.

Fazit: Die Bahnen sollen nachts nicht an den Endstationen stehen, sondern fahren!

## Mehreinnahmen möglich

Erfahrungsgemäß gehen viele Menschen auch nachts trotz Stundentakt ohne Fahrplankenntnis zu den Haltestellen. Bei zu langen Wartezeiten greifen diese dann oft kurzentschlossen auf ein Taxi zurück. Der KVB entgehen dadurch Einnahmen, denn der durchschnittliche Taxifahrgast ist kein preissensibler Semesterticketinhaber. Gerade im Nachtverkehr sind auch Fahrgäste unterwegs, die ansonsten die KVB nicht nutzen, sprich Einzeltickets kaufen – Stichwort ÖPNV-Nutzung nur nach Alkoholkonsum.

Auf der anderen Seite ist bekannt, dass gerade die Angebotsdichte im Spätverkehr ein Ärgernis für viele wahlfreie Stammkunden darstellt, deren Zufriedenheit im obersten Interesse der KVB liegen sollte.

Eine detaillierte Untersuchung der DVB Dresden aus dem Jahr 2001 hat ergeben, dass nach einer vergleichbaren Angebotsverbesserung im Nachtverkehr auch wesentlich mehr Fahrgäste am frühen Abend unterwegs waren. In diesem Zeitraum konnten trotz unverändertem Angebot Neukunden gewonnen werden, für die der ÖPNV vorher mangels attraktiver Rückfahrgelegenheiten keine Alternative war. Die Fahrgaststeigerung im Abend- und Nachtverkehr lag bei 39 Prozent.

## Verbesserungswürdige Anschlüsse zwischen Stadtbahn und DB

In den vergangenen Jahren wurde der nächtliche Eisenbahnverkehr deutlich ausgeweitet. Einige S-Bahn-Linien sowie die Regionalbahn nach Bonn fahren inzwischen am Wochenende rund um die Uhr und sind dabei sehr gut ausgelastet.

Eine Abstimmung zwischen dem Nachtnetz der KVB und dem der Eisenbahn ist allerdings bislang nicht gegeben. Bei einem Stadtbahn-Stundentakt ist auch keine wesentliche Verbesserung möglich, da die Abfahrten im Eisenbahnnetz nicht stündlich konzentriert stattfinden, sondern zeitlich verteilt: ab Hauptbahnhof nach Düsseldorf zur Minute 37, nach Bonn zur Minute 56, nach Bergisch Gladbach zur Minute 47, nach Au/Sieg zur Minute 41 und nach Düren

zur Minute 30. Passable Anschlüsse zwischen Stadtbahn und Eisenbahn sind daher nachts nur dann möglich, wenn die Umsteigeknoten Deutz, Hauptbahnhof und Hansaring von der Stadtbahn in ausreichend dichtem Takt angefahren werden. Da die Zentren des Kölner Nachtlebens sowie die Bahnhöfe wiederum fast alle an den Hauptachsen der Stadtbahn liegen, würde in diesem Zusammenhang das Konzept von zwei überlagerten Linien jeweils im Halbstundentakt große Vorteile bringen.

Zusammengefasst können Neukunden aus Sicht des VCD aus folgenden Personengruppen gewonnen werden:

- Personen, denen die persönliche Freiheit, nachts heimzufahren, wann sie wollen, so wichtig ist, dass für sie eine KVB im Stundentakt keine Alternative zum eigenen Pkw oder dem Taxi ist, ein 30- oder 15-Minuten-Takt jedoch schon eher.
- Personen, die bisher nachts auf gut Glück zur Haltestelle gingen, dann jedoch aufgrund der langen Wartezeiten auf ein Taxi umgestiegen sind, bei einem dichteren Takt jedoch warten würden.
- Personen, die in innenstadtnahen Stadtteilen wohnen, die heute zu Fuß oder per Rad schneller sind als eine KVB, auf die man lange wartet und die dann unterwegs noch minutenlang Anschlüsse abpassen muss.
- Personen, die nachts spontan von einem Kulturort oder Kneipenviertel in ein anderes Viertel wechseln wollen, dies aber mangels Verfügbarkeit der KVB bisher praktisch so nicht konnten. Durch den innerstädtischen 15-Minuten-Takt wächst die auf verschiedene Stadtteile verteilte Kultur- und Kneipenszene Kölns schlagartig zusammen.
- Personen, die spätabends oder nachts zwischen rheinischen Städten unterwegs sein wollen. Da der KVB- und der DB-Verkehr fahrplanmäßig nicht abgestimmt sind, entstehen zurzeit unzumutbar lange Wartezeiten an den S-Bahnhöfen von bis zu 40 Minuten. Durch den dichteren KVB-Takt werden die nächtlichen Wartezeiten erheblich verkürzt. Dadurch wird für viele erstmals die nächtlich Nutzung des ÖPNV für interkommunale Strecken interessant.

Christoph Groneck



## Innere Kanalstraße Ein Bus wird kommen!

**Nach jahrelangen Bemühungen könnte im nächsten Jahr endlich eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße eingerichtet werden.**

Gäbe es den Bus auf der Inneren Kanalstraße, dann wäre er mit 2.600 Fahrgästen sehr erfolgreich. Dies ergaben Berechnungen der Kölner Stadtverwaltung. Doch 18 Jahre lang forderte der VCD zusammen mit dem AStA der Universität Köln vergeblich diese im Interesse zahlreicher Fahrgäste liegende Verbindung. Doch die politischen Vorstöße der letzten Jahre könnten jetzt endlich zum Erfolg führen. SPD und GRÜNE haben nämlich im Verkehrsausschuss beschlossen:

„Es ist eine Buslinie einzurichten bzw. eine bestehende Buslinie so zu verän-

*dern, dass über die Innere Kanalstraße und Universitätsstraße wichtige Ziele angebunden werden. Nach einem Jahr soll die Verwaltung bzw. KVB einen Bericht über die Fahrgastzahlen, Fahrplansicherheit und eventuelle Verlagerungen von anderen Linien vorlegen.“*

Die Verwaltung wird jetzt dem Verkehrsausschuss eine Planung mit eventuellen Varianten vorlegen. Aufgrund des Vorlaufs, so sagt die Verwaltung, kann eine Umsetzung erst zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 infrage kommen.

### Hohe Anziehungskraft auf Neukunden

Vorteilhaft für die Buslinie ist, dass die gesamten Ampeln entlang der Inneren Kanalstraße und Universitätsstraße er-

neuert werden und dazu auf Anregung des VCD die potenzielle Buslinie mit einprogrammiert wird. Die Umsetzung steht zeitnah an.

Vorteilhaft für die Buslinie sind auch die veränderten Rahmenbedingungen aufgrund der Umweltzone (Wirksamkeit ab 2010), des hohen Benzinpreises und der steigenden Nutzung von attraktivem ÖPNV. Damit wird der neue Bus eine hohe Anziehungskraft auf Neukunden haben, die auch Neuzahler sind.

Mit einer guten Werbekampagne kann die Buslinie zwischen Norden und Süden, auf der Inneren Kanalstraße, Universitätsstraße und Weißhausstraße offensiv eingeführt werden. Der VCD wird die Öffentlichkeitsarbeit unterstützen.

Roland Schüler



**SCHAUSPIEL**  
**KÖLN**

TICKETHOTLINE: 0221-221 28400  
WWW.SCHAUSPIELKOELN.DE

Foto: Das Goldene Vlies / © Brachwitz

Stadt Köln

## Fahrgastinformation

# KVB testet neues elektronisches System

**Neue Technik an den Haltestellen muss dem Fahrgast nützen. Doch erfüllen die aktuell von der KVB erprobten elektronischen Informationssysteme diesen Anspruch?**

Die KVB testet zurzeit an der Haltestelle Dom/Hbf ein neues elektronisches Informationssystem. Die dort aufgehängten Bildschirme zeigen dieselben Fahrplantaafeln und Grafiken wie die gläsernen Schaukästen. Der Unterschied ist allerdings, dass nur jeweils einer der Aushänge aufgerufen werden kann. Während also der Schaukasten vielen Fahrgästen gleichzeitig eine schnelle individuelle Information liefert, wird am Bildschirm nur jeweils ein Fahrgast bedient. Dieser muss zunächst per Touchscreen die für ihn passende Information suchen – während hinter ihm Fahrgäste mit anderen Informationswünschen warten.

Die KVB argumentiert für das elektronische System mit der Möglichkeit einer schnelleren Aktualisierung. Zusätzlich soll Personal eingespart werden, das heute für die Bestückung der stationären Kästen nötig ist.

Die meisten Informationen in den Schaukästen haben allerdings eine Lebensdauer von mindestens einem Jahr. Das elektronische System wäre daher allenfalls geeignet, aktuelle oder sehr individuelle Zusatzinformationen zu liefern. Keinesfalls sollte es jedoch den Schaukästen als schnellen Lieferanten von Grundinformationen ersetzen.

Warum aber befasst sich die KVB mit neuen elektronischen Systemen, wenn gleichzeitig der Fahrgast an vielen Haltestellen noch immer auf die notwendige technische Grundausstattung verzichten muss? Wir nahmen hier die Spielerei am Hauptbahnhof zum Anlass, die KVB auf dringlichere Themen hinzuweisen.

### Moderne Zuganzeigen fehlen an wichtigen Haltestellen

Aktuelle Störmeldungen erreichen den Fahrgast am schnellsten nicht über die oben genannten Bildschirme, sondern über Durchsagen und über die Lauf-

bänder der elektronischen Zuganzeigen. Letztere gibt es jedoch längst nicht an allen Haltestellen. So sind stark frequentierte Strecken wie die Ringe oder die U-Bahn in Nippes nur mit alten einzeilige „Mofis“-Anlagen ausgestattet, die weder nachfolgende Bahnen noch aktuelle Meldungen übertragen.

Die KVB rüstet hier nur im Zuge von Haltestellen-Umbauten um. Sie verweist ansonsten auf eine 25-jährige Zweckbindung des Zuschussgebers für die alten Anzeigen – kaum nachvollziehbar angesichts der schnellen technischen Entwicklung bei elektronischen Anlagen.

So wird weiterhin einsamen Fahrgästen unter dem Zeughaus auf hoch modernen Tafeln berichtet, dass 10 Minuten nach der einen „Linie 5“ noch eine weitere folgt, während etwas entfernt Hunderten von Menschen am Rudolf- oder Friesenplatz selbst wichtige Störmeldungen vorenthalten bleiben.

### Viele Münzen für ein KVB-Ticket

Ärgerlich ist ferner, dass der Fahrgast in den Außenbezirken ein KVB-Ticket häufig nur dann erwerben kann, wenn er ein Säckchen Münzen oder zumindest eine Geldkarte bei sich führt. Das



*Bessere Fahrkartenautomaten sind wünschenswert, wer aber braucht diese Informationstafeln?*

Bezahlen von Mehrfahrten- oder Tageskarten mit Geldscheinen ist an keinem KVB-Fahrscheinautomat vorgesehen. Die KVB verweist auf die Möglichkeit der EC-Karten-Nutzung. Nach unseren Beobachtungen sind aber auch hierfür die stationären Automaten nicht flächendeckend ausgestattet.

Für die Automaten in den Bahnen verweigert die KVB alternative Zahlungsarten mit dem Hinweis auf die dortige Störanfälligkeit und die Notwendigkeit eines raschen Zahlungsvorgangs.

PS: Positiv reagierte die KVB übrigens auf unseren Vorschlag, zukünftig auf den großen elektronischen Anzeigen oberirdisch und in den U-Bahn-Zwischengeschossen – „soweit technisch möglich“ – auch die Abfahrten der dort verkehrenden Busse aufzunehmen.

Volker Kunstmann und AK ÖPNV ☐

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

Stephan Reinen



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

## Verlängerung der Linie 5 in Ossendorf

# Die IKEA-Bahn kommt

**Der VCD hat sie in seiner Stellungnahme zum Neubau des schwedischen Möbelmarkts im Gewerbegebiet gefordert: die Anbindung des gesamten Gebiets an die Stadtbahn.**

Unser Vorschlag war eine Verlängerung der Linie 5 durch die Neubebauung des alten Flughafens Butzweiler Hof (Wohnen und Arbeiten), an IKEA vorbei zu den Arbeitsplatzschwerpunkten an der Von-Hünefeld-Straße (NetCologne, Sparkasse KölnBonn), weiter zum Coloneum und dann unter der Autobahn A 57 zum Longericher Bahnhof (S-Bahn).

Zunächst ernteten wir einigen Spott: „Zum Möbelhaus und dann mit dem

Billy-Regal in der Bahn zurück?!“ Doch dann bekam der Vorschlag immer mehr Zustimmung. Schließlich gibt es zahlreiche IKEA-Märkte mit öffentlichen Schienenanschluss oder wie in New York sogar einer IKEA-Fähre. Und vielfach beteiligt sich das Haus auch an den Kosten.

Ein solches Engagement ist auch in Köln möglich. Zahlreiche Unternehmen des Butzweiler Hofes fördern mit 5 Millionen Euro den Bau der Stadtbahn und haben gleichzeitig einen Nutzen davon. Bei einer Gesamtsumme von 18 Millionen Euro für die Verlängerung von Ossendorf bis zur Von-Hünefeld-Straße wird der Rest von der KVB finanziert.

Dies ist notwendig, weil weder Bund noch Land Strecken außerhalb ihres Ausbauprogramms fördern. So nehmen es die Kölner Wirtschaft und die KVB selber in die Hand. Das kann ein Modell für die Zukunft sein, um angesichts der beschränkten Förderung von Bund und Land zu notwendigen Stadtbahnstrecken zu kommen.

Die Ehrenfelder Bezirksvertretung denkt aber noch weiter: „Nun müssen wir noch erreichen, dass die Linie 5 bis zum Longericher Bahnhof weiterfährt.“ Ganz im Sinne des VCD-Kreisverbands Köln & Umgebung.

*Roland Schüler*



## Schutz vor Fahrradunfällen

# Neulich in der Berliner Zeitung ...

**Es gibt zu viele Unfälle von Radfahrern, dies ist unbestritten. Ebenso unstrittig ist, dass mehr für die Verkehrssicherheit getan werden muss. Aber ist tatsächlich der Fahrradhelm das wichtigste Mittel zu mehr Sicherheit?**

„Rad-Unfall: Verdacht der Fahrerflucht. Nachdem am Donnerstag ein Radfahrer von einem LKW getötet wurde, ermittelt die Polizei wegen Verdachts der Fahrerflucht. Der Radfahrer wurde von einem rechts abbiegenden LKW überrollt. **Nach Angaben der Polizei hatte der LKW keinen Doblisspiegel**, der den toten Winkel verringert. Dieser wird seit Jahren von Verkehrsexperten gefordert.“ (Berliner Zeitung vom 27. September 2008, Hervorhebung durch den Autor)

Der gleiche Tatbestand wird bei den Pressemeldungen der Kölner Polizei leider anders akzentuiert. In den Kölner Bericht heißt es dann: „Der Radfahrer wurde von einem rechtsabbiegenden LKW überrollt. **Der Radfahrer trug keinen Helm.**“

Der VCD stellt nach einem traurigen Jahr der Verkehrsunfälle und der toten Radfahrer eine erschütternde Bilanz der Ignoranz gegenüber den RadfahrerInnen fest.

Die Polizei hat nur ihre Helmtragekampagne im Sinn und verwechselt dabei Ursache und Wirkung, Täter und Opfer. Die eigentliche Forderung bei den zahlreichen Tötungen von RadfahrerInnen durch LKW in Köln sind die Spiegel an den LKW, die vorgeschrieben werden müssten. Dazu schweigt die Polizei, dafür kommt immer wieder der Satz, dass der getötete Radfahrer keinen Helm trägt.

Weiterhin kümmert sich die Unfallkommission um Dauerunfallstellen mit Blechschäden von Autofahrern, anstatt die Unfallstellen mit Radfahrern zu beseitigen. So wurde 2006 in der Bezirksvertretung ein Beschluss gefasst, die Einmündung Piusstraße in die Aachener Straße sicherer zu gestalten. Dort kam es vermehrt zu Unfällen zwischen Radfahrern und Autofahrern. Die Polizei kassierte eine Zeitlang Knöllchen, dann passierte nichts mehr. Die gefähr-

liche Stelle gibt es für den Radverkehr immer noch, doch der Verwaltung ist dies egal.

Weiterhin kümmert sich die Polizei darum, an unproblematischen Stellen RadfahrerInnen wegen Überfahrens von roten Ampeln mit extrem langer Wartezeit abzukassieren, etwa an den Ringen oder der Venloer Straße am Bahnhof West. Zur gleichen Zeit überfährt ein rechtsabbiegender LKW einen Radfahrer. Wo war da die schützende Hand der Polizei – und nicht nur die kassierende?

VCD, ADFC, AStA und Mülheimer Fahrrad Gruppe versuchen seit Jahren in Gesprächen, in Briefen und in Artikeln der RHEIN-SCHIENE, die Kölner Polizei zu sensibilisieren und für einen effektiven Schutz für den Radverkehr einzutreten. Leider ist uns das, auch angesichts der Unfallzahlen, nicht gelungen. Für die Polizei sind alle, die ohne Helm bei Rot über die Ampel fahren und dann verletzt oder getötet werden – auch dies kommt leider vor –, bedeutsamer als die vielen Toten durch rechtsabbiegender LKW.

*Roland Schüler*



## Fahrradstellplätze

# Fortschritte und Handlungsbedarf

**„350.000 Euro für neue Stellplätze.“  
Bedeutet diese Nachricht einen Quantensprung beim Fahrradparken?**

Natürlich zu früh gefreut – die Meldung bezog sich auf den Bau von 75 zusätzlichen Kfz-Parkplätzen am Kölner Zoo entlang der Riehler Straße. Die Maßnahme wurde in den Medien positiv aufgenommen und gelobt.

Würde dies mit einer Meldung, dass in einem Stadtviertel 350.000 Euro in neue Fahrradstellplätze investiert werden, auch geschehen? Für diese Summe könnten sichere Abstellmöglichkeiten für 3.500 Fahrräder geschaffen werden. Der immense (Nachhol-)Bedarf ist unbestritten und der Kölner Fahrradbeauftragte hat dieses Thema daher auch zurecht einen Schwerpunkt seiner Arbeit genannt. Bei seinem Amtsantritt im Sommer 2007 hat er eine deutliche Steigerung versprochen – und auch gehalten. Im Juni 2008 konnte auf der Sülzburgstraße bereits der eintausendste neue Kölner Fahrradstellplatz innerhalb von zehn Monaten gefeiert werden. Mit über 1.000 neuen Haarnadeln wurde die Zahl neuer Fahrradständer pro Jahr damit mehr als verdoppelt.

Auch das Bike-and-Ride-Angebot wird ausgeweitet: So werden wegen der großen Nachfrage an der S-Bahnhaltestelle Weiden-West zusätzliche Fahrradstellplätze und -boxen geschaffen.

### Steigerung bleibt nötig

Allerdings sind dies immer noch zu wenig, wenn die Kölner Radfahrer nicht noch Jahrzehnte warten sollen, bis sie ein gutes und ausreichendes Angebot zum Radparken vorfinden. Eine deutliche Steigerung ist daher nötig und die oben genannte fiktive Meldung hoffentlich bald Normalität.

Inwieweit sich die Situation für Fußgänger und Radfahrer an der Riehler Straße (negativ) verändert, kann zur Zeit nicht beurteilt werden, da die genauen Pläne nicht vorliegen.

Ralph Herbertz



*An vielen Orten in Köln werden die Fahrradstellplätze nicht mehr auf dem Gehweg errichtet, sondern anstelle von Autoparkplätzen, so wie hier vor einem großen Bio-Supermarkt an der Venloer Straße.*



Der neue Bestellkatalog  
rund ums Schlafen ist da.

sensitive  
living



Es wurde Zeit.  
Wir achten darauf, was wir essen.  
Wir achten darauf, was wir anziehen.  
Jetzt können Sie auch darauf achten, wie Sie richtig gut schlafen.  
Denn der neue Katalog *sensitive living* zeigt traumhaft schöne, ökologische Bettgeschichten. Er gibt Ihnen Tips und Ideen, wie Sie Ihr ideales Bett finden.  
Sie brauchen nur noch zu bestellen.

Bitte schicken Sie mir den kostenfreien Katalog *sensitive living*

Name \_\_\_\_\_

Straße, Haus-Nr. \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

Telefon/Fax \_\_\_\_\_



**DIE DRITTE HAUT**  
NATÜRLICHES WOHNEN UND SCHLAFEN  
BAUBIOLOGISCHE BERATUNG GmbH  
VENLOER STR.59 - 50672 KÖLN  
TEL:0221/525412 - FAX:0221/529849  
e-mail diedrittehaut@netcologne.de

## Radverkehr in Köln

## Neues vom Fahrradbeauftragten

**Dauerzählstellen eingerichtet**

Seit Oktober ist es soweit: In Köln wird an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr der Radverkehr erhoben. An vier Stellen im Kölner Innenstadtbereich wird beim Überfahren einer Messstelle jede Radfahlerin, jeder Radfahrer erfasst und gemessen. Das, was beim Autoverkehr seit Jahren gängige Praxis ist, konnten wir jetzt endlich auch für den Radverkehr einsetzen.

Mit diesem System setzt die Stadt Köln neue Maßstäbe, da eine derartige Ausstattung und Herangehensweise bisher ihresgleichen sucht. Die Vielzahl der Anfragen aus anderen Städten belegen dies deutlich.

Die vier Messstellen am Neumarkt, an Zulpicher Straße, Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke werden kontinuierlich ausgewertet. Es ist geplant, die Ergebnisse ab 2009 regelmäßig über das Internet zu veröffentlichen.

**Zweite großräumige Raderhebung**

Ebenfalls im Oktober fand an über 40 Stellen eine flächendeckende Raderhebung im Kölner Stadtgebiet statt, die zweite nach 2007. Bis auf wenige Ausnahmen wurden neue Punkte gewählt, um nach und nach ein möglichst umfassendes Bild der Radfahrersituation in Köln zu erhalten. Nachdem im Vorjahr der Schwerpunkt im Innenstadtbereich lag, wurde nun auch an vielen Standorten in den Bezirken gezählt. Eine umfassende Auswertung ist für Anfang 2009 geplant.

**Daten auf sicherer Basis**

Durch den Abgleich mit den Dauerzählstellen können Wettereinflüsse bei den manuellen und auf einen Tag beschränkten Erhebungen herausgefiltert oder mit einem Korrekturfaktor versehen werden. Dadurch erhöht sich die Datenqualität nachhaltig!



*Neuer Schutzstreifen auf der Straße Am Duffesbach.*



*Dauerzählstelle auf der Deutzer Brücke*



*Städtischer Infostand am Autofreien Tag auf der Deutzer Brücke.*

**Abstellanlagen**

Im Juni war die 1.000 erreicht und bis August (also innerhalb von 12 Monaten) waren es genau 1.310. In diesem Bereich wird sich in den nächsten Monaten noch einiges tun!

**Neue Schutzstreifen**

Im Zuge der Straßenunterhaltungsmaßnahmen werden regelmäßig die Belange des Radverkehrs berücksichtigt und so konnte es gelingen, entlang der Weißer Straße auf einer Länge von 600 Metern neue Schutzstreifen zu markieren. Jüngstes Beispiel sind die im Oktober fertig gestellten Schutzstreifen auf der Straße Am Duffesbach. Damit konnten im Jahr 2008 insgesamt fast zwei Kilometer neuer Schutzstreifen geschaffen werden.

**Jahresbilanz**

Das erste Jahr meiner Tätigkeit als Fahrradbeauftragter war angefüllt mit zahlreichen Aktionen und Maßnahmen, die insgesamt an vielen Stellen der Stadt Verbesserungen für den Radverkehr brachten und dessen Stellenwert verstärkten. Drei Beispiele:

- Im Zuge der Hochwasserschutzmaßnahmen sind an vielen Stellen des Rheinuferbereichs neue und komfortable Radverbindungen entstanden.
- Ein wichtiges Ergebnis des Bürgerhaushalts war der Beschluss, drei neue städtische Stellen für den Radverkehr einzurichten.
- Es gab eine rege Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr, etwa durch die Beteiligung an Veranstaltungen wie der IFMA oder dem autofreien Aktionstag.

Mehr Informationen zu diesen und vielen anderen Projekten unter [www.stadt-koeln.de/verkehr/radverkehr](http://www.stadt-koeln.de/verkehr/radverkehr).

Fragen, Anregungen, Kritik und Wünsche, etwa nach neuen Fahrradstellplätzen, gerne an: [fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de](mailto:fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de).

Jürgen Möllers



## Baustellen und andere Behinderungen Ausweichrouten ausschildern

Irgendwo wird immer gebaut. Dass der Radverkehr dadurch beeinträchtigt und bisweilen auch zu Umwegen genötigt wird, ist oft unvermeidbar. Trotzdem sollte man in solchen Fällen bestrebt sein, die Behinderungen so gering wie möglich zu halten.

### Ein schlechtes Beispiel

Im Sommer wurden auf den Radwegen am Hansaring provisorische Haltestellen für Ersatzbusse für die U-Bahn zwischen Hansaring und Ebertplatz während der Bauarbeiten eingerichtet. Dies entsprach einem Vorschlag des VCD. Wir hatten gleichzeitig empfohlen, Umleitungsstrecken für den Radverkehr auf der parallelen Veloroute längs der Wälle und der Maybachstraße auszuweisen. Die Bezirksvertretung Innenstadt griff diesen Vorschlag auf und beschloss einstimmig einen Auftrag an die Verwaltung.

Die KVB-Busse führen dann ab Ende Juni und hielten auf der Radspur und am Radweg ohne Hinweis auf eine Umleitung. Die Verwaltung hatte keinen Sinn darin gesehen. Nach einem Ortstermin konnten VCD und Bezirksvertretung wenigstens erreichen, dass dem Autofahrer signalisiert wird, dass hier überholende Radfahrer in seine Fahrspur kommen können. Ein kleines Stück Sicherheit, doch leider nicht der große Wurf.

### Es geht auch besser

Es gibt viele, noch weitaus schlimmere Beispiele dafür, wie der Radverkehr bei Baustellen oder Straßensperren vergessen wird. Dass die Verwaltung es auch besser kann, bewies sie bei den Arbeiten für den Hochwasserschutz im Kölner Süden. Am Rodenkirchener Rheinufer und den benachbarten Straßen weisen deutliche Schilder den Radverkehr auf die vorgeschlagene Alternativroute hin.

Wolfgang Besser



Gutes und schlechtes Beispiel: Umweghinweise in Rodenkirchen (oben) und fehlende Ausschilderung trotz Behinderungen am Hansaring (unten).

## cambio CarSharing Umweltpreis der Stadt Köln erhalten

„cambio fördert den vernünftigen Umgang mit dem Auto und beweist, dass man sich umweltbewusst verhalten kann, ohne auf seine Freiheit zu verzichten.“ Mit diesen Worten überreichte Kölns Oberbürgermeister Fritz Schramma (CDU) am 23. Oktober im Ratssaal den Kölner Umweltpreis 2008 an cambio Köln. Das Kölner cambio-Team freut sich über die Würdigung. Die Entscheidung der Jury ist darüber hinaus auch eine Anerkennung für 7.400 Kölner cambio-Kundinnen und -Kunden, die sich für eine umweltgerechte Automobilität entschieden haben und tagtäglich cambio CarSharing leben.

Die Auszeichnung der Stadt Köln ist damit der vorläufige Höhepunkt eines erfolgreichen Jahres: Seit Anfang des Jahres verzeichnet cambio CarSharing

mit 1.600 Neukunden ein überdurchschnittlich hohes Kundenwachstum.

### Neue Stationen: Rodenkirchen, Südstadt und Nippes

In der neuen Tiefgarage Maternusplatz in Rodenkirchen, an der Lothringer Straße/Carl-Fried-Haus in der Südstadt und in der Eichstraße in Nippes wurden im Jahr 2008 neue Stationen eröffnet. Die Rodenkirchener freuen sich über die erste cambio-Station im Stadtteil. In der Südstadt und in Nippes stehen jetzt jeweils fünf Stationen zur Auswahl. Insgesamt bietet cambio im Kölner Stadtgebiet jetzt 250 Fahrzeuge auf 34 Stationen.

### Preissenkung seit dem 1. November

Zum 1. November 2008 reagiert cambio mit einer Preissenkung auf die sinkenden Benzinpreise. Für alle cambio-Kunden bedeutet das 1 Cent weniger je Kilometer. Vielfahrer im cambio ComfortTarif können jetzt schon ab 1,45 € je Stunde zzgl. 0,17 € je Kilometer mit neuen, gepflegten und gewarteten Fahrzeugen starten. Wie von cambio gewohnt, sind ein **reservierter Parkplatz und Benzin inklusive**. Mehr Informationen bei cambio CarSharing, Tel. 0221 9499700, E-Mail [koeln@cambio-CarSharing.de](mailto:koeln@cambio-CarSharing.de), [www.cambio-CarSharing.de](http://www.cambio-CarSharing.de).

Uli Ferber

# Mülheimer Fahrrad Gruppe

## Aktivitäten zwischen April und Oktober

### Schrotträder

Die Stadtverwaltung hat die Abholung von Schrotträdern neu organisiert. In den neun Kölner Verwaltungsbezirken sind jetzt die örtlichen Bürgerämter dafür zuständig. Wir möchten alle engagierten Radfahrer ermutigen, Schrotträder dort zu melden. Besonders, wenn sie die reguläre Benutzung von Fahrrad-Abstellanlagen erschweren oder unmöglich machen. Bitte achtet aber darauf, dass die Räder, wenn sie einen gelben Abfallzettel bekommen haben, auch in der notierten Frist abgeholt werden. Man muss leider oft beobachten, dass trotz der Abfallmarkierung die Räder an Ort und Stelle bleiben. Da stockt es bei der Verwaltung noch wahrnehmbar.

### Radverkehrsplan für den Stadtbezirk Mülheim

So etwas gibt es tatsächlich, stammt aber in seiner jetzigen Ausführung aus den frühen 90-er Jahren des letzten Jahrhunderts. Die Fraktion Grüne/Linke der Bezirksvertretung Mülheim beantragte, dass der Plan von der Verwaltung überarbeitet wird. Insbesondere soll die Radverkehrsführung an den Hauptachsen Düsseldorfer, Berliner, Bergisch-Gladbacher und Frankfurter Straße überprüft und verbessert werden. Der Antrag wurde in der Juni-Sitzung einstimmig angenommen.

### Kölner Fahrrad-Sternfahrt

An der Sternfahrt vom 15. Juni hat sich auch die Mülheimer Fahrrad Gruppe beteiligt. Die Radfreunde vom ADFC Leverkusen haben uns auf dem Weg zum Dom unter der Mülheimer Brücke abgeholt und man fuhr gemeinsam zum Roncalliplatz. Unterwegs stießen weitere Gruppen dazu. Ein Redner der Mülheimer erläuterte auf der Abschlusskundgebung die Ziele der Sternfahrt. Nachzulesen unter [www.koelner-fahrrad-sternfahrt.de](http://www.koelner-fahrrad-sternfahrt.de).

### Velo2010

Das zwischenzeitliche Ausscheiden des AStA aus Velo2010 hatte einigen Staub aufgewirbelt. Zu einseitig sei die Haltung der Polizei gegen die Radfahrer ausgerichtet. Zu wenig würden die berechtigten Beschwerden von Radfahrern über schlechte Wege und schikanöse Kontrollen berücksichtigt.



*Umgebautes Lastenfahrrad als Infostand auf dem Markt der Möglichkeiten auf dem Wiener Platz*

In der Folge unternahm die Polizei innerhalb von Velo2010 einen neuen Anlauf, die Radfahrer-Belange stärker zu berücksichtigen. So hatten wir am 28. August in Mülheim das Provida-Team der Polizei zu Besuch. Mit diesem Spezialfahrzeug werden normalerweise automobile Sünder auf der Autobahn gefilmt und anschließend mit Videoaufnahmen ihrer Missetaten konfrontiert. Das Fahrzeug sollte in Köln Aufnahmen von zu eng überholten Radfahrern und rücksichtslos abbiegenden Autofahrern machen und wurde zu dem Zweck am Straßenrand postiert.

Beim Ortstermin auf der Frankfurter Straße zeigte sich aber, dass ein stationär postiertes Auto dazu nicht geeignet ist. Wir haben den Vorschlag gemacht, für diesen Zweck in Zukunft Rad fahrende Polizisten in Zivil mit kleinen Kameras auszurüsten, um Gefahrensituationen besser in den Blick zu bekommen.

Seit dem 13. Oktober hat Velo2010 einen neuen Internetauftritt. Neu ist eine Unfall-Lagekarte, die sich auf Fahrrad-Unfälle konzentriert. Ich bitte die VCD-Mitglieder, einmal [www.velo2010.de](http://www.velo2010.de) zu besuchen und den Betreibern eine Rückmeldung zu geben, ob die Seite für den Radverkehr in Köln förderlich ist und was besser gemacht werden könnte.

### Markt der Möglichkeiten

Die Mülheimer Fahrrad Gruppe organisierte am 30. August wieder einen Informationsstand auf dem „Markt der Möglichkeiten“. Zum ersten Mal kam ein umgebautes Lastenrad mit fest montierten Infotafeln zum Einsatz. Damit kann man sich die lästige Auf- und Abbauerei zwar nicht sparen, aber entspannt zuhause erledigen. Wir haben auf unserem Stand diesmal nicht auf die Mängel und Gefahrenstellen für den Radverkehr hingewiesen, sondern positiv die bereits umgesetzten Maßnahmen dargestellt. Das waren gar nicht mal wenige und das kam natürlich gut beim Publikum an.

### Aktuelle Anträge zum Radverkehr

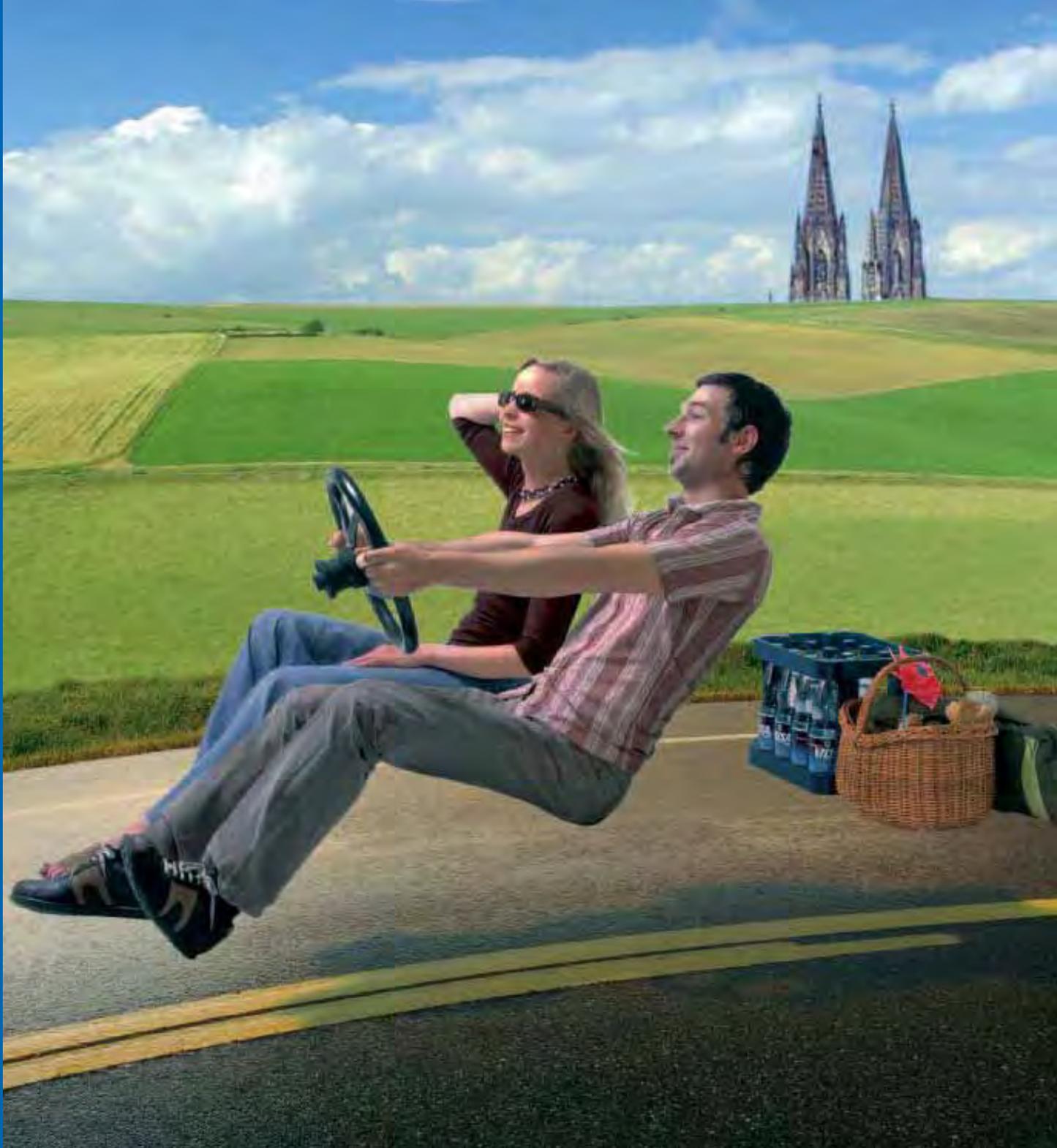
Wir haben im Oktober beim Rat der Stadt Köln beantragt:

- Aufstellflächen für Radfahrer an allen Kreuzungen, wo Neubau, Renovierung oder Nachrüstung sinnvoll und möglich ist,
- Grünvorlauf für Radfahrer an allen Kölner Kreuzungen,
- Hohenzollernbrücke: Benutzung der Nordseite für den Radverkehr mit einer Rampe zur Altstadt hin. Die derzeitige Treppenlösung ist eine Zumutung und gehört abgeschafft.

Mehr Informationen zu unseren Projekten und Aktionen, einen täglich aktuellen Medienspiegel und Unfallmeldungen mit Radfahrerbeteiligung der Kölner Polizei finden Sie auf unserer Homepage: [www.muelheimer-freiheit.net/mfg](http://www.muelheimer-freiheit.net/mfg).

Rolf Bauerfeind





Kein eigenes Auto – und Sie fahren doch. Wann Sie wollen, wohin Sie wollen.  
CarSharing heißt mehr Unabhängigkeit, weniger Kosten und weniger CO<sub>2</sub>.

**cambio CarSharing – darauf fährt die Umwelt ab.**

Sie wollen mitfahren?  
Telefon 0221-9499700  
koeln@cambio-CarSharing.de



## Zukünftige Mobilität

# Autokrise, Energiekrise, Finanzkrise, Immobilienkrise, Mobilitätskrise ...

Seit Frühsommer 2007 jagt eine Krise die andere und alle Krisen scheinen sich in ihren Auswirkungen zu verstärken. Und sie werfen viele Fragen auf: **Handelt es sich überhaupt noch um halbwegs handhabbare Krisen oder haben wir es vielleicht mit gravierenden Umbrüchen zu tun? Gibt es Auswirkungen auf die zukünftige Mobilität? Hat man in Politik und Verwaltung die Zeichen der Zeit erkannt?**

Die jetzt deutlich werdende Autokrise war vorprogrammiert: Während Klimawandel und steigende Energiepreise schon lange ein Thema waren, unterließ die Automobilindustrie notwendige Anpassungen. Aber jetzt kann die Industrie nicht so schnell reagieren, wie es der Markt erfordert. Mit hilflos anmutenden und mit heißer Nadel gestrickten Kaufanreizen für Automobile versucht die Politik noch zu retten, was zu retten ist.

### Alternativen zum Privatauto sind gefragt

Wie sehen die notwendigen Anpassungen aus? „Downsizing“ ist angesagt. Die Käufer großer Autos steigen auf kleinere Autos um. Und die Käufer kleinerer Autos? Die steigen entweder auf noch kleinere Autos um oder werden Kunden der seit der Krise boomenden Carsharing-Organisationen. Auf diesen Markt drängen mittlerweile sogar große Automobilkonzerne wie Daimler-Benz mit ihrem neuen car2go-Konzept, welches derzeit in Ulm getestet wird und das Carsharing so einfach machen soll wie mobil zu telefonieren.

Aber damit ist das Downsizing noch lange nicht zu Ende. Viele Autobesitzer werden auch auf den öffentlichen Nahverkehr, das Fahrrad und die Füße umsteigen, sicherlich zum Schrecken der Automobilindustrie und auch zum Missbehagen vieler Verkehrs- und Stadtplaner.

Kann man den Wandel in der Stadt bereits erkennen?

Ja, allerdings nur, wenn man genau hinschaut: Zuwachsraten bei der KVB, ebenso bei der Nachfrage nach Carsharing, für das händeringend Stellplätze gesucht werden. Es wird viel mehr Fahrrad gefahren, die Fahrradinfrastruktur platzt in der Innenstadt aus allen Nähten.

### Den Wandel aktiv gestalten

Und wie reagiert die Stadt auf die neue Situation, auf die sich ändernden Rahmenbedingungen?

Hier ist von einem Umsteuern nur wenig zu spüren. Gut, die Nord-Süd-Stadtbahn wird gerade zur rechten Zeit fertig, aber das ist mehr einem Zufall zu verdanken und stellt keine Reaktion auf den sich abzeichnenden Wandel dar. Auch im Fahrradbereich wurden, ausgelöst durch die vielen Meldungen und Vorschläge zum Bürgerhaushalt, zusätzliche Mittel bereitgestellt. Aber das ist angesichts der vielen bekannten Defizite nur ein Tropfen auf den heißen Stein, hier sind größere Lösungen gefragt und keine Flickschusterei.

Nach wie vor kommt das Gros der finanziellen Mittel dem motorisierten Individualverkehr zugute. Nach wie vor wird viel Geld in Straßenneubauten gesteckt. Nach wie vor fährt kein Linienbus über die Innere Kanalstraße. Nach wie vor bleiben viele Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr gesperrt, weil beidseitige PKW-Stellplätze deren Öffnung blockieren. Nach wie vor wird um jeden fortfallenden PKW-Stellplatz gerungen. Nach wie vor benachteiligen die Ampelschaltungen die Fußgänger und Radfahrer sehr.



*Bald der Normalzustand? Traum für die Bürger oder Alptraum für die Industrie und Verkehrsplaner?*

Angesichts dieses sich abzeichnenden Umbruchs muss das Gebot der Stunde lauten, jetzt endlich Weichen für die Zeit „danach“ zu stellen.

Es gilt, finanzielle Mittel in großem Stile umzuschichten für Alternativen wie Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr und Carsharing. Eine aktive Gestaltung des Übergangs trägt dazu bei, Verwerfungen so weit wie möglich zu vermeiden und Möglichkeiten und Spielräume für die Zukunft zu schaffen. Dabei gilt: Je schneller und konsequenter das Umsteuern geschieht, desto weniger schmerzhaft wird es für die zukünftigen Generationen.

Wer jetzt noch weiterhin viel Geld in große Straßenneubauprojekte investiert, belastet die öffentlichen Haushalte noch über Jahrzehnte und entzieht den dann notwendigen Investitionen in Alternativen die finanzielle Grundlage.

Es ist aber zu befürchten, dass trotz aller Zeichen an der Wand kein Umsteuern in der Verkehrspolitik erfolgt. Dann wird man von der Entwicklung völlig überrascht sein und mit leeren Händen dastehen. Aber das kann doch im Jahre 2008 nun wirklich niemand geahnt haben ...

*Hans-Georg Kleinmann*



## Regionale 2010

## Projekte helfen dem Klima

Zur Regionale 2010 gibt es einige sinnvolle Projekte, die dem Umweltverbund helfen und somit klimafreundlich sind.

Doch was ist die Regionale 2010? In der Regionale arbeiten Städte, Gemeinden und Kreise zusammen und realisieren Projekte, die für ihre Region besondere Auswirkungen haben. Das planerische Denken überwindet die Stadtgrenzen.

Die Regionale 2010 findet im Kreisgebiet des VCD Köln und Umgebung und darüber hinaus statt, vom Oberbergischen Kreis bis zum Rhein-Erft-Kreis, von Bonn bis Köln. Die Regionale 2010 hat mehrere spannende Projekte, die für den Umweltverbund und das Klima sehr bedeutsam sind. Die RHEIN-SCHIENE stellt sie den Leserinnen und Lesern vor.

## RegioGrün und das Grüne C

In diesem Projekt geht es um den Erhalt von Freiräumen und die Verbindung von vorhandenen und vorgesehenen Grünflächen. So plant der Rhein-Erft-Kreis einen dritten Grüngürtel rund um Köln, vom Kottenforst bis zum Niederrhein, der Rhein-Sieg-Kreis das Grüne C vom Kottenforst über den Rhein zum Siebengebirge. Von den Großstädten Köln und Bonn gibt es grüne Verbindungen zu den neuen Erholungsgebieten.

Damit werden bestehende und zukünftige Grünflächen besser verbunden und als vernetzte grüne Zonen erlebbar. Und so kommen die Naherholungsgebiete zur Stadt und der Städter, die Städterin kommt aus der Stadt ins nahe Grüne.

Wichtiger Bestandteil der neuen Grünverbindungen sind Haltestellen des ÖPNV. So sollen die BesucherInnen die neuen Erholungsgebiete mit Bus und Bahn gut erreichen können.

Die grünen Verbindungen aus den Städten sollen zum Wandern und Radfahren einladen. Es werden Erlebnisrouten für Familien und sportlich Ak-

## NATUR.ERLEBNIS.RAUM

Ein starkes Bild – Der Grüngürtel der Region



Infoplatk von RegioGrün. Detaillierte Karten und weitere Informationen zum Projekt gibt es unter [www.regio-gruen.de](http://www.regio-gruen.de).

tive angelegt, die im Internet abrufbar sind. So findet sich auf der Internetseite des Landschaftsparks Belvedere ([www.landschaftsparkbelvedere.de](http://www.landschaftsparkbelvedere.de)) eine spannende Radtour von der Kölner Innenstadt bis zur Glessener Höhe. Weitere Routen folgen.

Das renommierte Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie hat nun in einer Studie aufgezeigt, dass der Ansatz von RegioGrün auch eine klimarelevante Wirkung hat, weil der Freizeitverkehr mit dem Auto reduziert wird. Die Freizeitgebiete kommen dem Städter, der Städterin näher und so können schädliche Klimagase vermindert werden. Die Reduzierung des hohen Autoanteils am Freizeitverkehr sowie kürzere Ausflugswege führen zu erheblichen Einsparungen an CO<sub>2</sub>, so das Institut, wenn auch noch nicht im Jahr 2010. Es braucht ein wenig Zeit, bis die neuen Angebote von der Bevölkerung „ausprobiert“ und angenommen werden sowie der hohe Freizeit- und Erholungskommuniziert ist.

## Regio-Radfahren

Das Projekt „Rad Region Rheinland“ soll den Fahrradverkehr rund um Köln und Bonn verstärkt fördern und auch über die Grenzen des Rheinlandes hinaus bekannter machen. Zusammen mit den regionalen Tourismusorganisationen werden ein Radroutennetz, Service- und Erlebnispunkte sowie eine touristische Dachmarke entwickelt. Historische Orts- und Stadtkerne, zahlreiche Sehenswürdigkeiten, Kultur- und Bildungseinrichtungen sowie gastronomische Angebote bilden attraktive Anlaufpunkte.

Zusätzlich sollen neue GPS-Navigationssysteme sowie ein Internetportal für den Radverkehr die umweltfreundliche Mobilität in der Region stärken.

## Mobil im Rheinland

Damit die Menschen in der Region mobil sein können, gibt es seit dem 16. Juni 2006 für alle VerkehrsteilnehmerInnen – gerade auch für das Rad und den ÖPNV – ein neues Internetportal für verkehrsrelevante Informationen: [www.mobil-im-rheinland.de](http://www.mobil-im-rheinland.de).

Damit die Menschen in der Region ihre individuelle Planung zu touristischen Zielen und Freizeitaktivitäten besser und auch umweltfreundlicher vorbereiten können, gibt es das Projekt des Freizeitplaners 2010. Unter [www.freizeitplaner2010.de](http://www.freizeitplaner2010.de) kann man sich über die möglichen Verkehrsmittel zum gewünschten Freizeitziel informieren. So gibt es erstmals eine gebündelte Information, wie mit dem ÖPNV die Freizeitorte und Naherholungsziele erreicht werden können.

## Mehr Infos

Wer mehr über die Projekte der Regionale 2010 erfahren möchte, findet unter [www.regionale2010.de](http://www.regionale2010.de) ausführliche Informationen und aktuelle Nachrichten.

Roland Schüler



# Verkehrerschließung Rheinauhafen

## Eine Zwischenbilanz

Im August 2008 wurde der Rheinauhafen mit einem Fest eingeweiht – ein guter Anlass für eine Bilanz der Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

### Neuer Schiffsanleger?

Mit dem Schiff zum Rheinauhafen, das ist nun möglich. Doch leider legen hier nur Touristenboote an. Der Anleger lässt sich aber auch auf andere Weise nutzen. Der VCD hat schon in seiner Anregung zum Bebauungsplan des Rheinauhafens im Jahr 2001 gefordert:

*„Der Rheinauhafen sollte auch auf der Rheinseite einen attraktiven ÖPNV-Anschluss per Schiff erhalten. Es sollten ein oder zwei Anlegestellen am Rheinauhafen für einen Schiffspersonenverkehr vorgesehen werden. Eine ständig verkehrende Schnellbootlinie könnte von Mülheim über Zoo, Deutz, Innenstadt, Rheinauhafen, Rodenkirchen und Porz verkehren und den Rheinauhafen direkt und auf schnellem Wege mit den Stadtteilen verbinden.“*

Beispiele aus Städten wie Hamburg, Rotterdam und Amsterdam zeigen, dass auch der ÖPNV mit Schiff eine Nachfrage hat. In Amsterdam sind die neuen Wohngebiete an der Amstel im ehemaligen Javahafen direkt mit der Innenstadt und dem Bahnhof verbunden. Auch das neue Wohnprojekt Amsteleiland mit 20.000 EinwohnerInnen wird mit dem Schiff erschlossen, neben einer Straßenbahnlinie. Auch gibt es einen ständigen Linienverkehr zwischen Dordrecht und Amsterdam.

### Stadtbahnhaltestelle?

Diese Haltestelle der Linien 3 und 4 war im Bebauungsplan notwendig, um eine ausreichenden ÖPNV-Verbindung nachzuweisen. Leider fehlt sie bis heute und es gibt auch keine konkreten Pläne.

Die Haltestelle ist im Bebauungsplan eingemalt, wird aber leider von keinem mehr eingefordert.



*Rheinauhafen: Kölner Prestigeobjekt mit ungenügender Anbindung an umweltfreundliche Verkehrsmittel*

Nicht im Bebauungsplan eingetragen, vom VCD Köln aber gefordert: die Verlängerung der Linie 15 vom Ubierring zum Harry-Blum-Platz. Sie ist sinnvoll, um die zentrale Mitte des Rheinauhafens und die drei Krankenhäuser qualitativ an die Stadtbahn anzuschließen. Von der heutigen Endhaltestelle Ubierring der 15 ist es ein weiter Weg mit langer Ampelsteherei, um überhaupt zum Zentrum des Rheinauhafens zu kommen. Das muss dringend verbessert werden.

### Aufgang zur Brücke?

An der Severinsbrücke wurde eine neue Treppe eingerichtet, die aus Brandschutzgründen als Fluchtweg dienen soll. Da ein Aufzug im Brandfall nicht benutzt werden darf, wurde er eingespart. Der Zugang zur Brücke ist damit für RadfahrerInnen nur sehr beschränkt nutzbar und nicht barrierefrei – und das im Jahre 2008!

### Busanbindung?

Damit wenigstens etwas ÖPNV am Rheinauhafen stattfindet, haben Verwaltung und KVB die Linie 106 vom Chlodwigplatz zum Neumarkt zwangsumgebogen. Der Bus fährt nun vom Chlodwigplatz zum Rheinufer und dann bis Heumarkt. Hier bestehen nur eingeschränkte Anschlüsse, die Haupteinkaufszonen sind weit weg. Die Forderung des VCD, diesen Bus wenigstens

bis Hauptbahnhof/Breslauer Platz oder zum Bahnhof Deutz zu führen, um einen Anschluss an die Fern- und Regionalbahn zu erhalten, ist bis heute unbeachtet geblieben. Der Bus hat dementsprechend wenig Fahrgäste.

### Fuß- und Radverkehr?

Vom Severinsviertel kommt mensch sehr schlecht zum Rheinauhafen. Eine überbreite „Autobahn“ am Rheinufer mit hohen Geschwindigkeiten und wenigen Überwegen sowie langen Wartezeiten an roten Ampeln tragen dazu bei.

Der einseitige Radweg an der Rheinuferstraße ist in beide Richtungen befahrbar, aber zu schmal. Zwischen Südbrücke und Ubierring wurden Teile seiner früheren Breite dem Ausbau der Rheinuferstraße geopfert. In Höhe von Sankt Maria Lyskirchen ist sogar die vorgeschriebene Mindestbreite für Zweirichtungsradwege unterschritten – und das bei einem Neubau! Die oft von Veranstaltungen belegte Rheinuferpromenade lässt Radfahren kaum zu. Weiterhin kreuzen die Ein- und Ausfahrten zur Tiefgarage den Radweg. Nur dank der Aufmerksamkeit von BezirkspolitikerInnen und VCD behält der Radverkehr hier wenigstens Vorfahrt vor dem Autoverkehr.

Hoffnung soll uns das Radfahren direkt am Rheinufer geben – dies aber nur mit reduzierter Geschwindigkeit, da hier die FußgängerInnen flanieren. Es fehlt nach wie vor eine gute leistungsfähige Nord-Süd-Radverbindung.

### Wurde etwas getan?

Aber natürlich. Vorrangig für den Autoverkehr. Verwaltung, Politik und Investor HGK haben eine riesige Tiefgarage gebaut und eine neue Autoschneise, die den Rheinauhafen vom restlichen Köln abschneidet. Freuen wir uns darauf, in wenigen Jahren über die Tieferlegung der Rheinuferstraße zu diskutieren, wie jetzt bei der Nord-Süd-Fahrt.

Roland Schüler



## Kundenservice der Deutschen Bahn

# Verkaufsstellen stärken!

Leider hat die Deutsche Bahn den „Bedienzuschlag“ beim Fahrkartenauf am Schalter nicht eingeführt. Das wäre eine Steilvorlage für uns Verkehrsaktive gewesen, die Unterschriftenlisten waren schon gedruckt.

Die Nichteinführung des „Bedienzuschlags“ darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei den Verkaufsstellen der Bahn weiter gespart werden soll. Außerdem sind viele Angebote am Schalter heute schon teurer als am Automaten und im Internet: Reservierungen, Wochenend- und Ländertickets und Sonderangebote wie Dauer-Spezial.

Da wir als VCD persönliche Beratung für Bahnkunden wichtig finden, rufen wir dazu auf, DB-Fahrkarten möglichst bei Verkaufsstellen zu kaufen. Deren Umsatz wird ständig überprüft, bei Rückgängen droht die Schließung der Verkaufsstelle.

Nicht nur Senioren benötigen beim Fahrscheinkauf öfter Beratung, auch für die Rückgabe von Fahrkarten oder für Informationen und Beschwerden ist der Schalter die erste Adresse.

Unsere Tabelle zeigt eine Auswahl der Fahrkartenschalter in den Bahnhöfen. Bei Angaben in Klammern hinter dem Bahnhofsnamen (außer „Wald“) handelt es sich um DB-Agenturen, also Privatfirmen, die DB-Fahrkarten verkaufen,

teilweise nicht alle und unter Umständen mit Zuschlag. Die Verkaufsstelle Köln Zülpicher Straße befindet sich an der Straßenbahnhaltestelle Lindenburg und ist ein DB-Mobility-Center, ein DB-

Schalter ohne Bahnhof.

Weitere Verkaufsstellen liefert der Verkaufsstellenfinder der Bahn, siehe [www.bahn.de](http://www.bahn.de), Rubrik „Gut zu wissen“.

Kay Queetz



Öffnungszeiten der Fahrkartenausgabe			
Bahnhof	Mo – Fr	Sa	So
Bergisch Gladbach (KWS)	7.30 – 18.00	9.00 – 14.00	geschlossen
Bergisch Gladbach (RVK-KundenCenter GImobil)	6.00 – 18.00	8.00 – 13.00	geschlossen
Blankenheim (Wald)	5.15 – 12.30 13.00 – 20.00	7.45 – 12.30 13.00 – 20.00	geschlossen
Brühl	9.00 – 12.30 (Mo ab 7.30) 13:30 – 17:15	geschlossen	geschlossen
Euskirchen	7.00 – 18.00 (Mo ab 6.40)	8.30 – 14.00	geschlossen
Horrem	7.00 – 18.30	geschlossen	geschlossen
Kall (RVK-KundenCenter Eumobil)	6.00 – 18.00	8.00 – 13.00	geschlossen
Köln Flughafen	8.30 – 22.00	9.30 – 13.00 13.30 – 18.00	9.30 – 13.00 13.30 – 18.00
Köln Hbf	6.00 – 22.00	7.00 – 21.00	7.00 – 21.00
Köln Messe/Deutz	6.30 – 19.00	9.00 – 17.00	10.00 – 18.00
Köln-Mülheim	7.00 – 18.30	geschlossen	geschlossen
Köln Zülpicher Straße 288	10.00 – 20.00	10.00 – 17.00	geschlossen
Leverkusen Mitte	8.30 – 16.30	geschlossen	geschlossen
Mechernich (Reiseshop)	6.00 – 16.00 (Mi nur bis 14.00)	8.00 – 12.00	geschlossen
Overath	6.00 – 18.00	7.00 – 14.00	geschlossen
Pulheim (Rosis Trainshop)	6.00 – 18.00	7.00 – 14.00	geschlossen
Wermelskirchen (RVK-KundenCenter GImobil)	7.00 – 18.00	8.00 – 13.00	geschlossen

Alle Angaben ohne Gewähr. Stand: 12. November 2008

**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



# 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

## Überfüllter Zug Wohin mit dem Frust?

Pendler kennen das Problem: An normalen Tagen ist der Zug oder die S-Bahn schon voll und dann kommt nur ein Triebwagen statt der üblichen zwei. Die Folge: völlige Überfüllung. Auf den Bahnhöfen unterwegs bleiben die Menschen auf dem Bahnsteig zurück und wer hineinkommt, kommt in den „Genuss“ hoher Verspätung, weil die Türen nicht zu gehen.

### Muss das so sein?

Wenn gerade akut einer der beiden Triebwagen schadhaft geworden ist, geht es nicht anders. Heutzutage fährt dieser halbierte Zug jedoch den ganzen Tag gekürzt auf der Strecke. Oder sogar mehrere Tage.

Hintergrund ist, dass die DB Regio keine genügende Zahl von Ersatzzügen bereithält. Dies spart Kosten, führt allerdings auch dazu, dass sich Kunden wegen unzumutbarer Zustände in den überfüllten Zügen wieder dem Auto zuwenden.

### Kann ich etwas tun?

Ja, wie üblich kann man mit Geld den größten Druck ausüben. DB Regio erhält das Geld für ihre gefahrenen Kilometer vom NVR, Nahverkehr Rheinland. Dieser Zusammenschluss von VRS und Aachener Verkehrsverbund beauftragt Bahnunternehmen mit Zugfahrten und bezahlt sie auch dafür. Wenn Ihr Zug morgen nur mit halber Zuglänge kommt, melden Sie dies an die E-Mail-Adresse [info@nahverkehr-rheinland.de](mailto:info@nahverkehr-rheinland.de) mit genauen Angaben. Hier ein Beispiel:

*Heute, am 20. Dezember 2008, fuhr RB 48 ab Köln Hbf 7.38 Uhr Richtung Bonn-Mehlem mit nur einem statt zwei Triebwagen. Bitte kürzen Sie DB Regio entsprechend das Entgelt.*

Gute Fahrt!

Kay Queetz



## 21. Juni 2009 Kalender zücken und Termin eintragen!

**Sonntag, 21. Juni 2009, „Autofrei und Spaß dabei“, die zweite Kölner Fahrradsternfahrt.**

Zahlreiche Kölner Gruppen und Initiativen organisierten in diesem Jahr die erste Kölner Fahrradsternfahrt am bundesweiten Aktionstag: Mobil ohne Auto.

Nachdem zur ersten Sternradfahrt schon gut 400 RadlerInnen aus Süden,

Westen, Osten und Norden zum Roncalliplatz radelten, werden es im Jahr 2009 sicherlich noch mehr. In Berlin oder Hamburg haben solche Radfahrten schon länger Tradition und sind mit 40.000 RadlerInnen auch gut besucht. Das werden wir in Köln auch noch schaffen.

Roland Schüler



## Kontakte – Infos – Hilfe

### Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)  
Fahrradbeauftragter

0221 221-32000

[fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de](mailto:fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de)

### NRW-Hotline

Fahrplanauskunft alle Busse und Bahnen in NRW (auch KVB)

01803 504030 (9 Cent/Minute)

[www.bahn.de](http://www.bahn.de)

### Deutsche Bahn AG

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

030 297-0 (auch Schalteröffnungszeiten)

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)

[www.kvb-koeln.de](http://www.kvb-koeln.de)

0221 547-0

0221 547-1234

0221 547-3360

[www.rvk.de](http://www.rvk.de)

Beschwerden DB

DB-Reisecheck-Hotline

Vandalismus bei DB (BGS)

Radfahrer-Hotline DB

### KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale

Vandalismus bei KVB

Beschwerden

01804 131313 (0,20 € bei Anruf aus dem Telekom-Festnetz)

### RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden, Fundsachen)

### Verkehrsverbände

AVV – Aachener Verkehrsverbund

VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg

[www.avv.de](http://www.avv.de)

[www.vrr.de](http://www.vrr.de)

[www.vrs-info.de](http://www.vrs-info.de) (Tel.: 0221 20808-0)

### Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

[www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de](http://www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de)

0211 3809380, Mo-Do, 10-12 h

### Verkehrsiniciativen, Sonstiges

VCD (Bundesverband, Service)

VCD-Kreisverband Köln und Umgebung

ADFC Köln

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

[www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de)

[www.adfc-koeln.de](http://www.adfc-koeln.de) (Tel.: 0221 323919)

[adfc-koeln@netcologne.de](mailto:adfc-koeln@netcologne.de)

[www.autofreie-siedlung-koeln.de](http://www.autofreie-siedlung-koeln.de)

[www.muelheimer-freiheit.net/mfg/](http://www.muelheimer-freiheit.net/mfg/)

[www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)

[www.nahverkehr-online.de](http://www.nahverkehr-online.de)

[www.verkehrsinfos.nrw.de](http://www.verkehrsinfos.nrw.de)

ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln

Mülheimer Fahrrad Gruppe mfg

Pro Bahn

Verkehr allgemein

# Autofrei wohnen in Köln



**Solarpassiv-  
Eigentumswohnungen  
Stadthäuser  
Eigentumswohnungen**

Kontrola Treuhand GmbH & Co. KG  
Aachener Straße 524 – 528  
50933 Köln  
Frau Dzionsko berät Sie gerne!  
Tel.: 0 22 02 - 45 96 85  
Mobil: 0170 - 3 46 64 46  
E-Mail: [info@kontrola.de](mailto:info@kontrola.de)  
[www.stellwerk60.de](http://www.stellwerk60.de)



**Stellwerk 60**  
autofrei wohnen in Köln

## VCD 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 Reising, Roland Schüler
- Anschrift** VCD-Büro, Alte Feuerwache,  
Melchiorstraße 3, 50670 Köln  
Tel.: (02 21) 7 39 39 33 E-Mail: [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de)  
Fax: (02 21) 7 32 86 10 Internet: [www.vcd-koeln.de](http://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 Kreisverbandes Köln und Umgebung erfahren?
- Ein Anruf im VCD-Büro oder eine Anfrage per E-Mail führt zu den gewünschten Informationen oder Personen.

## Impressum

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

**Redaktion:** Reiner Kraft, Markus Meurer,  
Christoph Reising, 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:** 2.500 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.

## Friedensbildungswerk Köln

staatl. anerkannte Einrichtung NRW  
ab 01.02.09 Obenmarspforten 7-11 • 50667 Köln • Tel.: 0221 – 952 19 45 • Fax: 0221 – 952 19 46 •  
Email: [fbkkoeln@t-online.de](mailto:fbkkoeln@t-online.de) • [www.friedensbildungswerk.de](http://www.friedensbildungswerk.de)

Bildungsurlaube • Sprachen • Mediation • Konfliktlösung

[www.friedensbildungswerk.de](http://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 Neugriechisch in drei Stufen, Niederländisch in drei Stufen, Polnisch und Russisch an.

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

### Beginn der Demokratisierung 1945-1949

60 Jahre Grundgesetz  
Diskussion mit Gerhard Baum und Roland Roth am Do 23.04. 2009, 20.00 Uhr

Frieden riskieren – EU und Friedenspolitik mit Rolf Mützenich, Paul Schäfer und Angelika Beer

Di 19.Mai 2009, 20.00 Uhr

### Spuren der Demokratie

Eine Bildungsreise an die Orte deutscher Demokratiegründung mit Markus Graf, Historiker  
11.05. – 15.05.2009

### NEUE ADRESSE:

Obenmarspforten 7-11



## In eigener Sache Wechsel im VCD-Büro

Seit November finden Sie im VCD-Büro Ralph Herbertz als neuen Ansprechpartner. Er ist Verkehrsplaner und seit vielen Jahren in Köln verkehrspolitisch aktiv, unter anderem als einer der Initiatoren der autofreien Siedlung Stellwerk 60.



## 16. Januar 2009 Einladung zum Neujahrstreffen

Mitglieder, Freunde, Freundinnen und Interessierte sind **herzlich eingeladen** zum Neujahrstreffen des VCD Kreisverbands Köln und Umgebung

**am Freitag, den 16. Januar 2009,  
ab 19.30 Uhr im Café Elefant,  
Weißenburgstraße 50,  
Köln-Agnesviertel.**

## 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!



## Clever. Ökologisch. Mobil

### Sie wollen Mitglied werden?

Einfach Coupon ausfüllen, abtrennen und einsenden oder faxen an:  
**Verkehrsclub Deutschland (VCD)**  
Bundesgeschäftsstelle  
Kochstraße 27  
10969 Berlin  
Fax 030/28 03 51 - 10

**Weitere Informationen:**  
Telefon: 030/28 03 51 - 0  
E-Mail: [service@vcd.org](mailto:service@vcd.org)  
Internet: [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

#### Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

Ich trete dem VCD zum 01.  . 20  bei.

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitgliedschaft  | Jahresbeitrag<br>44 Euro |
| <input type="checkbox"/> Haushaltsmitgliedschaft<br>alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!) | 55 Euro                  |
| <input type="checkbox"/> Reduzierter Beitrag<br>(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)                              | 22 Euro                  |
| <input type="checkbox"/> 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**



# Ihr Beitrag zum Klima?

## Mehr Bus & Bahn fahren!

Einfach mal das **CityTicket** testen: Wählen Sie für eine Fahrt innerhalb von Köln am Automaten die Preisstufe 1b.

Entspannt durch die Freizeit rauschen. Mit dem bequemen **TagesTicket**: für eine Solotour, oder eine Gruppentour zu 2–5 Leuten. Ganz Köln mit Preisstufe 1b!

Oder direkt zum Abo durchstarten, und die stärksten Rabatte absahnen! Ein Muss in jedem Haushalt:

Ein **FormelgTicket** – reihum für alle. Vor 9 Uhr: **MonatsTicket** im Abo, und **Aktiv60Ticket**, für Junge über 60.

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



**Menschen bewegen**