



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung

In dieser Ausgabe:

- **Wofür drücken?**
Auswertung der VCD-
Ampelaktion
- **Warum autofrei?**
Gedanken zur
Stadtentwicklung
- **Wo radeln sie?**
Radverkehr in Köln
nachgezählt
- **Wie fahren?**
Bahnverkehr während
der Umgestaltung der
Haltestelle Ebertplatz



Anzeige

Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde!

Wer in diesem Frühjahr mit offenen Augen durch die Stadt streift, radelt oder geht, kann bemerken: Es tut sich was! Viele Straßenabschnitte werden neu asphaltiert – auch solche, wo man sich als nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer fragt, ob das wohl nötig war.

Sicher, ein neuer **Fahrbahnbelag** auf einer Straße ohne Radweg ist auch für Zweiradfahrer eine schöne Sache. Aber es bleibt die Frage, was mit Strecken ist, wo der Radler von der Straße weichen **muss**. Große Ärgernisse in unserer Stadt sind vor allem die Rheinbrücken und die möglichen Zufahrten zu ihnen und die Wege rund um die Universität. Hier sind seit vielen Jahren die Oberflächen mangelhaft. Kleine Verbesserungen änderten nichts an einer insgesamt unbefriedigenden Gesamtsituation für den Radverkehr. Wie es kommt, dass Straßen wie der Gottesweg in Sülz, der Duffesbach und der Griechenmarkt in der südlichen Neustadt neue Fahrbahndecken bekommen, aber Radwege beispielsweise entlang der Inneren Kanalstraße sich seit Jahren eher für Mountainbike-Wettbewerbe als für das Alltagsradeln eignen, das müssen uns die Zuständigen in der Verwaltung noch erklären.

Wir freuen uns darauf, dass (auch) der Radverkehr in Zukunft dort Verbesserungen erfährt, wo sie noch gar nicht nötig sind ...

Das Schwerpunktthema dieser RHEIN-SCHIENE ist die VCD-Aktion **Ärgerampeln** – auch dies ist ein weites Feld, um gegen die permanente Vernachlässigung des nichtmotorisierten Verkehrs anzugehen. Die Vielzahl der Einsendungen und Meldungen zeigt, dass dieses Thema vielen Menschen unter den Nägeln brennt.

Schön wäre es, viele von denen, die uns ärgerliche Ampeln genannt haben, auf unserer diesjährigen **Mitgliederversammlung am Dienstag, den 17. Juni** um 19.30 Uhr in der Alten Feuerwache im Kölner Agnesviertel begrüßen zu können.

Vielleicht also bis zum 17. Juni!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Anzeige

Inhalt

Fuß- und Radverkehr

Auswertung der VCD-Ampelaktion:

Köln – Stadt der ärgerlichen Ampeln.....	4
Severinstraße: Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer	6
Neues vom Fahrradbeauftragten	7
Eröffnung des Bahnradwegs Aachen – Köln	8
Mülheimer Fahrrad Gruppe: Das letzte halbe Jahr	9

Nahverkehr

Nachtverkehr in Köln: Großstädtisches Angebot?.....	9
Haltestelle Ebertplatz: Bahnfahren während des Umbaus..	10
Ideen für den Kölner Westen:	
Klüttenbahn und Straßenbahn.....	12
Linie 16: Dreißig Jahre rote Ampeln	13
Entwicklungskonzept: Streichung einer Stadtbahntrasse ...	14
Fehlende Phantasie am Phantasialand	14

Autofrei

Kritische Gedanken zur Stadtentwicklung.....	16
Impressionen: Ostern in der Autofreien Siedlung.....	17
Fahrrad-Sternfahrt am autofreien Sonntag.....	27

Verkehrsplanung

Bonner Straße:	
Was ist ein Kompromiss und wer zahlt ihn?.....	18
Masterplan für die Kölner Innenstadt: Phase 1	19
Kölner Bürgerhaushalt:	
Viele Vorschläge zum Radverkehr	20
Schadstoffplakette: Ein netter Service!.....	21

Bahnverkehr

DB Regio: Der verlässliche Notfallplan	20
Auf Entdeckungstour durch die Vulkaneifel.....	22
Kölner Umland: Bahnstrecken mit Ausflugsverkehr	24
Deutsche Bahn: Neue Services im Internet	24

Flugverkehr

Der Nachtflug.....	21
--------------------	----

Service

Kontakte – Infos – Hilfe	21
--------------------------------	----

VCD

Einladung zur Mitgliederversammlung 2008	15
Preisrätsel.....	22
VCD Köln: Kontakte	26
Impressum.....	26
Spendenauf Ruf	27
Mitgliedsantrag	27

Ergebnisse der VCD-Ampelaktion

Köln – Stadt der ärgerlichen Ampeln

Die VCD-Ampelaktion ist abgeschlossen: 274 Kölnerinnen und Kölner nutzten den Meldebogen in der RHEIN-SCHIENE oder auf unserer Website, um uns ärgerliche Ampeln zu nennen. Hier die Ergebnisse.

Insgesamt gingen über 400 Einzelmeldungen bei uns ein, von denen 381 verwertbar waren. Betroffen fühlten sich die Einsender in gleicher Weise als Fußgänger wie auch als Radfahrer.

Die gemeldeten 217 Ampelanlagen verteilen sich uneinheitlich über das Stadtgebiet. Die meisten liegen in der Innenstadt und den unmittelbar benachbarten Stadtteilen, also in Gegenden, wo besonders viele Fußgänger und Radfahrer unterwegs sind.

Was sind die wesentlichen Ergebnisse der Aktion?

Kaum einem Einsender reichte es, einen der vorgegebenen Veränderungsvorschläge anzukreuzen. Zusätzlich erläuterten fast alle das Problem ausführlich. Bestimmte Kritikpunkte wiederholen sich auffallend. Hier der Versuch einer Zusammenfassung:

1. Fußgänger- und radfahrerfeindliche Ampeln sind ein **flächendeckendes Problem**. Denn jede der 217 gemeldeten Ampelanlagen wurde im Durchschnitt nur 1,4-mal genannt. Nur 29 Anlagen, also gerade 13 %, wurden häufiger als zweimal gemeldet, die allermeisten (67 %) nur ein einziges Mal. Hätten noch mehr Personen teilgenommen, wären vermutlich weitere Anlagen genannt worden. Es würde also nicht reichen, die Schaltungen einiger weniger Ampeln zu ändern oder sie abzuschalten. Es sind vielmehr allgemeine Anforderungen zu formulieren und flächendeckend umzusetzen. Vom Technischen Rathaus bis hin zum Stadtteilpolitiker vor Ort sollte sich hierbei jeder herausgefordert sehen.
2. Das Thema Ampelschaltungen setzt erhebliche **Emotionen** frei. Ausführlichkeit und Darstellungsweise vieler

Zusendungen lassen auf angestaute Frustrationen schließen. Man ärgert sich schließlich täglich. Für viele – so scheint es – diene unsere Aktion als emotionales Ventil. Hierzu gehört oft auch die Beichte, die betreffende Straße häufig bei „rot“ zu queren und dies angesichts der nicht nachvollziehbaren Ampelschaltung auch als legitim zu betrachten. Fazit: Bußgelder gegen „Rot-Sünder“ zu verhängen, löst nicht das Problem, sondern erzeugt allenfalls ein Gefühl des Nichtverstandenwerdens bis hin zur reinen Wut. Denn die Betroffenen sehen sich in erster Linie als Opfer und nicht als Täter. Ampeln sind in Köln vor allem eine Aufgabe für Politiker und Verwaltung und dann erst für die Polizei.

3. Generell werden die Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer als zu lang empfunden. Nicht selten werden sie in Köln als besonders katastrophal im Vergleich mit anderen Großstädten eingestuft. Es gibt Fakten, die dies bestätigen. Der Zwang, an sehr vielen Ampeln einen **Druckknopf** betätigen zu müssen, um irgendwann „grün“ zu erhalten, steigert diese Frustration. Dass dennoch „nur“ 24 % die Demontage von Druckknöpfen fordern, liegt daran, dass viele das Problem anders lösen wollen: Sie erwarten nicht die Demontage der Knöpfe, sondern stattdessen nach Betätigung ein promptes „grün“.
4. Es gibt eine deutlich Konzentration von Nennungen entlang Hauptverkehrsachsen, die neben Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr auch den **schienengebundenen ÖPNV** zu bewältigen haben. Wo eine grüne Welle sowohl für Autos als auch für die Stadtbahn geschaltet wird, kommen querende Fußgänger und Radfahrer zu kurz. Aber was hat der ÖPNV-Nutzer von der einfahrenden schnellen Bahn, wenn er sie nicht erreicht, weil er zu lange vor einer roten Ampel warten musste?
5. Etliche Ampelanlagen, die von den Einsendern als überflüssig angesehen

werden, haben alleine ihre Rechtfertigung in der **Schulwegsicherung**. Viele Eltern glauben immer noch, dass eine Ampel für ihre Kinder die sicherste Lösung sei. Hier weisen einige Einsender auf die strapazierte Geduld von Kindern bei langen Wartezeiten hin. Das führe dazu, dass die Kinder schließlich doch bei „rot“ gehen, insbesondere bei fehlendem Querverkehr. Kindliche Psyche verträgt nur kurze Wartezeiten. Und dem Knopfdrücken muss unmittelbar ein Erfolgserlebnis folgen. Viele Ampeln bewirken somit für Kinder nicht mehr Sicherheit, sondern verführen zum Leichtsinn.

6. Als großes Ärgernis und Gefahrenquelle werden immer wieder unkoordinierte Schaltungen der Fußwegsignale beschrieben, die eine Überquerung der Straße in einem Zuge verhindern. Häufig ist dies ein Resultat eigener Ampelphasen für abbiegende Kfz. Die Folge ist oft eine Querung bei „rot“, um die zweite Ampel wenigstens bei „grün“ zu schaffen. Auf der **Mittelinsel warten** zu müssen bis zum nächsten Ampelumlauf, dafür hat kein Betroffener Verständnis und wird auch keinem anderen Verkehrsteilnehmer zugemutet.

Mindestanforderungen

Neben der allgemeinen Forderung nach längeren und besser koordinierten Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer lassen sich aus den Einsendungen vier konkrete Mindestanforderungen an Kölner Ampelanlagen ableiten:

- Eine Druckknopfampel muss garantieren, dass wenige Sekunden nach ihrer Betätigung unabhängig vom Umlauf „grün“ geschaltet wird.
- Vor Einfahrt einer Straßenbahn muss der querende Fußgängerverkehr eine Grünphase erhalten.
- Auch mehrspurige Straßen müssen mit einer Grünphase, mindestens jedoch innerhalb eines Ampelumlaufs zu queren sein.

- Ampelanlagen, bei denen es während einer Rotphase (so gut wie) keinen querenden Verkehr gibt, sind abzuschalten und gegebenenfalls durch andere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zu ersetzen.

Ampelanlagen, an denen diese Anforderungen nicht umgesetzt sind, missachten Grundstrukturen im menschlichen Verhalten. Und werden folglich häufig nicht beachtet. Von ihnen gehen daher Gefahren aus.

Wie geht es weiter?

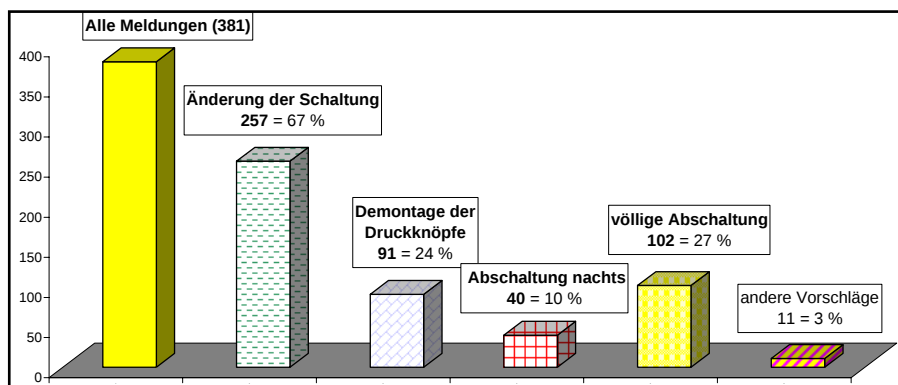
Für uns ist die Auswertung der Meldebögen nur ein erster Schritt. Wir sehen uns nun in der Verantwortung, die Ergebnisse weiter zu transportieren:

1. Die Stadtverwaltung erhält von uns eine Liste aller gemeldeten Ampeln einschließlich der so wichtigen Erläuterungen der Einsender. Die Anlagen wurden hierfür von uns kartiert und nach Stadtbezirken sortiert.
2. Alle Bezirksvertretungen, also die Politiker vor Ort, erhalten eine Zusammenstellung der entsprechenden Meldungen aus ihrem jeweiligen Stadtbezirk.
3. Wir werden die Ergebnisse dieser Aktion der Presse vorstellen.
4. Schließlich planen wir für den Sommer eine Podiumsdiskussion, zu der wir Verantwortliche aus Politik und Stadtverwaltung einladen möchten. Wir empfehlen, auf die Ankündigungen in der Presse zu achten. Oder lassen Sie sich in unserem VCD-Büro in unseren E-Mail-Verteiler zum Thema Ärgerampeln aufnehmen (info@vcd-koeln.de). Die Teilnehmer der Ampelaktion werden wir hierzu in jedem Fall einladen.

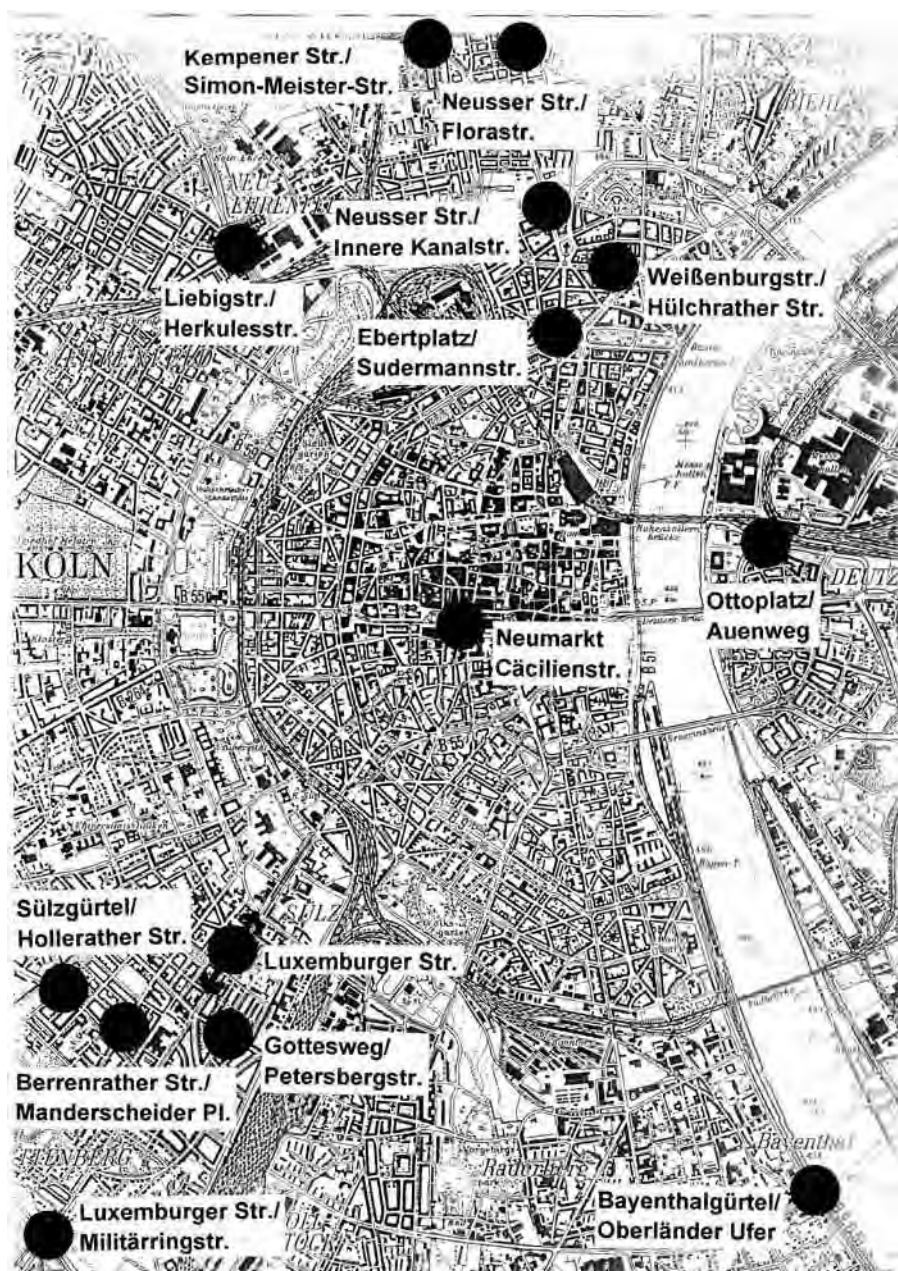
Schlussbemerkung

Erstes Ziel der Kölner Ampelplaner war bisher, ein überflüssiges Warten motorisierter Verkehrsteilnehmer zu verhindern. Dem dient der Einsatz aller Technik. Unsere Ampelaktion hätte Erfolg, wenn am Ende den Verantwortlichen jeder unnütz vor einer roten Ampel wartende Fußgänger oder Radfahrer in gleicher Weise ein Gräuel wäre.

Volker Kunstmann



Von 381 Meldungen enthalten als Änderungsvorschlag ...
(Mehrfachnennungen waren möglich)



Die Erste Liga der Ärgerampeln. Zu den meistgenannten Signalanlagen gehören ferner in Mülheim die Kreuzungen Herler Ring/Wichheimer Straße und Frankfurter/Heidelberger Straße sowie in Kalk die Kreuzungen Frankfurter/Ostheimer Straße und Vingster Ring/Ostheimer Straße.

Neugestaltung Severinstraße

Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer

Im Gefolge des U-Bahn-Baus wird die Severinstraße neu gestaltet. Was bringt dies insbesondere Fußgängern und dem Radverkehr?

Der aktuelle Entwurf zur Neugestaltung der Severinstraße zeigt Erfreuliches: Autos bekommen weniger, Fußgänger und Radfahrer mehr Raum. Die Umwandlung in eine Tempo-20-Zone und nur einseitiges Parken erhöhen zudem die Aufenthaltsqualität der Straße. Daneben wird die Öffnung für Radfahren in Gegenrichtung der Verbindungsfunktion der Severinstraße im Radverkehrsnetz der Stadt gerecht. Damit steigt auch die Attraktivität der Straße für manchen radfahrenden Kunden, der ihr bislang wegen der schlechten Erreichbarkeit fernblieb.

Der grundlegende planerische Ansatz des Entwurfs ist also zu begrüßen. Beim näheren Betrachten fallen allerdings Details auf, die besonderer Beachtung in der weiteren Planung bedürfen.

Fahrbahngestaltung und Tempo-20-Zone

Mit Ausnahme eines kleinen Bereichs am Severinskirchplatz ist bituminöse Fahrbahnbefestigung vorgesehen – also ein Belag, der Auto- und auch Radfahrer leicht zu überhöhtem Tempo verleitet, was durch den geradlinigen Verlauf der Straße noch verstärkt wird. Auf dem Eigelstein, der ja ein Modell für Köln sein soll, sind mit durchgehender Pflas-

terung der Fahrbahn gute Erfahrungen gemacht worden. Wenn eine solche, etwa aus Kostengründen, für die Severinstraße nicht gewollt ist, sollte zumindest im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen Betonsteinpflaster verwendet und dazwischen um weitere kurze Pflasterabschnitte ergänzt werden, um die lange schwarze Gerade aufzubrechen und optische Anreize zur Temporeduzierung zu bieten.

Fahrbahnbreite

Die Fahrbahnbreite von vier Metern einschließlich der Rinnen entspricht dem Querschnitt des umgestalteten Eigelsteins. Diese Breite gewährleistet einen problemlosen Radverkehr in Gegenrichtung – allerdings nur solange diese auch zur Verfügung steht. Leider zeigt die Erfahrung vom Eigelstein, dass die Fahrbahnbreite häufig durch ungenau geparkte Fahrzeuge deutlich reduziert wird. Neben den Nachteilen und Gefährdungen für den Radverkehr führt dies auch zur Sperrung der Fahrbahn, wenn ein Lkw nicht mehr passieren kann.

Man sollte anstreben, solche Probleme an der Severinstraße zu vermeiden. Bislang ist dort für die Gehwege und Parkstreifen ein einheitliches Pflaster geplant. Dies ist problematisch, wie die Erfahrungen am Eigelstein belegen. Es sollten dauerhaft deutliche Helligkeitsunterschiede von Parkierungsfläche zu Gehweg und Fahrbahn inklusive Rinnstein bestehen. Da parkende Fahrzeuge häufig den Rinnstein mitbenutzen und damit die Fahrbahn einengen, sollte unbedingt zwischen Rinne und Parkstreifen ein mindestens 15 Zentimeter breiter Abstandsstreifen eingefügt werden.

Sehr zu begrüßen ist, dass im Gegensatz zum Eigelstein auf der linken Fahrbahnseite, wo Fahrzeuge besonders ungenau abgestellt werden, kein Parken vorgesehen ist. Allerdings sind dort auf mehr als der halben Strecke Lieferzonen ausgewiesen. Dies ist mit dem Radver-

kehr in keiner Weise vereinbar. Wie der unten dargestellte Regelquerschnitt mit dem eingeblendeten maßstäblichen Verkehrsraum des Radverkehrs (1,00 m + 2 x 0,25 m) zeigt, reicht der verbleibende Raum definitiv nicht aus. In diesem Punkt kann der vorgelegte Entwurf als Mogelpackung bezeichnet werden, die dringend überarbeitet werden muss.

Geöffnete Einbahnstraße verdeutlichen

Um allen Verkehrsteilnehmern den zulässigen Radverkehr in Gegenrichtung durchgängig zu signalisieren, sollten in geeigneten Abständen kurze Abschnitte von Radstreifen-Markierungen mit Piktogrammen angeordnet werden. Hierzu bieten sich vor allem die südlichen Seiten der Kreuzungsbereiche an, damit die Markierungen auch von einbiegenden Autofahrern wahrgenommen werden.

Freihaltung Gehwege

Gestalterisch wünschenswert ist der Verzicht auf Poller, auch im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen. Jedoch sollte in den ersten Monaten beobachtet werden, ob die Disziplin der Verkehrsteilnehmer ausreicht oder doch noch Poller nachgerüstet werden müssen.

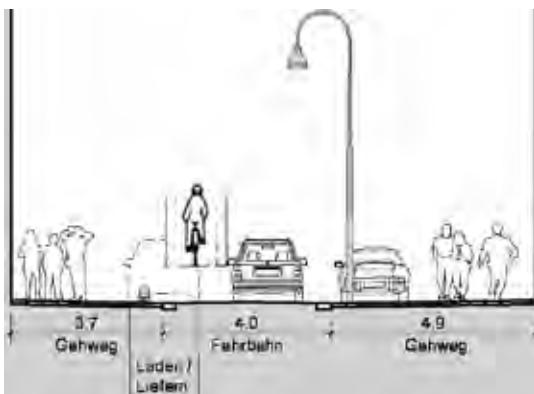
Fahrradabstellanlagen

In Einkaufsstraßen wie der Severinstraße kommen mehr Kunden mit dem Fahrrad als mit dem Auto. Daher ist ein ausreichendes Angebot für den ruhenden Radverkehr unbedingt erforderlich. Um dem weiter steigenden Bedarf gerecht zu werden und den ruhenden Radverkehr besser zu ordnen, muss die Planung nachgebessert werden.

Veloroute Wälle

Da der vorliegende Entwurf kurz vor der Severinstorburg endet, kann nicht beurteilt werden, ob die Veloroute auf den Wällen ausreichend berücksichtigt ist.

Ralph Herbertz



Regelquerschnitt mit eingeblendetem Verkehrsraum des Radverkehrs in Gegenrichtung

Neues vom Fahrradbeauftragten

Erste Teilziele erreicht

Beginnend mit dieser Ausgabe berichtet Jürgen Möllers, der neue Fahrradbeauftragte der Stadt Köln, regelmäßig in der RHEIN-SCHIENE.

Beim Internetauftritt, mit Radverkehrserhebungen und neuen Abstellanlagen konnten wir in den letzten Wochen deutliche Zeichen setzen.

Internetauftritt

Die Rubrik „Aktuelles und Aktionen“, in der wir über Aktivitäten der Stadt zum Thema Fahrrad berichten (www.stadt-koeln.de/verkehr/radverkehr/), ist ein voller Erfolg. Mittlerweile veröffentlichten wir im Schnitt eine Meldung pro Woche. Es freut uns sehr, dass die Meldungen auch auf anderen Internetseiten verwertet werden, etwa bei der Mülheimer Fahrrad Gruppe.

fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de, die neue E-Mail-Adresse, wird sehr gut angenommen. Nach einem Bericht in der Kölner Presse im April haben wir beispielsweise über 50 E-Mails in nur drei Tagen erhalten. Erstaunlich, dass ein Drittel der Personen, die sich bei uns melden, zum ersten mal davon gehört hat, dass es einen Fahrradbeauftragten bei der Stadt Köln gibt.

Abstellanlagen

Hier liegen wir im Soll: Im Sommer 2008 werden wir die 1000ste neue Fahrradabstellmöglichkeit im öffentlichen Raum innerhalb von zwölf Monaten schaffen – damit etwa fünfmal soviel wie in der Vergangenheit. Schwerpunkte sind die Innenstadt, Geschäftsbereiche und Haltestellen, wir versuchen aber auch, die Anfragen aus der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Eine neue Dimension haben wir in der Südstadt mit knapp 200 Abstellmöglichkeiten im Zuge der Umgestaltung der Alteburger Straße erreicht. Dieser flächenhafte Ansatz soll bei entsprechender Nachfrage auch in Zukunft verfolgt werden. Hinzu kommen Sonderanfertigungen wie kleine Haarnadeln bei Kindertagesstätten oder neue Typen, die

wir in Zukunft für Haltestellen einsetzen und zunächst am Bahnhof Lövenich testen wollen.

Radverkehrserhebungen

Die ersten großräumigen Erhebungen in Köln wurden im Oktober an rund 40 Stellen durchgeführt. Es gibt klare Ost-West- (Aachener/Zülpicher Straße, Neumarkt, Deutzer Brücke, Deutzer Freiheit, Kalker Hauptstraße) und Nord-Süd-Routen (Neusser Straße, Eigelstein, Hohe Pforte, Bonner Straße) mit 3.000 bis 5.000 RadfahrerInnen in den 14 Stunden zwischen 6 und 20 Uhr.

Gleichzeitig wurden im Oktober an vier Stellen 14-Tage-Messungen durchgeführt. Der 24-Stunden-Spitzenwert von bis zu 7.000 RadfahrerInnen wurde an der Zülpicher Straße (Mensa) gemessen. Bei den zweiwöchigen Messungen stellte sich heraus, dass bei den Alltagsradlern die Temperatur fast gar keine und Regen nur eine geringe Rolle spielt (im Gegensatz zu den Freizeitradlern am Wochenende). Interessant auch, dass an den Ringen 4.200 RadlerInnen unterwegs sind und auf der parallel verlaufenden Veloroute (Wälle) nur 900.

Beabsichtigt ist, in Zukunft einmal jährlich in großem Umfang eine Erhebung durchzuführen. Zusätzlich sollen vier automatische Zählstellen eingerichtet werden: Neumarkt, Mensa, Deutzer Brücke und Hohenzollernbrücke. Hier-

durch können Wettereinflüsse, Ferien, Wochentage und die Jahresentwicklungen des Radverkehrs ausgewertet und dokumentiert werden.

Bürgerhaushalt und Handlungsansätze

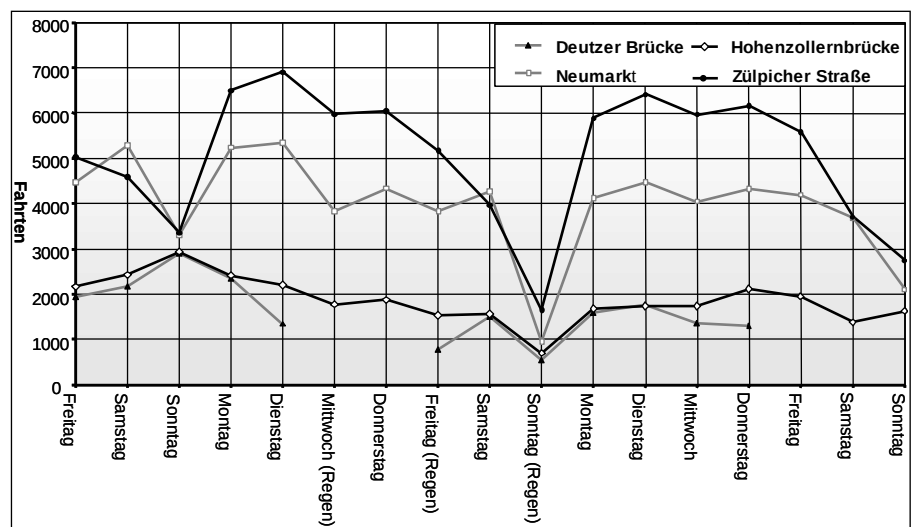
34 der 100 am meisten genannten Vorschlägen für den Bürgerhaushalt zum Thema „Straßen, Wege, Plätze“ waren zum Radverkehr. In einem Handlungskonzept sind von der Verwaltung Maßnahmen aufgeführt worden, in denen

- externe Verkehrsplanungsbüros konkrete Lösungen zu den eingereichten Vorschlägen erarbeiten sollen und
- Mittel für die Sanierung von Radwegen bereitgestellt werden.

Zudem sind Mittel für mehr Personal beziffert worden, damit die Vorschläge aus dem Bürgerhaushalt umgesetzt werden können, die zum Radverkehr gemacht worden sind. Über die Vorlage wird derzeit in den Ausschüssen beraten.

Ein weiterer Handlungsansatz ist der Abgleich der Unterhaltungsmaßnahmen für Straßen mit den Belangen des Radverkehrs und die Einplanung von Instandsetzungsmaßnahmen von Radwegen. Derzeit ist geplant, in den nächsten ein bis drei Jahren etwa 50 Maßnahmen durchzuführen, mit denen der Radverkehr gefördert wird.

Jürgen Möllers



Radverkehr an automatischen Zählstellen vom 12. bis 28. Oktober 2007

1. Juni 2008

Eröffnung des Bahnradwegs Aachen – Köln

Am 1. Juni 2008 ist es soweit: Dann wird der Kreisverband Aachen-Düren des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) mit Radtouren und einem Bahnhofsfest in Düren den Bahnradweg Aachen – Düren – Köln offiziell eröffnen.

Einen vergleichbaren Radweg gibt es in Deutschland bisher noch nicht. Es gibt zwar viele Radwege auf ehemaligen Bahntrassen oder an einer Bahnstrecke entlang, aber noch keinen Themenradweg mit dem Thema Bahn!

Auf dem neuen Bahnradweg will der VCD möglichst vielen Menschen die Funktionsweisen, die Vorzüge, aber auch die Gefahren des Verkehrsmittels Bahn erläutern.

Gedacht ist der Bahnerlebnisradweg vor allem für Familienausflüge. Es gibt auf dem „Kernstück“ zwischen Düren und Horrem Stationen mit Texten und kleinen Aufgaben. Die Kinder können nicht nur etwas lernen, sondern am Ende auch Preise gewinnen, wenn sie den ausgefüllten Antwortbogen abschicken.

Der Weg wurde als Reaktion auf die sehr große Nachfrage nach VCD-Bahnhofsführungen im Raum Aachen-Köln von der Arbeitsgruppe Mobilitätsberatung im VCD Aachen-Düren errichtet.

Georg Schmitz vom VCD: „Wir haben damit absolutes Neuland betreten

und hoffen, dass nun viele Menschen Spaß auf der Route haben werden! Die im Vorjahr eröffnete Neffelbachroute zwischen Sindorf und Heimbach, der Ruruferradweg Heimbach – Düren und das Stück des neuen Bahnradwegs von Düren nach Sindorf ergeben zusammen nun auch eine sehr schöne Rundreise, zum Beispiel für einen Wochenendausflug mit einer Übernachtung!“

Der „Bahnradweg“ führt von Aachen nach Köln meistens so nah wie möglich an der Bahnstrecke entlang und verläuft dabei vor allem auf Feldwegen oder verkehrsarmen Strassen. Es ist möglich, an allen Bahnhöfen auf die Züge der Linien RE 1, RE 9 und S 12 zu wechseln.

Der Bahnerlebnisradweg ist auf der extra erstellten Internetseite ausführlich beschrieben und in der neuen Radverkehrskarte des Rhein-Erft-Kreises (Ausgabe 2007) bereits aufgenommen, die die gesamte Route zwischen Düren und dem Kölner Hauptbahnhof abbildet. Ergänzend wird empfohlen, die Radwanderkarte des Kreises Aachen mitzunehmen, in der die Route jedoch noch nicht enthalten ist. Es gibt keine Beschilderung an der Route! Es gibt aber eine sehr schöne Begleitbroschüre für 3,- €. Alle Infos unter www.bahnradweg.de.

Zur Eröffnung des Bahnradwegs am 1. Juni gibt es begleitete Radtouren von Aachen nach Düren und von Düren nach



Der Bahnradweg zwischen Aachen und Köln – ein neuer Freizeitradweg im Umland

Horrem mit Rückreisemöglichkeiten in Sonderbussen oder Zügen.

Zwischen 14 Uhr und 15 Uhr wird die Eröffnung durch verschiedene Bürgermeister im Bahnhof Düren stattfinden. Live-Musik, zahlreiche Infostände, Getränkestand, eine Fahrzeugschau der Verkehrsbetriebe und ein Sonderöffnungstag („Tag der offenen Tür“) der Bahnhofsmmission und weiterer Einrichtungen sind geplant. Es finden außerdem Sonderfahrten auf der Bördebahn zwischen Düren und Euskirchen statt!

VCD Aachen-Düren




Fahren Sie gerne Rad?

Die Broschüre zum Bahnradweg gibt es nun im Handel!

Infos: www.bahnradweg.de

Eröffnung mit Bahnhofsfest
am 1.6.08 von 12 bis 17 Uhr im Bf Düren!

Mit freundlicher Unterstützung der 

Anzeige

Mülheimer Fahrradgruppe

Das letzte halbe Jahr

Auch im letzten halben Jahr gab es wieder den üblichen „Kleinkram“: Wir haben Gefahrenstellen wie Schlaglöcher (Auffahrt Mülheimer Brücke) oder eine Asphaltverwerfung (Dünnwalder Kommunalweg) gemeldet, die auch umgehend beseitigt wurden. Die Verwaltung fackelt nie lange mit der Beseitigung von Gefahrenstellen – ein Lob ohne Wenn und Aber ist fällig. Das Gleiche gilt für das Aufstellen von Radständern, wenn auch hier die Bearbeitungszeiten deutlich länger sind. Die KVB hat auf unseren Antrag hin den Gleis-Überweg am Arnsberger Platz in Buchheim neu gestaltet. Jetzt können auch Liegeräder und Fahrräder mit Anhänger gefahrlos passieren (siehe Foto).

Mülheimer Brücke

Kleine Fortschritte sind bei der Verbesserung der Verkehrssituation auf der Mülheimer Brücke zu verzeichnen: Auf der linksrheinischen Rampe hat die Verwaltung begonnen, die Beschilderung zu verbessern. Selbst Ortskundige scheitern bislang dabei, die richtige Auffahrt auf die jeweils richtige Seite der Brücke zu finden. Wir stellen uns vor, zuerst alle „weichen“ Maßnahmen auszuprobieren, die möglich sind. Dazu gehört zuallererst eben eine verbesserte Ausschilderung. Die ist aber noch nicht vollständig, wir bleiben am Ball.

Feinstaubmessungen

Unser Antrag, die Infrastruktur für den Rad- und Fußgängerverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen im Bereich der Messstation Clevischer Ring zu verbessern, soll die Verkehrsarten fördern, die keinen Feinstaub emittieren.

Der Radweg Keupstrasse wurde in der Bezirksvertretung abgelehnt. Dem Radweg Frankfurter Straße wurde eine Tempo-30-Lösung entgegengesetzt. Die Schließung der Radweglücke Clevischer Ring steckt irgendwo in der Pipeline. Insgesamt, vier Monate nach Einführung der Umweltzone, ein verkehrspolitischer Ansatz, den leider niemand ernsthaft verfolgt.

Velo2010

Die Internetseite des Expertenkreises war ohne Vorwarnungen in einer „Baugrube“ verschwunden. Der Grund war eigentlich ein guter: Die Seite wird gründlich überarbeitet und die Funktionalität verbessert. Und gründlich, wie man in Deutschland an manchen Orten noch arbeitet, die alte Seite erst mal abgeschaltet. Auf unsere Nachfrage hin wurde die alte Seite geschwind wieder ins Netz gestellt, bis die neue fertig ist.

Aktionen

Wir organisieren im September 2007 wieder einen Informationsstand auf dem „Markt der Möglichkeiten“ auf dem



*Jetzt auch für Liegeräder geeignet:
Gleis-Überweg in Köln-Buchheim*

Wiener Platz. Ebenfalls im Herbst haben wir uns intensiv am Kölner Bürgerhaushalt beteiligt und etliche Verbesserungen für den Radverkehr in unserem Bezirk vorgeschlagen. Damit unsere Fahrradgruppe für die Bürger auch immer „im Blick“ ist, haben wir eine regelmäßige Anzeigenschaltung im Kölner Wochenspiegel begonnen.

Fahrradbeauftragter

Ende Oktober begrüßen wir den neuen Kölner Fahrradbeauftragten Jürgen Möllers und besprechen in kooperativer Atmosphäre die anstehenden Probleme und Vorschläge zum Radverkehr in Mülheim. In der Velorunde April haben wir das Thema „Schrotträder“ ausführlich thematisiert. Da innerhalb der Stadtverwaltung momentan die Zuständigkeiten dezentralisiert werden, bleibt eine Verbesserung der Situation abzuwarten.

Mehr zu unseren Projekten und Aktionen, einen tagesaktuellen Medienspiegel und Unfallmeldungen mit Radfahrerbeteiligung der Kölner Polizei finden Sie unter:

www.muelheimer-freiheit.net/mfg.

Rolf Bauerfeind



Nachtverkehr in Köln

Großstädtisches Angebot?

Chemnitz, Stadt in Sachsen mit gut 250.000 Einwohnern. Aufgrund des Nahverkehrsplans wird zum 31. März 2008 ein ständiger Nachtverkehr von Montag bis Sonntag eingeführt.

Köln, Großstadt am Rhein mit gut einer Million Einwohnern. Hier bleibt der Nachtverkehr auf die Nächte von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen beschränkt. Aufgrund des Nahverkehrsplans wurde zum 5. August 2007 das KVB-Angebot an Stadtbahnen zwischen 23 und 0 Uhr an allen Tagen um 25 Prozent gekürzt. Beide Nahverkehrspläne wurden von der Politik beschlossen. Der VCD Köln

fragt daher die hiesigen Politiker:

- Warum unterstützen Sie die massive Streichung bei den KVB-Bahnen im Nachtverkehr?
- Warum kürzen Sie das Angebot in dem Zeitrahmen, in dem es in den letzten Jahren Fahrgastzuwächse gegeben hat?

Der VCD Köln und Umgebung fordert die Verantwortlichen auf, die Streichung zurückzunehmen und ein großstädtisches ÖPNV-Angebot im Abend- und Nachtverkehr an allen Tagen zu einführen, nicht nur am Wochenende.

Sonja Klug



Haltestelle Ebertplatz

Bahnfahren während des Umbaus

In den Sommerferien vom 26. Juni bis zum 9. August 2008 wird die zentrale U-Bahn Haltestelle Ebertplatz umgebaut. Welche Auswirkungen hat dies für die KVB-Kunden?

Schon ab April werden die zwei äußeren Bahnsteige geschlossen und abgerissen. Im Sommer werden dann die mittleren Bahnsteige umgebaut, damit anschließend ein barrierefreies Ein- und Aussteigen in die Bahnen möglich ist.

Einschränkungen

Die KVB nimmt während dieser Zeit umfangreiche Veränderungen in ihrem Liniennetz vor:

- Linie 5 fährt mit Einzelwagen nur bis Hauptbahnhof,
- Linie 12 fährt von Zollstock nur bis S-Bahn Hansaring,
- Linie 15 fährt vom Ubierring nur bis S-Bahn Hansaring,
- Linie 16 fährt von Dom/Hauptbahnhof über Ebertplatz und Neußer Straße nach Merkenich und
- Linie 18 fährt von Dom/Hauptbahnhof über Ebertplatz und Neußer Straße bis Chorweiler

Ersatzmaßnahmen

Zwischen der Haltestelle Hansaring und dem Wiener Platz in Mülheim verkehren Gelenkbusse der KVB über Ebertplatz, Riehler Straße und Mülheimer Brücke. Ersatz für die Stadtbahn Linie 18.

Zwischen S-Bahn Hansaring und Amsterdamer Straße verkehren Busse über Ebertplatz, Riehler Straße, Amsterdamer Straße bis Nesselrodestraße. Ersatz für die Linie 16

Die Endhaltestelle der Linie 16 Niehl, Sebastianstraße kann über die Haltestelle Neußer Straße/Gürtel und den häufiger fahrenden Bus 147 nach Niehl erreicht werden.

Für die Fahrgäste aus dem Rechtsrheinischen von Thielenbruch über Holweide und Mülheim bietet sich die häufiger fahrende Linie 13 an. Sie verkehrt von Thielenbruch über Mülheim Wiener

Platz und U-Bahnhaltestelle Neußer Straße/Gürtel, wo in die Linien 16 und 18 in Richtung Ebertplatz und Innenstadt umgestiegen werden kann.

Ebenso kann die Linie 3 im rechtsrheinischen für die Fahrt in die Innenstadt genutzt werden. Sie verkehrt in den Sommerferien mit allen Fahrten von Thielenbruch über Holweide und Deutz/Messe in die Innenstadt.

Fahrgäste rund um den Mülheimer Bahnhof können die S-Bahn nach Köln-Hauptbahnhof und Hansaring nutzen. Dies ist eine schnelle Verbindung.

Fahrgäste im Bereich des Wiener Platzes können die Linie 4 über Deutz in die Innenstadt nutzen.

Für die BesucherInnen des Zoos, der Flora und der Rheinseilbahn gibt es leider keinen direkten Anschluss an den Hauptbahnhof. Sie müssen mit den Bussen zum Ebertplatz und dort in die U-Bahn umsteigen oder bis Hansaring und dort in die S-Bahnen umsteigen.

Probleme

Es ist leider noch nicht gesichert, dass die KVB-Busse, die ja die Stadtbahn ersetzen, wirklich freie Fahrt haben. Sie werden an den roten Ampeln stehen, wie immer, denn es gibt keine Ampelvorrangschaltung (trotz der städtischen Verkehrsrechner und der Leitzentrale). Problematisch können für den Busverkehr drei Bereiche werden:

1. die Mülheimer Brücke, die besonders in Richtung Wiener Platz sehr stauanfällig ist,
2. die Umgebung der Haltestelle Zoo, denn hier werden die Baumaterialien und der Bauschutt für und vom Ebertplatz gelagert und abtransportiert und die Fahrbahn folglich eingengt,
3. der Hansaring, besonders an der S- und U-Bahn-Haltestelle, wo die Busse zum Ein- und Aussteigen halten.

Wir erhoffen uns von der Stadt Köln, dass die KVB dabei unterstützt wird, mit den Bussen zu fahren und nicht im Autostau zu stehen.

Weiterhin ist die Haltestelle Neußer Straße/Gürtel eine hoffnungslose Angelegenheit. Die Stadt Köln hat es seit 20 Jahren nicht geschafft, einen ebenerdigen Zugang zur Haltestelle anzulegen und seit 10 Jahren wird der Einbau von Aufzügen geplant. Beides würde ein Umsteigen vom Bus und vom Hochbahnsteig zur U-Bahn für die Fahrgäste angenehmer machen. Doch für so was hat scheinbar keiner im zuständigen Amt ein Interesse. Die Linienveränderungen für den Umbau Ebertplatz wären doch ein weiterer guter Anlass gewesen, die Haltestelle Neußer Straße/Gürtel endlich anzupacken.

Für RadfahrerInnen empfehlen wir den Radfahrstreifen Hansaring zwischen Ebertplatz und Kyotostraße/Am Kumpchenshof zu meiden.

Gute Umfahrungen sind über Sudermannstraße und Maybachstraße oder auf der innerstädtischen Veloroute vom Eigelstein über die Wälle möglich.

Bewertung

Die KVB hat viel erreicht. Gut ist, dass die S-Bahn Haltestelle Hansaring von den Ringbahnen angefahren wird. Gut ist auch, dass es die ganze Bauzeit über ein festes Liniennetz gibt und keine ständigen Veränderungen. Gut ist ferner, dass eine Stadtbahnverbindung während der Bauzeit erhalten bleibt. So können die Fahrgäste von Nippes in die Innenstadt und zurück mit den Bahnen fahren.

Zwei schwere Tage

Es wird zwei Tage geben, die sind für alle katastrophal. Um das alles machen zu können, braucht es eine Weiche im Tunnel Hansaring, die ein- und wieder ausgebaut werden muss. Dies geschieht am Donnerstag, den 26. Juni und am Samstag, den 9. August 2008. An diesen beiden Tagen können die Ringlinien nur bis Friesenplatz fahren. Die Fahrgäste müssen dort in die Busse umsteigen.

Roland Schüller





Schiennennetz

2008

Umbau

Ebertplatz

Freitag, 27. Juni –
Freitag, 08. August

Umbau

Breslauer Platz / Hbf

Diese Station wird wegen des U-Bahnbaus vorauss. bis Ende 2010 umgebaut und ohne Halt durchfahren.

www.nord-sued-stadtbahn.de

Information

Die Schlaue Nummer für Bus und Bahn: **(0 180 3) 50 40 30**

9 Cent/min, aus dem d. Festnetz Mobilfunknetzt zuzüglich

www.kvb-koeln.de

U Stadtbahn
S S-Bahn
RE- und RB-Linien nicht dargestellt
behinderter- freundliche Station außer Linien 13, 16
Park & Ride

Konzeption / Gestaltung
Filberstr. 106, 51 871 Leverkusen
© **U-Design GmbH**
Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

Besonderheiten

Stadtbahnen mit Linienweg u. a. Takt nicht betriebl. Linien

nicht bediente Haltestellen bei Linienweg u. a. Takt

Verstärkung

Verstärkung in H/VZ morgens u. nachmitt.

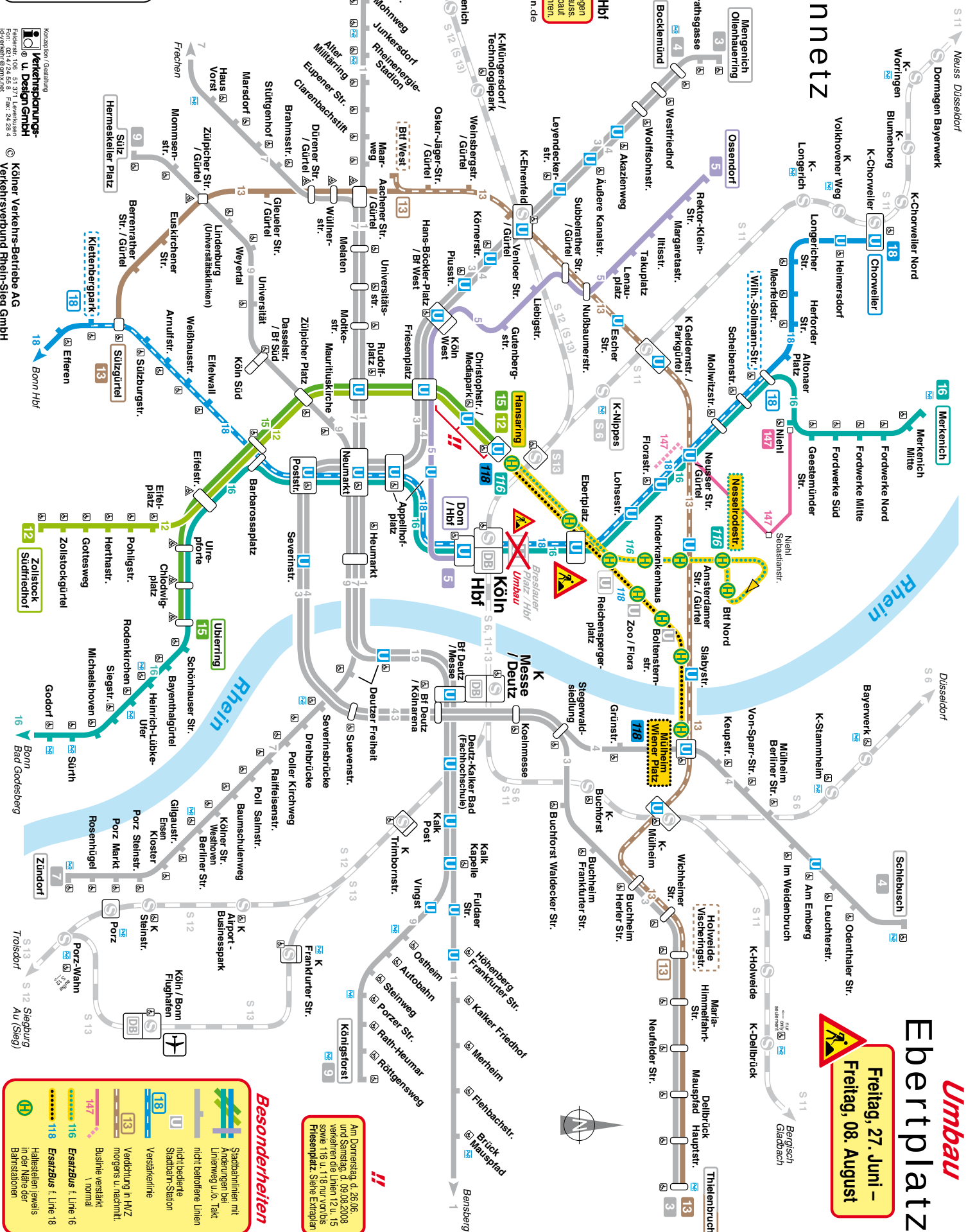
Buslinie verstärkt

ErsatzBus i. Linie 16

ErsatzBus i. Linie 18

Haltestellen jeweils in der Nähe der Bahnhöfen

Am Donnerstag d. 26.06. und Samstag d. 09.06.2008 verkehren die Linien 12 u. 15 sowie 116 u. 118 nur von der Pilsener Platz, siehe Extraplän



Ideen für den Kölner Westen

Klüttenbahn und Straßenbahn

Spannende Entwicklungen und Gedanken zu einer ganz neuen Stadtbahn gib es im Kölner Westen. Auf den Gleisen der HGK (HäfenGüter-Köln), die einen Schienenring um das linksrheinische Köln legen, kann in Teilbereichen eine Stadtbahn fahren.

Früher fuhren hier die Braunkohlenzüge aus den Brikettfabriken in Frechen, daher hat die Strecke auch ihren kölschen Namen: „Klüttenbahn“. Künftig könnte diese Strecke als hervorragende Nord-Süd-Verbindung im Kölner Westen zu einem wichtigen Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs werden.

Von Braunsfeld nach Ossendorf

Die neue Stadtbahn schafft eine Verbindung von der Aachener Straße in Köln-Braunsfeld über Vogelsang und Ehrenfeld zum neuen Entwicklungsschwerpunkt Ossendorf/Butzweiler Hof. Sie verknüpft die Stadtbahnlinie 1, die Linien S 12 und S 13 am S-Bahnhof Köln-Müngersdorf Technologiepark, die U-Bahnen 3 und 4 auf der Venloer Straße und die Linie 5 in Ossendorf.

Unschlagbar ist die Geschwindigkeit der Stadtbahn: nur zehn Minuten für acht Kilometer. So schnell ist kein Auto!

Mit neuen Haltestellen in Braunsfeld, Vogelsang und am Sandweg werden heute schlecht erschlossene, aber auch künftige Wohn- und Gewerbegebiete optimal angebunden. Auf dem Gelände des alten Flughafens am Butzweiler Hof entsteht ein neuer IKEA-Markt, am Girtitzweg in Köln-Vogelsang sollen eine neue Sportarena und Veranstaltungshalle mit 6.000 Plätzen sowie ein Gesundheitspark entstehen. Dazu noch der Technologiepark in Köln-Braunsfeld. Überall lohnende Ziele, die zwar gut aus der Innenstadt mit ÖPNV und Straßen erschlossen sind, die ebenso wichtige Nord-Süd-Verbindung ist für Bahn und Auto jedoch gleichermaßen schlecht.

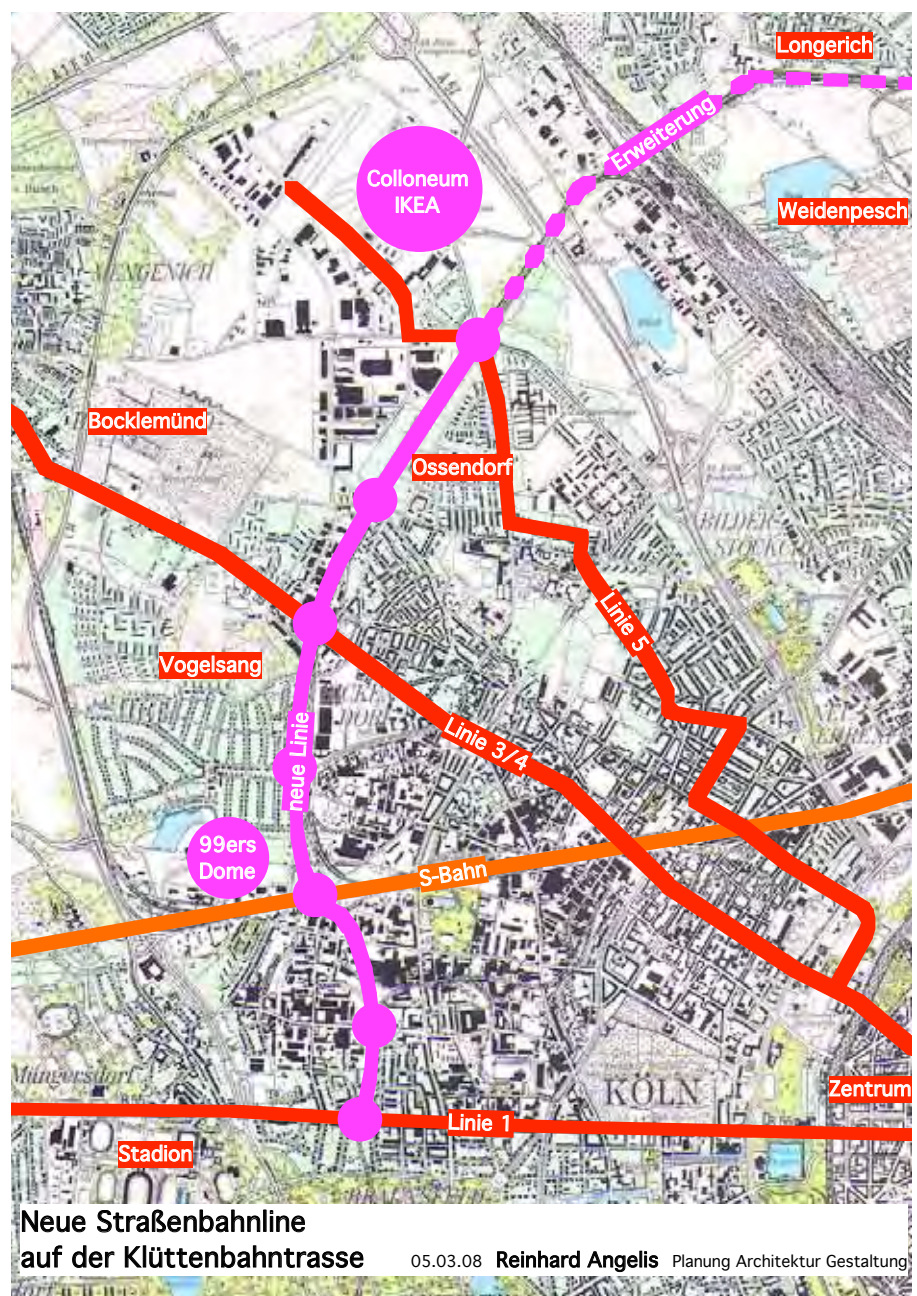
Trotzdem gibt es sehr viel Autoverkehr, was die stark belasteten Nord-Süd-Straßen wie Militärring, Äußere Kanalstraße und Gürtel deutlich zeigen.

Stadtplanerisch kann sich an dieser neuen Stadtbahnlinie noch einiges tun. Minder genutzte Flächen, so im Bereich der Vogelsanger und Wilhelm-Mauser-Straße oder in Nord-Bickendorf, hätten mit der Stadtbahn ein hohes Potenzial für eine gute Entwicklung in den Bereichen Wohnen und Arbeiten, Kultur und Sport. Diese Chance sollte genutzt werden.

Einige Menschen haben sich von dieser Idee schon begeistern lassen und

arbeiten zusammen an ihrer Verwirklichung. So die Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger, der Kölner Unternehmer Anton Bausinger, der Architekt Reinhard Angelis. Und so ganz utopisch kann die Idee einer Stadtbahn auf der Klüttenbahn nicht sein, denn sie wurde ja von der Politik im Rahmenplan Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld als Trasse schon beschlossen.

Roland Schüler



Skizze einer neuen Stadtbahn im Kölner Westen und ihrer Haltestellen

Stadtbahnlinie 16

Dreißig Jahre rote Ampeln

Früher gab es eine schnelle Verbindung von Bonn, Wesseling und Rodenkirchen in die Kölner Innenstadt und zurück: die Rheinuferbahn. 1978 kam dann der Fortschritt: Aus der Rheinuferbahn wurde mit vielen Millionen DM Aufwand die Stadtbahnlinie 16, die am am Ubierring das Rheinufer verlässt, um über die Ringe, Barbarossaplatz und Neumarkt zu Dom und Hauptbahnhof zu gelangen.

Vor 1978 dauerte es 5 Minuten vom Ubierring zur Hohenzollernbrücke, aktuell sind es 14 Minuten. Und das nicht nur wegen der längeren Strecke, sondern auch, weil es so viele rote Ampeln zwischen Ubierring und Barbarossaplatz gibt. Bereits die Rheinuferstraße wird erst nach minutenlangem Warten überquert. Dies setzt sich dann weiter

fort, sei es an der Alteburger Straße, am Karolingerring, an der Ulrepforte, am Duffesbach oder beim Abbiegen am Barbarossaplatz. Überall sinnloses Warten, damit der Autoverkehr fließen kann. Und das seit 30 Jahren!

„Ampelvorrangschaltung“ ist und bleibt auf der südlichen Ringstrecke in Köln ein Fremdwort. Weil ja schon in drei Jahren, also 2011, die Linie 16 in die Nord-Süd-U-Bahn abbiegen wird. Dafür haben sich dann mehr als eine Milliarde Euro gelohnt.

Nachbemerkungen

PS. Auf dem Ring bleibt dann immer noch die Linie 15 an den Ampeln hängen, und zwar solange, bis die Ring-U-Bahn verlängert wird.

PSS. Auf der alten Trasse der Rheinuferbahn hat die Stadt Köln bis dahin die neuen Fahrspuren der Rheinuferstraße gebaut.

PSSS. Zum Glück hat die Bezirksregierung Köln die Stadt Köln angewiesen, dass die Stadtbahn an der neuen Querung mit der Rheinuferstraße in Höhe Südbrücke Vorrang haben muss

Die Stadt Köln wollte da doch tatsächlich die freie Fahrt des Autoverkehrs und das Rot für die Stadtbahn. Etwa um den Fahrzeitgewinn des neuen U-Bahntunnels an der roten Ampel wieder auszugleichen?

Letztes PS: Herzlichen Glückwunsch zum Stadtbahnvorlaufbetrieb, liebe Linie 16 – er dauert ja noch bis heute!

Roland Schüler



Anzeige

Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept

Streichung einer Stadtbahntrasse

Mit Erstaunen nimmt der Verkehrsclub Deutschland die Streichung einer Stadtbahntrasse in dem Entwicklungskonzept für das rechtsrheinische Köln, Teilraum Nord, zur Kenntnis.

In diesem Konzept wird die Zukunft des Teilraums Deutz/Messe und Mülheim-Süd beschrieben und von der Verwaltung der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt. Dieses Gebiet liegt vollständig in der Umweltzone und gehört zu den am meisten belasteten Gegenden Kölns. Am Messpunkt Clevischer Ring werden die EU-Grenzwerte für Feinstaub auch in diesem Jahr schon frühzeitig überschritten sein. Der Autoverkehr hat einen bedeutsamen Anteil daran.

In den nächsten Jahren werden diese und weitere Werte für Luftschadstoffe und Lärm noch verschärft werden. Eine Antwort für eine Verbesserung der Umweltsituation gibt das Entwicklungskonzept jedoch nicht. Weder beim Städtebau noch im Verkehr wird darauf Bezug genommen. Noch viel Schlimmer: Auf den Seiten 55 und 56 legt die

Verwaltung dar, dass die Sicherung für die Stadtbahntrasse auf der Deutz-Mülheimer Straße und Danzierstraße aufgehoben werden soll.

Es werden im Konzept fünf Planungsempfehlungen für den Straßenverkehr gegeben, darunter kurz- wie langfristig der Bau neuer Straßen: Verlängerung der Brügelmannstraße, der Westumfahrung Kalk und des Auenwegs. Umweltbelastendes wird geplant, die Chance für eine Stadtbahn hingegen aufzugeben.

Der VCD kann eine solche Forderung der Verwaltung nicht verstehen und fordert weiter die Trassensicherung für eine Stadtbahn, damit eine vorausschauende umweltfreundliche Verkehrspolitik nicht verbaut wird. Und Visionen realistisch bleiben, wie die einer neuen Stadtbahn von der Innenstadt bis nach Flittard!

Vision: Stadtbahn bis Flittard

Die Stadtbahn wird als neue Linie von der Innenstadt über die Severinsbrücke und Suevenstraße bis Haltestelle „Messe“ zusammen mit der Linie 3 und 4

geführt.

Sie wird dann über die Deutz-Mülheimer Straße nach dem Modell Gotenring gebaut und erschließt den Messeeingang Nord und den Teilraum Nord genau in der Mitte, bietet somit höchste Erschließungsqualität. Über die Danzierstraße (Wohngebiet) wird sie anschließend zum Wiener Platz geführt. Die Stadtbahn wird auf der heute vorgesehenen Trasse auf dem Clevischen Ring nach Norden zum Anschluss von Mülheim-Nord und Böcking-Gelände (dicht besiedelte Wohngebiete) geführt und nutzt dann die Trasse der Bayerbahn bis Stammheim und Flittard. Optional kann auch der Arbeitsplatzschwerpunkt Chemie-Park Bayer angeschlossen werden.

Diese neue Linie hat ein bedeutendes Potenzial, sie ergänzt die Linie 4, trägt zur Reduzierung des Autoverkehrs im Stadtbezirk Mülheim an der Rheinachse deutlich bei und führt zu einer Umweltentlastung innerhalb der Umweltzone.

So sieht eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung und Verkehrsabwicklung in den kommenden Jahren aus!

Roland Schüler



Ausbaupläne des Freizeitparks

Fehlende Phantasie am Phantasialand

Das Phantasialand will größer werden und vergisst dabei den ÖPNV.

Der große Freizeit- und Vergnügungspark in Brühl will im 40. Jahr seines Bestehens eine starke Erweiterung. Um Platz zu bekommen für spektakuläre Fahrgeschäfte, aber auch neue Angebote für Kurzurlauber mit Hotel und Campingplatz: „Arena of Sports“, „Arena of Action“. Zudem soll der Park das ganze Jahr über geöffnet sein. Schon in den letzten Jahren sind die Schließzeiten des Phantasialands immer kürzer geworden – und damit die Ruhezeiten für die Brühler Bevölkerung.

Geplant ist die 30 Hektar große Erweiterung im Westen – in den Naturpark Rheinland und zum Teil in das Naturschutzgebiet hinein.

Diese Erweiterung entfernt sich immer mehr von den zentralen örtlichen Haltestellen des ÖPNVs: Brühl-Mitte (Linie 18) und Bahnhof Brühl (DB). Damit wird der Park immer mehr nur für den Autoverkehr attraktiv. Die Erweiterung des Parks wird dazu führen, dass der Anteil derjenigen BesucherInnen, die mit dem Auto anreisen, zulasten des ÖPNVs steigen wird.

Die Macher des Parks wollen mehr Freizeitvergnügen schaffen. Doch wie der Autoverkehr gemindert werden und

das Phantasialand zu einem höheren ÖPNV-Anteil kommen kann, da fehlt den Verantwortlichen die Phantasie.

Gerade bei einem Vergnügungspark kann die Anreise mit dem ÖPNV zum Erlebnis werden. Was ist aus der Einschienenbahn geworden, die den Bahnhof mit dem Eingang des Parks verbinden soll? Warum keine Geisterbahn vom Bahnhof? Warum keine Wasserrutsche? Oder der Nachbau von Indiana Jones rasanter Fahrt durch die Bergwelten? Mit etwas Kreativität kann die Anreise von den Haltestellen des ÖPNVs schon ein Teil des Phantasialandes sein. Auto ist dann phantasielos.

Wolfgang Besser



VCD Köln und Umgebung e. V.

Einladung zur Mitglieder- versammlung



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

Termin: **Dienstag, den 17. Juni 2008, 19.30 Uhr**

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

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

Tagesordnung:

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

Den Abschluss der Versammlung begehen wir mit Schnittchen und Kölsch.

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

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln

Kritische Gedanken zur Stadtentwicklung

Seit der letzten Mitgliederversammlung im August 2007 ist ein halbes Jahr vergangen. Zeit, eine erste Bilanz zu ziehen und die Zukunft des Arbeitskreises abzuschätzen.

Zumindest in manchen Gesprächen mit der Politik war unerschwerlich zu hören, dass man den Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln (ASK) eigentlich nicht mehr benötige. Unsere Ziele, wie kinder- und familienfreundliches Bauen und Nachhaltigkeit, seien mittlerweile schon *Common Sense* und würden auch von den Investoren berücksichtigt, beispielsweise bei den Pauli-Höfen oder am Rhein-Kai.

Wie kinder- und familienfreundlich wird heute gebaut?

Dem können wir nicht zustimmen: Man stößt noch häufig genug auf Neubaugebiete, vor allem in der Peripherie, mit Stellplätzen und Erschließungsstraßen direkt vor der Haustüre. Da auch hier zu schnell gefahren wird, müssen die Kinder zum Spielen separate Spielplätze aufsuchen, der Straßenraum – häufig als *Spielstraße* ausgewiesen! – ist in der Regel zu unsicher. Das sehen wir nicht als kinder- und familienfreundlich an.

Natürlich gibt es auch Bauvorhaben, wo diese Aspekte besser umgesetzt wurden. „Autofreier Boulevard“, „Autofreie Oase“ oder ähnlich heißt es in den Verkaufsprospekten. Aber auch hier sind die Forderungen des ASK nur ansatzweise erfüllt:

- Zwar gibt es einen autofreien Innenbereich, jedoch ins Wohngebiet hineinragende Tiefgaragenzufahrten, oder kleinere autofreie Bereiche, die jedoch häufig durch Erschließungsstraßen unterbrochen sind.
- (Tiefgaragen-)Stellplätze – und damit verbunden die Verfügbarkeit eines eigenen PKWs – behindern die Entwicklung von Mobilitätsdienstleistungen und -bausteinen wie Verleih von Handwagen, externe Liefer-

dienste, „we walk to school“ oder „we walk to kindergarten“.

- Unzureichende Abstellanlagen erschweren die Nutzung des Fahrrads.
- Erschließungsstraßen und Stellplätze führen zu höheren Kosten für Bewohner und das Gemeinwesen sowie einem Flächenverbrauch zulasten kinder- und familienfreundlicher Freiräume.



Autofreie Siedlung in Köln-Nippes: Hier können Kinder ungestört und ungefährdet spielen.

Und wie Nachhaltig?

Auch mangelt es an Nachhaltigkeit im Energiebereich. So wird bislang nur in seltenen Fällen nach besonders energiesparenden Vorgaben gebaut. Hier scheint – entgegen der Bekundungen der Politik – noch einiges zu fehlen, zumindest aus unserer Sicht. Also doch noch eine Aufgabe für den ASK?

Wer kümmert sich um eine wirklich zukunftsfähige Stadtentwicklung?

Das Thema „Klimawandel“ ist wichtig. Jedoch ist nicht mal in Ansätzen erkennbar, dass Politik und Verwaltung dabei einen Zusammenhang mit der Stadtentwicklung erkennen. Es wird weiter so geplant, wie bisher.

Alle wissen, dass die fossilen Brennstoffe zur Neige gehen. Eine Konsequenz ist, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) in vielleicht 50 Jahren verschwunden sein wird, zumindest in seiner heutigen benzinbetriebenen Form. Aus Sicht der zweitausendjährigen Geschichte Kölns ist das gut 100 Jahre alte Auto nur eine kleine Episode, mehr nicht. Allerdings mit gravierenden Hinterlassenschaften:

- Große Verkehrsschneisen und selbst viele Erschließungsstraßen sind ohne

den MIV überdimensioniert und später zum Teil unbenutzbar. Welcher Fußgänger oder Radfahrer begibt sich schon gerne freiwillig in den Tunnel der Nord-Süd-Fahrt?

- Es wird leerstehende Tiefgaragen und Parkhäuser geben, die nur noch Kosten verursachen.
- Periphere Wohnstandorte werden nur mit hohen Kosten an den ÖPNV anzuschließen sein.

Daher sehen wir auch unsere Aufgabe darin, so früh wie möglich zu einem Umdenken beizutragen und die Weichen richtig zu stellen.

ASK-Masterplan für Köln?

Macht beispielsweise die immer wieder geforderte Tieferlegung der Nord-Süd-fahrt noch Sinn? Oder würde hier nur viel Geld in ein Bauwerk investiert, welches gar keine Chance mehr hat, sich zu amortisieren? Jeder Euro, der heute noch in das auslaufende MIV-System investiert wird, wird fehlen, wenn es um die erheblichen Kosten der Umstellung auf ein alternatives Verkehrssystem geht.

Schlussfolgerung für den Siedlungsbau: die konsequente Entwicklung von Siedlungen, die im Wohnbereich autofrei sind. Stellplatzreduzierte Parkplätze oder -häuser am Siedlungsrand in preiswerten weniger attraktiven, auch entfernten Lagen sind möglich. Diese

kann man später relativ preiswert zurückbauen, sprich abreißen.

Und wie geht man mit dem Siedlungsbestand in Köln um?

Glücklicherweise sind hier die meisten Straßen und Viertel älter, viel älter als der MIV, sie haben also per se zukunftstaugliche Dimensionen. Die Infrastruktur, die Hardware passt. Hier braucht im Wesentlichen nur die Software angepasst werden:

- Stellplätze sukzessiv abbauen. Auf den großen Wert der Kölner Plätze wurde auch vom Frankfurter Büro AS&P – Albert Speer & Partner hingewiesen, das mit der Erstellung eines städtebaulichen Masterplans für die Kölner Innenstadt beauftragt wurde. Wenn die Plätze nicht wie heute als Parkplätze benutzt würden, könnten sie auch wahrgenommen werden.
- Alternative Angebote zur Mobilität schaffen, wie Transportmittelverleih, Liefersdienste, Schließfachanlagen, Mobilitätsberatung, Mobilitätshilfen (auch im Trend bei einer zunehmend älter werdenden Bevölkerung)
- CarSharing-Angebote verbessern, vor allem die Stationsdichte, ebenso das Fahrradverleih-Angebot.

Harte, langwierige Überzeugungsarbeit ist angesagt. Allerdings gilt: Der Ölpreis wird uns unterstützen.

Warum soll sich der ASK um diese Aufgabe kümmern?

Weil wir weit und breit die einzigen sind, die – zumindest was Wohnsiedlungen anbelangt – bereits jetzt schon entsprechende und praktikable Konzepte für die Zukunft ausgearbeitet haben. Wir haben dafür schon einen „Masterplan“. Und wir haben dazu mit der Autofreien Siedlung in Köln-Nippes bereits heute ein – übrigens von der Konrad-Adenauer-Stiftung im Februar 2007 als beispielhaftes Projekt in der Entwicklung neuer Wohn- und Lebensformen ausgezeichnetes – Modell, anhand dessen wir zeigen können, wie die Zukunft funktionieren kann.

Solange kein Umdenken erfolgt, solange bleibt der ASK notwendig und wichtig.

Nächste konkrete Schritte

Es stellt sich jetzt die Frage, wie wir die beschriebene Strategie konkret umsetzen können. Werfen wir einen Blick auf drei derzeit geplante Baugebiete, die sich für alternative Siedlungsprojekte eignen:

- Kinderheim Sülz
Die Planung ist leider schon zu weit fortgeschritten. Geplant ist zwar ein

autofreier Innenbereich, jedoch mit der üblichen Tiefgarage bei nicht reduziertem Stellplatzschlüssel.

- Waldbadviertel Köln-Ostheim
Geplant sind Gespräche mit der GAG, welche dieses Gelände derzeit beplant.
- Eifelwall
Hier ist ein städtebaulicher Wettbewerb geplant. Für diesen wird vorgesehen, autofreies studentisches Wohnen in einem Teilbereich der angestrebten Bebauung zu berücksichtigen. Es gibt darüber hinaus politische Überlegungen, den Wettbewerb um die Möglichkeiten eines gesamten autofreien Projektes zu erweitern. Der ASK ist hier mit Politikern des Stadtteils Lindenthal im Gespräch und plant Infostände im Stadtteil.

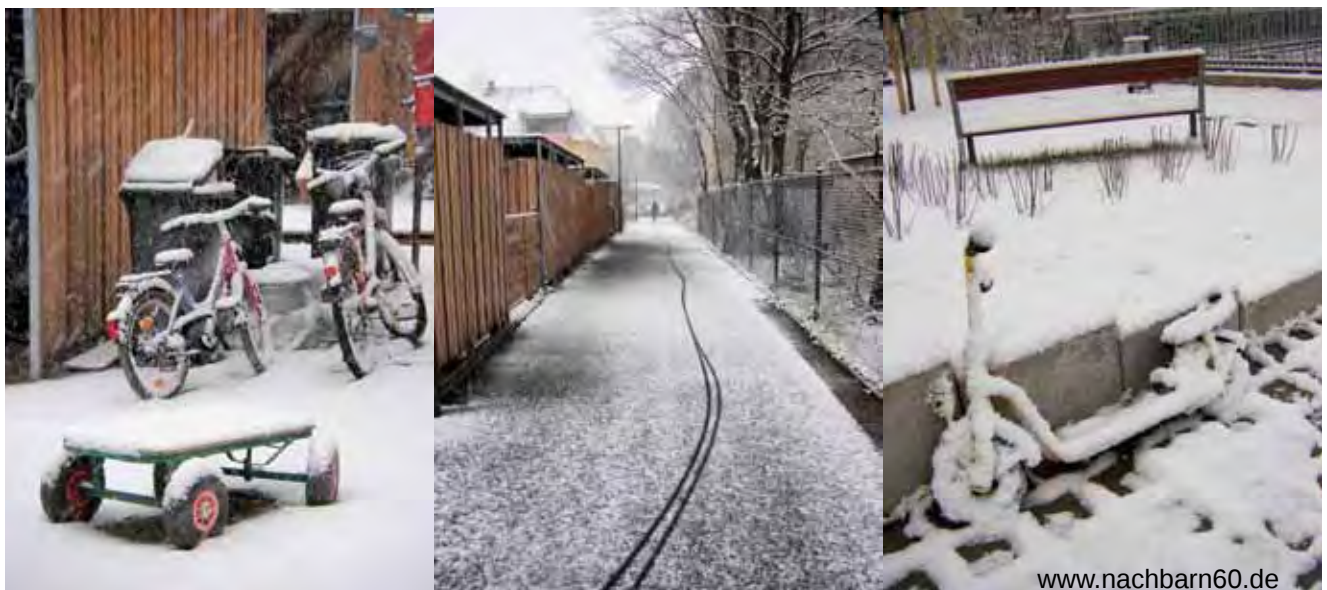
Nach wie vor gilt der Aufruf an alle: Arbeitet mit! Je schneller wir ein Umdenken erreichen, desto besser wird es für die zukünftigen Generationen sein. Und vielleicht kommt ja doch noch der/die eine oder andere zu seiner/ihrer Lebzeit in den Genuss des autofreien Wohnens.

Hans-Georg Kleinmann

www.autofreie-siedlung-koeln.de □

Impressionen

Ostern 2008 in der Autofreien Siedlung



www.nachbarn60.de

Bonner Straße

Was ist ein Kompromiss und wer zahlt ihn?

Die Nord-Süd-U-Bahn wird verlängert! Von Marktstraße/Schönhauser Straße über die Bonner Straße bis zum Verteilerkreis. Die Linie 5 soll diese Strecke befahren und die südlichen Stadtteile Bayenthal, Raderthal und Marienburg endlich an die Straßenbahn anschließen. Am Verteilerkreis wird ein großer P+R-Platz für die UmsteigerInnen vom Auto auf die Bahn eingerichtet. Für RadfahrerInnen gibt es an allen Haltestellen komfortable Abstellmöglichkeiten.

Diese gute Nachricht wurde stolz verkündet. Sogar der Landesverkehrsminister verlautbarte, dass das Ministerium diese Strecke finanzieren will.

Alles Gut?

Was hier so stolz verkündet wird, ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Der VCD Köln und Umgebung hat von Anfang an in der Diskussion um die Nord-Süd-Stadtbahn darauf bestanden, dass nicht nur das Prestige-Objekt U-Bahn gebaut wird, sondern dass die Stadtbahn auf der Bonner Straße unabdingbar dazu gehört.

Das sahen Politik, Ministerium und Verwaltung nicht immer so. Bis Mitte 2007 konnte davon ausgegangen werden, dass die Stadtbahn an der Marktstraße endet und nur das Verbindungsstück zum Rhein (Linie 16) gebaut wird.

Es gibt aber weiterhin Pferdefüße: Das Land hat in seiner Bereitschaft, die Stadtbahn auf der Bonner Straße mit 80 Prozent der Kosten zu fördern, einen Kostendeckel eingeführt. Es wird eine insgesamt feste Summe für den Bau von U-Bahn und Stadtbahn zur Verfügung gestellt. Wenn die Nord-Süd-U-Bahn teurer wird, dann bleibt halt weniger Geld für die Stadtbahn auf der Bonner Straße übrig.

Offen ist auch, aus welchen Mitteln der beschlossene vierspurige Ausbau der Bonner Straße zwischen Verteilerkreis und Gürtel mit dem Kauf und Abriss von rund zehn Häusern bezahlt wird. Der VCD hat versucht, herauszufinden, ob dieser Straßenausbau aus dem Etat des Straßenbaus bezahlt wird

– denn es ist eindeutig ein Straßenausbau und dafür und nur dafür müssen die Häuser abgerissen werden. Oder ob alles aus dem Topf des Stadtbahnbaus bezahlt wird?

Wir haben bisher noch keine eindeutig klare Antwort erhalten, was auf der Bonner Straße wie finanziert wird. Für den VCD ist klar, dass die eh knappen Mittel für den Stadtbahnbau dringend für weitere Stadtbahnstrecken gebraucht werden. Davon einen Straßenausbau zu bezahlen, wäre schon dreist.

Warum vierspurig?

Wie kommt es eigentlich zum vierspurigen Ausbau der Bonner Straße?

Hier soll es sich gerüchteweise um einen Kompromiss handeln. Ursprünglich hatte die Stadtverwaltung eine zweispurige Straße mit Stadtbahn vorgesehen. Dies wollte die CDU nicht. Sie ist für volle vier Spuren zuzüglich Abbiegespuren auf der ganzen Länge vom Verteilerkreis bis zur Schönhauser Straße.

Die FDP wollte gleich eine ganze U-Bahn, damit der Autoverkehr überhaupt nicht von einer Straßenbahn gestört wird. Wer soll das bezahlen?

Bündnis 90/Die Grünen waren eindeutig: Mit der Stadtbahn wird es keine vier Autospuren geben, dafür wird ja eine Stadtbahn gebaut. Die Bonner Straße wäre kostengünstig ohne Kauf

und Abriss von Häusern zu einer stadtveträglich und weniger klimaschädlichen Straße geworden. Zudem wurde ja die Rheinuferstraße für den Autoverkehr ausgebaut

Und die SPD? Ja, die wollte beides und alles und hat sich dann für den Kompromiss entschieden: vierspuriger Ausbau vom Verteilerkreis bis Gürtel und dann zweispurig weiter bis Schönhauser Straße. Eine klassische SPD-Verweigerung der klaren Position. Erst mit vier Spuren 12.000 Autos pro Tag in die Stadt hineinlocken, die dann am Gürtel sehen müssen, wie sie sich auf die Straßen verteilen.

Dem SPD-Ansinnen folgte zunächst die Verwaltung, die zuvor für einen komplett zweispurigen Ausbau war und nachgewiesen hatte, dass er autoverkehrstechnisch geht. Und anschließend wurde der SPD-Vorschlag dann auch noch zum rot-grünen Kompromiss.

Kompromiss? Wenn sich die SPD zu 100 Prozent durchgesetzt hat? Diese kooperationspartnerschaftliche Logik können nur die beteiligten Parteien erklären. Sie lässt aber für eine zukünftige rot-grüne Verkehrspolitik Schlechtes ahnen.

Der VCD kann nur hoffen, dass die Stadtbahn auf der Bonner Straße wirklich kommt und nicht beliebigen Rechenspielen geopfert wird.

Roland Schüller



Anzeige

Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln **PHASE 1: Erkundung**

Das international agierende Büro Albert Speer arbeitet im Auftrag der IHK in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln am städtebaulichen Masterplan Innenstadt. Der VCD Köln ist beim Mitwirkungsprozess eingeladen und hat an der ersten Sitzung mit gut 80 weiteren Akteuren teilgenommen. Vorgestellt wurde die erste Phase, Erkundung, deren Ergebnisse unter den Stichwörtern *Siedlung*, *Freiraum* und *Infrastruktur* zusammengefasst werden. Die Thesen für den umweltfreundlichen Verkehr lauteten plakativ:

- ÖPNV: an den Grenzen von Attraktivität und Leistung?
- Die Ringe: urbane Chance der Kölner Innenstadt?
- Kernstadt: Fußgängerzone?
- Hauptbahnhof und Deutzer Bahnhof: ein System?
- Köln: eine Fahrradstadt?

Mitte Mai will das Büro Speer erste Ergebnisse ihrer entlang dieser Fragestellungen entwickelten Ausarbeitungen zur Diskussion stellen.

Der VCD und das Forum Kölner Verkehrsinitiativen führen intensive Fachgespräche mit dem Planungsbüro. In der nächsten RHEIN-SCHIENE werden wir darüber ausführlich berichten. Anfang Juni gibt es ferner drei interessante Veranstaltungen zum Thema:

- **Dienstag, 3. Juni 2008, 20.00 Uhr**
„Mit dem Masterplan in die städtebauliche Zukunft Kölns“, VHS im Komed, Mediapark Köln, 5,- Euro
- **Mittwoch, 4. Juni 2008, 20.00 Uhr**
„Was ist uns das grüne Tafelsilber noch wert?“, VHS im Komed, Mediapark Köln, 5,- Euro
- **Samstag, 7. Juni 2008, 14.00 Uhr**
„Das neue Köln entsteht – auf den Spuren des Wiederaufbaus in der Kölner Innenstadt“ mit Markus Graf (VCD-Mitglied), 8,- Euro, Anmeldung erforderlich unter Tel 0221 952 19 45

Roland Schüler



Anzeige

Anzeige

Kölner Bürgerhaushalt

Viele Vorschläge zum Radverkehr

Beim Bürgerhaushalt konnten sich die Kölner erstmals am städtischen Haushalt beteiligen und ihre Ideen zu den Themen Verkehr, Grünflächen und Sport einbringen.

Die 100 meistgenannten Ideen zu jedem Bereich wurden von der Verwaltung aufgegriffen und bearbeitet. Unter den Top 100 der Verkehrsthemen waren mehr als 30 Vorschläge der Verbesserung des Radverkehrs gewidmet.

Was wünschen die Bürger?

Zahlreiche Vorschläge warfen einen neuen Blick auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, bislang Stiefkinder in Haushalten und bei politischen Entscheidungen: Fuß, Rad und ÖPNV aus der Sicht der BürgerInnen. Vielfach wurde der Wunsch nach mehr Geld und Engagement für den Radverkehr in den Bürgerhaushalt eingebracht, ebenso nach dem Verzicht auf teure Straßenausbauvorhaben, beispielsweise den auf Kosten von 20 bis 25 Millionen Euro geschätzten Ausbau des Gürtels in Nippes und Riehl.

Was macht die Politik?

Der Gürtelausbau wird jedoch weiter geplant, so der Kommentar der Verwaltung. Zahlreiche Bürger wünschten sich ferner den Einbau eines Aufzugs an der Haltestelle Neußer Straße/Gürtel. Die Politik hatte diesen Ausbau in einer Prioritätenliste von 2002 ganz hinten eingeordnet. Genauso wie die gewünschte Verlängerung der Linie 7 in Zündorf, den Expressbus auf der Inneren Kanalstraße, die zwei neuen Haltestellen der Linie 13 auf der nördlichen Gürtelstrecke, die rechtsrheinische Ringstrecke von Mülheim nach Ostheim – Vorschläge, die von der Verwaltung leidenschaftslos vertagt werden.

Viele wünschten sich eine bessere Gestaltung der Plätze und Straßenräume: mehr Aufenthaltsqualität, weniger Verkehrsfläche und Parkplätze. Auch mehr Tempo-30-Zonen, der Abbau von Ampeln und dafür mehr Kreisverkehre

wurden vielfach gefordert. All das, was in dieser Stadt nur zaghaft gemacht wird – es könnte ja die Dominanz des Autoverkehrs stören.

Einige wenige am Bürgerhaushalt Mitwirkende wollten mehr Straßenraum, etwa den Ausbau der Kreuzung der Luxemburger Straße mit dem Militärring. Für solche Pläne wurde die Verwaltung aktiv und legte genaue Finanzpläne vor. Durch den Bürgerhaushalt wurde damit nochmals deutlich, wie sehr sich die Wünsche der BürgerInnen und das bisherige Denken und Planen der Verwaltung unterscheiden.

Radverkehr: mehr Personal

Doch nun zum Höhepunkt des Bürgerhaushalts aus Sicht des VCDs: Die meisten Menschen wollten eine spürbare

Verbesserung für den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet. Das zuständige Amt hat die Vorschläge ernst genommen und aufgegriffen. Es schlägt der Politik vor, mehr Personal für die Belange des Radverkehrs einzusetzen. Damit können gute Vorschläge auch bald Wirklichkeit werden, etwa nach sicheren Fahrradwegen für Sülz und Klettenberg, einer Umgestaltung am Neumarkt, besseren Nord-Süd-Verbindungen in der Innenstadt oder einer Berücksichtigung des Radverkehrs an Berliner und Frankfurter Straße sowie am Clevischen Ring in Mülheim.

Der VCD Köln und Umgebung freut sich über die Bedeutung des Radverkehrs im Bürgerhaushalt und dass die Verwaltung dieses Ansinnen so ernsthaft umsetzen will.

Roland Schüler



DB Regio

Der verlässliche Notfahrplan

Am Montag, den 10. März 2008, wollten mal wieder die Lokführer streiken. Die Bahn erarbeitet einen verlässlichen Notfahrplan mit drastischen Einschränkungen im Nahverkehr.

Der Streik wird Sonntag Nachmittag abgesagt. Und da passierte folgendes: „Da packte unsere DB-Regio-Mitarbeiter der Ehrgeiz. Die eine Hand an der Gartenharke, die andere am Telefon habe ich die Disponenten angerufen und diese wiederum die Lokführer und Zugbegleiter, um vielleicht doch noch einen Regelfahrplan für Montag hinzukriegen. Binnen kürzester Zeit standen alle Gewehr bei Fuß, wurden abgestellte Züge aktiviert und Computerdaten überspielt. In den Morgenstunden des 10. März hatten wir die Situation im Griff. Alle planmäßigen Züge fuhren.“ So der Bericht von Roland Heß, Abteilungsleiter Verkehr für Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern der DB-Regio.

Ja, Berlin. Und Hamburg. Und Frankfurt. Und München. Und Hannover.

Und Köln? Montag, den 10. März 2008, 22.00 Uhr im Kölner Hauptbahnhof. Der verlässliche Notfahrplan von DB Regio Rheinland war weiter in Betrieb. 30 Stunden nach Absage des Streiks hat es DB Regio nicht geschafft, den Notfahrplan in einen Regelfahrplan zu überführen.

30 Stunden Nichtstun der verantwortlichen DB-Regio-Rheinland-MitarbeiterInnen. Die hat leider nicht der Ehrgeiz gepackt, die haben Dienst nach Vorschrift gemacht und quasi gestreikt. Ihre Ausrede in der Presse: „Das Netz in NRW ist kompliziert“ Klar! Viel komplizierter als in Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern zusammen.

Es ist schon tragisch, dass bei uns im Rheinland DB-Regio den Eisenbahnbetrieb stört, während andere DB-Regios alles tun, damit die Bahnen fahren.

Sonja Klug



Luftverkehr Der Nachtflug

Dass Fluglärm krank macht, besonders der nächtliche, belegen zwei aktuelle Studien, die Umweltbundesamt und EU-Kommission in Auftrag gaben. Trotzdem verlängerte die Landesregierung den Freifahrtschein für nächtlichen Fluglärm bis ins Jahr 2030. Der Flughafen Köln/Bonn darf weiter die Nachtruhe von rund 120.000 Bürgerinnen und Bürgern in der näheren Umgebung stören und sie gesundheitlich beeinträchtigen. Die Fluglärmkommission spricht sogar von 400.000 Betroffenen.

Bejubelt wird diese Entscheidung von der Stadtverwaltung Köln, besonders von deren Wirtschaftsdezernenten Walter-Borjans. In seiner einseitigen Freude über die wirtschaftlichen Vorteile übersieht er die Folgen für die Gesundheit, die Umwelt und einen umweltschonenden Verkehr. Er begrüßte die Entscheidung der Landesregierung und kanzelte den Siegburger Bürgermeister Franz Huhn (CDU) massiv ab.

Der Repräsentant der Stadt Siegburg nimmt, was richtig und wichtig ist, die Fürsorge für seine Bürgerinnen und Bürger Ernst und klagt gegen die Verlängerung. „Das ist ein Schlag ins Gesicht der vom Nachtflug getroffenen Menschen. Notfalls klagen wir bis in die letzte Instanz. Für alle möglichen Investoren wird es dann keinerlei Rechtssicherheit mehr geben.“ Der Klage haben sich weitere Gemeinden und Städte angeschlossen, darunter Bergisch-Gladbach.

Der Kölner Wirtschaftsdezernent Walter-Borjans fordert die Stadt Siegburg zum Verzicht auf die Klage auf. Vor allem die Warnung der Stadt Siegburg an die Investoren, es bestehe nun keine Rechtssicherheit mehr, nannte Walter-Borjans „verantwortungslos und wirtschaftspolitisches Harakiri“ (Kölnischen Rundschau vom 9. Februar 2008).

Der VCD Köln fragt sich hingegen, wann sich verantwortliche Kölner RatspolitikerInnen der Klage gegen die Landesregierung anschließen werden. Die Grünen haben sich immer eindeutig gegen den Fluglärm ausgesprochen und für ein Nachtflugverbot eingesetzt. Sie und die SPD tragen in Köln im Moment die politische Verantwortung.

Roland Schüler

Kölner Umweltzone Ein netter Service!

Autofahrer, die seit dem 1. April ohne die vorgeschriebene Plakette in die Umweltzone Kölns fahren und damit eine Ordnungswidrigkeit begehen, erhalten statt einer Strafe einen besonderen städtischen Service: Sie können die Plaketten direkt bei den Politessen käuflich erwerben.

Ein netter Service. Es kann ja keinem Autofahrer, keiner Autofahrerin zugemutet werden, sich vor Antritt der Fahrt über die Kölner Umweltzone zu informieren. Wer erwischt wird, wird folglich beim Kauf der Plakette freundlich geholfen.

Im Zuge der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer werden demnächst wohl auch die Kontrolleure bei KVB und DB jedem ohne Fahrschein angebotenen Fahrgast ein gültiges Ticket verkaufen.

Sie haben sich bei Fahrtantritt aufgrund des komplexen Tarifsystems nicht richtig informieren können? Macht nichts! Wenn Sie erwischt werden, dann können sie beim freundlichen, kompetenten Personal den richtigen Fahrschein erhalten. Ein netter Service der Stadt Köln.

Wolfgang Besser



Kontakte – Infos – Hilfe

Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)
Fahrradbeauftragter

NRW-Hotline

Fahrplanauskunft alle Busse und
Bahnen in NRW (auch KVB)

Deutsche Bahn AG

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

Beschwerden DB
DB-Reisecheck-Hotline
Vandalismus bei DB (BGS)
Radfahrer-Hotline DB

KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale
Vandalismus bei KVB
Beschwerden

RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden,
Fundsachen)

Verkehrsverbünde

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

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

Verkehrsiniciativen, Sonstiges

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

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

0221 - 221 - 32000
fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de

01803 - 50 40 30 (9 Cent/Minute)
www.bahn.de
030 - 297-0 (auch Schalteröffnungszeiten)
11 8 61 (39 Cent/Minute)
01805 - 34 00 35 (12 Cent/Minute)
0800 - 1 50 70 90 (gratis aus dem Festnetz)
01805 - 22 11 00 (Mobilfunk, kostenpfl.)
01805 - 19 41 95 (12 Cent/Minute)
01803 - 46 40 06
01805 - 23 45 66 (12 Cent/Minute)
01805 - 15 14 15 (12 Cent/Minute)

www.kvb-koeln.de

0221 - 547-0
0221 - 547-12 34
0221 - 547-33 60

www.rvk.de

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

www.avv.de

www.vrr.de

www.vrs-info.de (Tel.: 0221 - 2 08 08-0)

www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de
0211 - 3 80 93 80, Mo-Do, 10-12 h

www.vcd.org

www.vcd-koeln.de

www.adfc-koeln.de (Tel.: 0221 - 32 39 19)

adfc-koeln@netcologne.de

www.autofreie-siedlung-koeln.de

www.muelheimer-freiheit.net/mfg/

www.pro-bahn.de

www.nahverkehr-online.de

www.verkehrsinfo.nrw.de

Rätselecke

Radführer zu gewinnen

Dank der freundlichen Unterstützung des Bachem-Verlags gibt es diesmal bei unserem Verkehrsrätsel fünf Exemplare des Radwanderführers Rhein, Ahr und Sieg (zweite und aktualisierte Auflage, 12,95 Euro Buchhandelspreis).

Die richtigen Antworten auf die Fragen 1 bis 5 finden Sie auf Seite 27. Um an der Verlosung des Radwanderführers teilzunehmen, senden Sie bitte eine Postkarte oder eine E-Mail mit der **richtigen Antwort auf Frage Nr. 6** sowie Ihrer Adresse an VCD, Melchiorstraße 3, 50670 Köln oder info@vcd-koeln.de.

Einsendeschluss ist **Freitag, 13. Juni 2008**. Die Gewinner werden auf der Mitgliederversammlung am 17. Juni 2008 gezogen und schriftlich benachrichtigt. VCD-Mitarbeiter und Vorstandsmitglieder sind von der Teilnahme ausgeschlossen.



Die schönsten Radtouren verbinden Vater Rhein mit seinen Töchtern

1. Welche Meere verbindet der Rhein-Main-Donau-Kanal?
 - a) Mittelmeer und Atlantik
 - b) Nordsee und Schwarzes Meer
 - c) Nordsee und Ostsee
2. Wie heißt die U-Bahn in Paris?
 - a) Metro
 - b) Croissant
 - c) Paris Match
3. Bei der Herstellung welcher Reifen wird kein Ruß verwendet?
 - a) Bei Fahrradreifen
 - b) Bei Autoreifen
 - c) Bei Motorradreifen
4. Welche Straßen sind am sichersten?
 - a) Fußgängerzonen
 - b) Autobahnen
 - c) Radwege
5. Auf welcher Straßenseite soll ein Fußgänger gehen, wenn es keinen Gehsteig gibt?
 - a) Rechts
 - b) In der Fahrbahnmitte
 - c) Links
6. Wie heißen die Strahler in den Speichen eines Fahrrads?
 - a) Katzenaugen
 - b) Argusaugen
 - c) Mandelaugen oder Armleuchter

Anzeige

Umland

Bahnstrecken mit Ausflugsverkehr

Wiehltalbahn

Gummersbach – Dieringhausen
– Osberghausen – Wiehl – Waldbröl

Manche Anliegerkommune versucht immer noch, mit juristischen Mitteln die Bahnstrecke zu entwidmen. Der Ausflugsverkehr geht jedoch weiter.

Dr. Gero Karthaus, nordrhein-westfälischer SPD-Landtagsabgeordneter, hat am Ostersonntag die Tourismussaison 2008 der Wiehltalbahn eröffnet. Der historische Schienenbus fährt dieses Jahr häufiger denn je vom Eisenbahnmuseum Dieringhausen aus auf der in ehrenamtlicher Arbeit sanierten und reaktivierten Wiehltalbahn durch den Naturpark Bergisches Land, nämlich bis zum 12. Oktober am zweiten und vierten Sonntag jedes Monats sowie am 1. Mai/Christi Himmelfahrt, außerdem zu Stadtfesten und Open-Air-Konzerten.

Fahrpläne und Informationen unter www.wiehltalbahn.de.

Olefbahn

Kall – Schleiden – Hellenthal

Seit zwei Jahren fahren hier Ehrenamtler ohne einen Cent öffentliche Zuschüsse den Freizeitverkehr im Sommer. Großes Dankeschön an alle Engagierten!

Nun gibt es Veränderungen: Bisher wurden die Schienenbusfahrten vom Verein Arge-Eifel-Nebenbahnen organisiert. Dieses Jahr fährt hier die RSE, Rhein-Sieg-Eisenbahn, unterstützt vom Verein BuBI, Bus- und Bahninitiative Schleidener Tal. Die RSE bietet Fahrten an Sonn- und Feiertagen vom 25. Mai bis zum 26. Oktober 2008. Abfahrten sind in Kall um 11, 13, 15 und 17 Uhr, in Schleiden um 10, 12, 14 und 16 Uhr. Fahrpreise: Einfach 5,00 €, Rückfahrt 8,00 €, Kinder die Hälfte, Tageskarte 10,00 €.

Weitere Infos:
www.olefbahn.online.ms
www.rhein-sieg-eisenbahn.de

Die Arge-Eifel-Nebenbahnen plant weitere Zugfahrten, unter Umständen sogar ab Köln: www.olefbahn.de.

Bördebahn

Euskirchen – Zülpich – Düren

Nachdem Landesumweltminister Uhlenberg Anfang April Zülpich als Gewinner der Bewerbung um die Landesgartenschau 2014 (LAGA) bekannt gegeben hat, findet sich auf der Internetseite der Stadt Zülpich (www.zuelpich.de), folgender Hinweis:

„Der Börde-Express hat sich als geeignetes LAGA-Verkehrsmittel erwiesen. Bei der Sonderfahrt des Börde-Expresses am „Tag der deutschen Einheit“ betrug die Fahrzeit von Zülpich nach Bonn genau eine Stunde.“

Unter www.igrurtalbahn.de gibt es die aktuellen Fahrpläne für Freizeitfahrten und weitere Infos.

Kay Queetz



Bahn

Neue Services im Internet

Unter www.bahn.de, der Website der Bahn, gibt es zwei neue Angebote.

Beide neuen Services findet man auf der Startseite des Webangebots unter der Rubrik „Gut zu wissen“.

Öffnungszeiten von Fahrkartenschaltern

Die Öffnungszeiten von Fahrkartenschaltern hatten wir als Serviceangebot für unsere Leser in früheren Ausgaben abgedruckt. Jetzt wird die Bahn hier selbst aktiv:

Der Verkaufsstellenfinder zeigt bei Eingabe des Ortes die im Umkreis liegenden Reisezentren in Bahnhöfen sowie deren Öffnungszeiten, aber auch DB-Agenturen und Reisebüros mit Fahrkartenverkauf an.

Bei größeren Orten empfiehlt sich die Eingabe eines Bahnhofs, etwa Köln-Süd, damit die Liste nicht zu lang wird. Bei Reisezentren werden die aktuellen Öffnungszeiten angegeben, außerdem kann für alle Stellen eine Wegbeschreibung angezeigt werden.

Kursbuch

Über hundert Jahre war das Kursbuch Grundlage der Reiseplanung in Deutschland. Ein großer Verlag nannte sogar seine Ratgeber-Bücher danach, beispielsweise: „Kursbuch Gesundheit“. Jetzt, im Zeitalter der Digitalisierung, scheint sein Aus in Sicht.

Schon zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2007 kursierten Gerüchte, die Deutsche Bahn wolle das Kursbuch nicht mehr in gedruckter Form heraus-

geben. Nun könnte das für 2008 vorliegende das letzte sein.

Der Abschied wird durch ein Angebot versüßt, das sich den Hauptkonkurrenten Computer zunutze macht: An der zuvor genannten Stelle findet sich der Link „Elektronisches Kursbuch“. Oder direkt: kursbuch.bahn.de eingeben, ohne www!

Hier kann man ganze Regionalkursbücher als pdf-Dokument herunterladen, etwa das von Nordrhein-Westfalen, bei 33 MB Größe allerdings nur mit DSL-Anschluss empfehlenswert. Es ist aber auch möglich, eine einzelne Streckentabelle herunterzuladen und auszudrucken. Dies ist etwa für Ausflugsfahrten sehr praktisch. Ein weiterer Vorteil ist das Angebot von aktualisierten Tabellen, bei Baustellen oder Fahrplanänderungen.

Kay Queetz



Anzeige

VCD Köln und Umgebung

- Vorstandsteam** Eberhard Blocher, Christoph Groneck, Helga Jochems, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Volker Kunstmann, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Kay Queetz, Christoph Reisig, Roland Schüler
- Anschrift** VCD-Büro, Alte Feuerwache,
Melchiorstraße 3, 50670 Köln
Tel.: (02 21) 7 39 39 33 E-Mail: info@vcd-koeln.de
Fax: (02 21) 7 32 86 10 Internet: www.vcd-koeln.de
- Bürozeiten** Unser Büro ist an drei Tagen in der Woche besetzt. Die aktuellen Uhrzeiten und Termine erhalten Sie unter unserer Rufnummer (02 21) 7 39 39 33.
- Vorstandssitzungen** Einmal monatlich dienstags um 20 Uhr im VCD-Büro. Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die Termine der nächsten Treffen erfahren Sie ebenfalls unter unserer Rufnummer (02 21) 7 39 39 33.
- Arbeitskreise** Sie suchen Ansprechpartner für ein Verkehrsproblem? Sie möchten in einem bestehenden Arbeitskreis mitwirken oder einen neuen gründen? Oder Sie möchten ganz einfach mehr über den VCD und die Arbeit des Kreisverbands Köln und Umgebung erfahren?
- Ein Anruf im VCD-Büro oder eine Anfrage per E-Mail führt zu den gewünschten Informationen.

Impressum

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

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

Mitgegründet von Josiane Peters †

Anzeigenverwaltung: Kay Queetz

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.

Anzeige

Köln, 15. Juni 2008

Fahrrad-Sternfahrt am autofreien Sonntag

Nach Jahren der Pause gibt es zum bundesweiten Aktionstag „Mobil ohne Auto“ am 15. Juni auch in Köln eine Aktion. Mit dem Fahrrad wird von drei Punkten sternförmig in die Kölner Innenstadt gefahren.

Um 14.00 Uhr ist das Treffen an folgenden Startpunkten, jeweils S-Bahn-Haltestellen, zur vernünftigen Anreise:

1. Weiden-West
2. Porz-Steinstraße
3. Leverkusen (Mitte bzw. Bayerwerk)

Die Fahrradtouren werden dann ins Stadtzentrum geführt. Um 16.00 Uhr gibt es den Abschluss im Rheinpark mit Informations- und Freizeitangeboten.

Die folgenden Organisationen haben bereits ihre Unterstützung oder Mitwirkung zugesagt: ADFC Köln & Umgebung, ADFC Leverkusen, BUND Köln, KVB, ödp KölnBonn, PRO BAHN Rhein-Sieg, ROBIN WOOD Köln, Stadt Köln/Fahrradbeauftragter, VCD Köln & Umgebung.

Sonja Klug



Aufruf Eine Spende ...

... zu Gunsten 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!



Rätselfragen Seite 14 Auflösungen

Die richtigen Antworten zu den Fragen Nr. 1 bis 5 lauten: 1.b, 2.a, 3.a, 4.a, 5.c.



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

Internet: www.vcd.org

Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

(2006 →)

Ich trete dem VCD zum 01. ☐ . 20 ☐ bei.

☐ Einzelmitgliedschaft

Jahresbeitrag

44 Euro

☐ Haushaltsmitgliedschaft

55 Euro

alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)

☐ Reduzierter Beitrag

22 Euro

(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)

☐ 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

Deutsche Post 

Entgelt bezahlt
50670 Köln 13

Anzeige