



RHEIN-SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung

In dieser Ausgabe:

- Ampelaktion
des VCD
- Autofreie Siedlung
- KVB kürzt
Nachtverkehr
- Radverkehr
in Köln

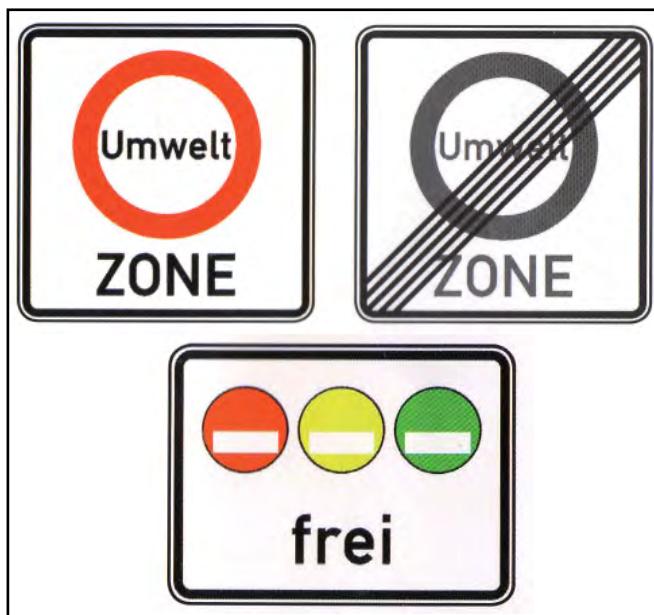


Anzeige

Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

Am 1. Januar 2008 beginnt in Köln eine neue Zeitrechnung: Die Stadt wird eine **Umweltzone** haben – als eine der ersten Großstädte in Deutschland. Im Straßenraum wird sie erkennbar sein anhand von derzeit noch hinter grauen Plastikfolien verborgenen neuartigen Schildern, mit denen Anfang und Ende der Zone markiert sind. Und außerdem anhand der roten, gelben oder grünen „Schadstoffplaketten“ in den PKWs, LKWs und Bussen, die innerhalb der Zone fahrberechtigt sind. Und hoffentlich nicht nur an diesen Äußerlichkeiten, sondern auch an einer besseren Luft für die Bewohner und Besucher der Innenstadt. Wir sind jedenfalls gespannt, was dieses neue Instrumentarium bewirken wird.



Neues gibt es im neuen Jahr auch aus unserem Büro zu vermelden: Es wird eine **Bürogemeinschaft mit dem ADFC** geben – ein Quantensprung in der Zusammenarbeit dieser beiden wichtigen Kölner Verkehrsinitiativen, auf den wir uns sehr freuen. Herzlich willkommen!

Viel Spaß und angeregte Gespräche wird es auch bei unserem traditionellen **Neujahrstreffen am 12. Januar 2008** geben, zu dem alle Interessenten und Freunde herzlich eingeladen sind – immer eine gute Gelegenheit, das neue Jahr in netter Runde zu beginnen. Wir treffen uns auch diesmal wieder ab 20.00 Uhr im Café Elefant, Weißenburgstraße 50 im Kölner Agnesviertel.

Vielleicht also bis zum 12. Januar!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE

Inhalt

Fuß- & Radverkehr

Der neue Kölner Fahrradbeauftragte:	4
Mit der RHEIN-SCHIENE im Gespräch.....	4
RheinEnergie-Baustellen auf Fuß- und Radwegen:	
„Da simmer dabei“	14
Von unpraktischen und kaputten Brücken	14
Mülheimer Fahrrad Gruppe:	
Gefahrenstellen, Feinstaubmessungen.....	15
Zwischen Breslauer Platz und Deutz:	
Ein großer Brückenschlag.....	18

Nahverkehr

Nord-Süd-U-Bahn: „Wir investieren in die Zukunft“.....	5
KVB: Tabula Rasa im Spätverkehr	6

Autofrei, Auto teilen

Autofreie Siedlungen liegen im Trend.....	8
Autofrei und Spaß dabei	9
cambio: So viel Auto hat das Klima gern	16

Autoverkehr

Die Umwelt(löcher)zone)	9
Tieferlegung Nord-Süd-Fahrt und Ost-West-U-Bahn:	
Von alten und neuen Schneisen.....	10

Ampeln

Symposium „Abbau von Lichtsignalanlagen“:	
Kreisen um den Kreisverkehr	12
VCD-Ampelbogen:	
Grüne Welle für Fußgänger und Radfahrer!	13
Verkehrskontrollen: Kölner Polizei sieht rot.....	20

Bahnverkehr

Aktuelles vom NRW-Tarif	16
Schlichtungsstelle Nahverkehr: Weiter mit neuem Träger..	21

VCD

Bundesdelegiertenversammlung auf der Schäl Sick.....	19
Spendenauftruf	19
Service für Mitglieder: Verkehrsrechtliche Erstberatung....	20
Einladung Neujahrstreffen	21
VCD Köln: Kontakte	22
Impressum.....	22
Mitgliederversammlung 2007	23
Ausflug: Mit dem VCD nach Müngsten und Kohlfurth	23
Mitgliedsantrag	23

Service

Kontakte – Infos – Hilfe	21
Preisrätsel	24

Der neue Fahrradbeauftragte der Stadt Köln Mit der RHEIN-SCHIENE im Gespräch



Christoph Reisig (RHEIN-SCHIENE, links) und Jürgen Möllers (Fahrradbeauftragter der Stadt Köln, rechts) im angeregten Gespräch

Seit August hat die Stadt Köln mit Jürgen Möllers einen neuen Fahrradbeauftragten. Zu den Perspektiven seiner Tätigkeit führte Christoph Reisig von der Redaktion der RHEIN-SCHIENE (RHS) das folgende Gespräch.

RHS: Herzlichen Glückwunsch dem neuen Fahrradbeauftragten der Stadt Köln, wie waren die ersten Monate mit der neuen Aufgabe?

Jürgen Möllers (JM): Vielen Dank, es war eine Menge Arbeit. Seit August bin ich als Nachfolger von Herrn Claußen Fahrradbeauftragter und das bedeutete für mich zunächst viel Neuland: Es ging in der ersten Zeit zum einen darum, Kontinuität in Bezug auf die erfolgreiche Arbeit meines Vorgängers zu garantieren, und zum anderen darum, neue Strukturen zu schaffen, um Projekte weiterzuentwickeln und eigene Schwerpunkte zu setzen.

RHS: Der Presse war zu entnehmen, dass Sie vor allem Schwerpunkte im Internetauftritt, bei Raderhebungen und Abstellanlagen setzen. Was ist bisher daraus geworden?

JM: Im Internet gibt es jetzt unter www.stadt-koeln.de/verkehr/radverkehr eine Rubrik *Aktuelles und Aktionen*, um über Aktivitäten der Stadt zum Thema Fahrrad zu berichten, zudem haben wir die einfach zu merkende Mail-Adresse fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de

eingerichtet. Auf diese Mails haben mehrere Personen aus meiner Gruppe Zugriff, so dass die Erreichbarkeit garantiert ist.

Die Radverkehrserhebungen wurden im Oktober durchgeführt, wir haben an rund 40 Stellen 14 Stunden lang den Radverkehr gezählt und an vier Stellen für zwei Wochen Dauerzählstellen eingerichtet. Die ersten Ergebnisse liegen vor, eine Auswertung erfolgt derzeit. Anfang 2008 werden wir die Zahlen veröffentlichen können.

Bei den Abstellanlagen werden wir es schaffen, im vierten Quartal 2007 so viele neu aufzustellen, wie sonst im ganzen Jahr.

RHS: Und was ist mit den fehlenden und baulich schlechten Radwegen?

JM: Daran arbeiten wir. Gerade in den ersten Wochen habe ich eine Vielzahl von Informationen aus der Bevölkerung zu diesem Thema erhalten. Diese werden gesammelt und ausgewertet oder direkt an die zuständigen Kolleginnen und Kollegen weitergeleitet. Bei vielen Punkten wird es allerdings keine kurzfristige Verbesserung geben, da teilweise Planungen, Beschlüsse oder Gelder bisher nicht vorhanden sind.

RHS: Wie sehen Sie die Perspektive für das Jahr 2008?

JM: Außer den genannten Bereichen werden wir verstärkt den Bereich Öffentlichkeitsarbeit weiterentwickeln, uns intensiv mit dem Bürgerhaushalt beschäftigen, denn eine Vielzahl der TOP 100 zum Thema Verkehr bezieht sich auf Radthemen, sowie die Unterhaltungsmaßnahmen für den Straßenverkehr auf Radbelange abgleichen.

RHS: Wie sehen Sie die zukünftige Zusammenarbeit mit dem VCD?

JM: Sehr gut und unproblematisch durch meine jahrelange ehrenamtliche Tätigkeit beim VCD und die städtische Velorunde. Diese Runde werden wir neu strukturieren, so dass es ab 2008 eine Kerngruppe mit Vertretern der Stadt und der Polizei sowie von VCD, ADFC und der Mülheimer Fahrradgruppe geben wird. Zu Schwerpunktthemen werden wir die entsprechenden Akteure mit einladen.

Zur Person:

Jürgen Möllers ist in der Stadt vorrangig mit dem eigenen Rad unterwegs. Er arbeitet im Amt für Straßen und Verkehrstechnik und ist seit dem 1. August 2007 Fahrradbeauftragter der Stadt Köln. Als Sachgebietsleiter der Verkehrsplanung leitet er eine Gruppe von derzeit elf Personen. Zu seinem Aufgabenbereich zählen beispielsweise das Bike+Ride-Konzept der Stadt Köln, das Modellprojekt Autofreies Wohnen und die Radabstellliste entsprechend der Landesbauordnung. □

Ein Schwerpunkt: www.stadt-koeln.de/verkehr/radverkehr – der städtische Internetauftritt zum Radverkehr

Kostenexplosion Nord-Süd-U-Bahn

„Wir investieren in die Zukunft“

Die Nord-Süd-U-Bahn wird mindestens doppelt so teuer wie vorhergesagt.

Die Kosten laufen davon und es wird sich gerechtfertigt, was das Zeug hält. Doch der wahre Kern wird verschwiegen: Wenn die Baukosten in den Jahren der politischen Entscheidungen realistisch kalkuliert worden wären, dann hätten damals die Politik und das Land NRW nicht der KVB-Variante den Zuschlag erteilt, sondern dem VCD-Vorschlag.

Soweit der Konjunktiv, nun zur bitteren Wirklichkeit. Für beide Varianten wurden damals Kosten-Nutzenberechnungen angestellt. Dabei schnitt die VCD-Variante in vielen Punkten besser ab als die KVB-Variante, was durch passende Gewichtungsfaktoren korrigiert wurde. Und es wurde dafür gesorgt, dass die Kostenkalkulation für die U-Bahn deutlich unter einer Milliarde DM blieb. Angesetzt wurden 700 Millionen DM!

Wenn heute von ursprünglich (im Jahr 1999) geschätzten Kosten von 550 Millionen Euro die Rede ist, wird folglich unterschlagen, dass die politischen Beschlüsse noch auf der Grundlage viel geringerer Zahlen getroffen wurden. Nehmen wir also 350 Millionen Euro (700 Millionen DM) als Ausgangspunkt, dann hat sich das Bauvorhaben bis heute mit 954 Millionen Euro (1,9 Milliarden DM) sogar verdreifacht!

„Ist dann die neue U-Bahn ihr Geld wert?“ – wie die KVB in ihrer Kundenzeitung Nr 7 von Oktober 2007 fragt. Oder wie gut sind die Argumente für die Kostensteigerung?

Argument 1

„Der U-Bahnbau in einem schwierigen Untergrund, durch historische Schichten bis zu 20 Metern Dicke, ist von technischen Anforderungen hoch komplex und stellt im Bauverlauf immer neue anspruchsvolle Aufgaben, ...“.

Das ist ein Allgemeinplatz, der angesprochene Sachverhalt kann jedenfalls vorausschauend in einer Kalkulation

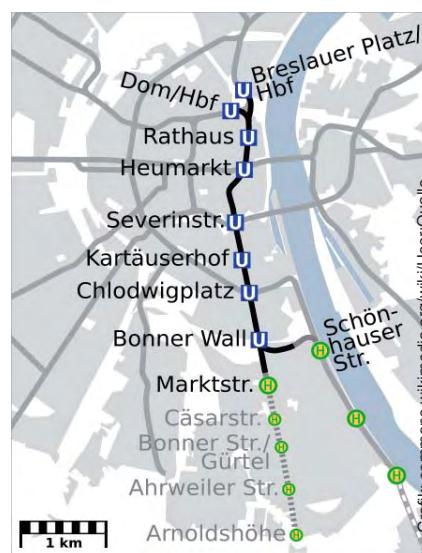
berücksichtigt werden. Zudem wurde immer behauptet, dass die U-Bahn in 25 Meter Tiefe, also unterhalb der historischen Schichten verläuft. Daher bräuchten die Kosten für Archäologie nicht hoch angesetzt zu werden. Heute werden jedoch die Grabungskosten als einer der Gründe für die höheren Kosten angeführt.

Argument 2

„Weil von der Nennung der ersten Zahl bis zu den Ergebnissen der Ausschreibung bereits nahezu fünf Jahre vergangen sind, mit entsprechenden jährlichen Steigerungsraten bei Löhnen und Material. Legt man vereinfachend nur eine jährliche Steigerung von durchschnittlich zwei Prozent zurunde, liegt man im Jahre 2004 gegenüber der geschätzten Summe schon um zehn Prozent höher“.

Warum wird bei der ersten Nennung der Zahlen (nach KVB erst 1999) diese Steigerung nicht schon berücksichtigt, wenn sie doch so logisch ist.

Welcher Bauarbeiter (oder KVB-Mitarbeiter) hat von 1999 bis 2004 eine jährliche Lohnsteigerung von zwei, insgesamt also zehn Prozent erhalten?



Argument 3

„Beim Konkurrieren der Kommunen zur Erlangung von Zuschüssen für ihre Verkehrsprojekte durch Bund und Land sind für die jeweiligen Förderanträge zeitnahe Baukosten zu veranschlagen, um aussagefähige Vergleichswerte zu erhalten. Der Ansatz von 550 Millionen Euro ist daher ein Wert auf der Basis der damals verfügbaren Daten aus Statistiken, Marktbeobachtungen und aus Erfahrungen bereits realisierter Tunnelbauten“.

Für den Förderantrag wurde also realistisch und zeitnah gerechnet, aber leider nicht mit der Variante, dass im Jahre 2004 bei Baubeginn alles teurer ist.

Argument 4

Mehrkosten durch „umfangreiche und aufwändige Verfahren zur Bodenverbesserung, um für die Gebäude während der Tunnelunterfahrt einen sicheren Stand zu gewährleisten (...) oder der Aufwand zur Verfüllung von Brunnen und Hohlräumen“.

Dass eine unterirdische Tunnelbohrung Probleme verursacht, kann sogar ein Laie nachvollziehen. Fachleute sollten ihr Wissen bei den Kosten einkalkulieren.

Entscheidend für die Anzahl der Probleme ist natürlich dabei die Gesamtlänge des unterirdischen Streckenabschnitts. Die KVB-Variante hat lange unterirdische Bauabschnitte – und damit eine große Anzahl von Problem-Punkten. Die VCD-Variante hatte den unterirdischen – und damit wohl unkalkulierbaren – Abschnitt so gering wie möglich gehalten.

Fazit

Der VCD sagt nur: Lernt aus der Erfahrung und bedenkt dies bei allen Äußerungen zur Ost-West-U-Bahn!

Roland Schüler

Kölner Verkehrsbetriebe

Tabula Rasa im Spätverkehr

Die KVB kürzt ihr Bahnangebot zwischen 23 und 0 Uhr um ein Viertel. Das neue Konzept bietet für Umsteiger zwar geringe Vorteile, bringt aber für viele Fahrgäste auch gravierende Nachteile mit sich.

Die KVB vermeldet Jahr für Jahr steigende Fahrgastzahlen, und zwar besonders auf dem Stadtbahnnetz. Demgegenüber wurde das Angebot über die letzten Jahre eher reduziert: Wegfall des 5-Minuten-Taktes nach Porz am Nachmittag, Einstellung der Linie 6 nach Marienburg, Ausdünnung zwischen Niehl und Merkenich, ersatzloser Entfall der Linie 17 montags bis donnerstags ab 21 Uhr – um nur einige Kürzungen zu nennen.

Parallel dazu ist seit fünfzehn Jahren ein deutlicher Trend zu erkennen: Aufgrund geänderter Arbeits- und Freizeitgewohnheiten verschiebt sich die Nachfrage auf dem Stadtbahnnetz zunehmend zeitlich nach hinten. So ist zwischen 4 und 7 Uhr morgens ein deutlicher Fahrgastrückgang feststellbar, da sich der Arbeitsbeginn mehr und mehr nach hinten verschiebt. Dagegen gibt es zwischen 8 Uhr morgens und 1 Uhr nachts teilweise erhebliche Zuwächse. Sollten Kürzungen unvermeidlich sein, ist es folglich sinnvoll, diese in den Zeiten vorzunehmen, in denen die Nachfrage sowieso abnimmt. Insofern waren diverse Fahrplananpassungen der letzten Jahre in den frühen Morgenstunden durchaus nachvollziehbar.

Nun ist die KVB nach der Aufhebung der Tunnelsperrung aber auch an das „Wachstumsprodukt“ Spätverkehr gegangen. Resultat: Kürzungen in der Zeit von 23 Uhr bis Mitternacht von insgesamt fast 25 Prozent. Bei einigen Linien wurde das Angebot sogar halbiert. Auf mehreren Hauptachsen ist die Benutzung der Kölner Stadtbahn nun spätabends ohne Fahrplankenntnis nicht mehr möglich, es sei denn, man riskiert halbstündige Wartezeiten.

Der bisherige Spätverkehr

Der Spätverkehr der Kölner Stadtbahn war in der Tat stellenweise überarbei-

tungswürdig. Einige Linien fuhren bis Mitternacht oder später im Viertelstundentakt, andere stellten dagegen gegen 23:15 Uhr auf einen Halbstundentakt um. Immerhin ergänzten sich diverse Linien mit Halbstundentakt weiterhin zu einem Viertelstundentakt, etwa die 12 und 15 zwischen Weidenpesch, Nippes und den Ringen. Zwischen etwa 0:30 und 1:15 Uhr gab es auf mehreren Linien empfindliche Fahrplanlücken, gegen 1:15 Uhr verkehrten dann die letzten Fahrten ab Zentrum als Sternverkehr mit gegenseitigen Anschlüssen. Am Wochenende begann danach der stündliche Nachtverkehr.

Der neue Rendezvousverkehr

Kernpunkt des neuen Fahrplans ist ein Rendezvous-System ab 23 Uhr, welches gegenseitige Anschlüsse zwischen den Linien vorsieht. Dieses System orientiert sich in etwa an dem bestehenden stündlichen Nachtverkehr, wird jedoch zwischen 23 und 1 Uhr halbstündlich durchgeführt.

Die Hauptanschlusspunkte des Rendezvous-Systems sind die Stationen

- Neumarkt, wo die Linien 1, 3, 4, 7, 9, 16, 18 und 136 in nahezu allen möglichen Richtungen verknüpft werden,
- Ebertplatz und Barbarossaplatz als Verbindung zwischen Ringbahn und zentralem Tunnel.

Zusätzlich existieren einige weitere definierte Anchlusspunkte wie Rudolfplatz und Bahnhof Deutz.

Insgesamt kann man nun im Spätverkehr nahezu jeden Punkt im Stadtbahnnetz von jedem Punkt aus mit kurzen Übergangszeiten erreichen, und das bei

jeder Fahrt. Nach Frechen, wo es bis 1:15 Uhr jetzt einen durchgehenden Halbstundentakt gibt, und in Richtung Ehrenfeld hat sich das Angebot ebenfalls leicht verbessert.

Dies täuscht jedoch nicht über die Nachteile hinweg. So gilt nicht mehr überall das Prinzip „Zwei parallele Linien im Halbstundentakt – zusammen auf dem Parallelabschnitt ein Viertelstundentakt“. Auch verlängern die Standzeiten an den Anschlusspunkten die Fahrzeiten teilweise erheblich.

Auch hat die KVB zusammen mit dem neuen Konzept still und heimlich im Leistungsangebot gekürzt: So gab es noch 2005 zwischen 23 und 1 Uhr insgesamt 124 Stadtbahnabfahrten vom Zentrum in die Vororte, jetzt sind es nur noch 110. Im Schnitt wurde jede vierte Fahrt zwischen 23 und 0 Uhr gestrichen. Dabei ist gerade diese Zeit auch unter der Woche keinesfalls schon „Saure-Gurken-Zeit“: Die typische Abendveranstaltung beginnt gegen 20 Uhr und ist zwischen 22 und 23 Uhr zu Ende. Geht man in der Metropole Köln anschließend noch das ein oder andere Kölsch trinken, muss man fast zwangsläufig um 23:30 Uhr nach Hause zurück, wenn man am nächsten Tag noch arbeiten muss.



Wer sich in den inneren Stadtteilen Kölns spätabends mit dem ÖPNV bewegt, guckt nicht auf den Fahrplan – im Gegensatz etwa zu denen, die noch nach Gummersbach, Dormagen oder sonst wohin ins Umland müssen. Werden jetzt im Spätabendverkehr auch wartende Menschen halbe Ewigkeiten die Haltestellen bevölkern, wie schon beim Nachtverkehr? Mit dem Sprung vom Viertel- auf den Halbstundentakt ist die zeitungebundene ÖPNV-Fügbarkeit weg!

Angebotshalbierungen nach Kalk und Klettenberg

Bisher verkehrten die Linien 1 und 9 zwischen 23 und 1 Uhr optimal zeitversetzt und stellten damit zwischen Neumarkt und Kalk Kapelle zusammen einen Viertelstundentakt dar. Nun fahren beide Linien im Halbstundentakt als Konvoi direkt hintereinander her. Der Streckenast nach Kalk ist die am stärksten belastete Radiale im gesamten Stadtbahnnetz überhaupt – und da möchte man mit einem Halbstundentakt Fahrgäste locken?

Auf der Luxemburger Straße fuhr die Linie 18 bislang bis gegen 1 Uhr im Viertelstundentakt. Jede zweite Fahrt endete dabei am Klettenbergpark oder Sülzgürtel. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte in Sülz und Klettenberg sowie diversen örtlichen Ausgeh-Lokalitäten war dieses Angebot keineswegs überdimensioniert, zumal die durchgehenden Fahrten bereits aufgrund des hohen Fahrgastpotenzials auf der weiteren Strecke in Richtung Hürth und Brühl regelmäßig voll waren. Zum Fahrplanwechsel wurde das Angebot nun ersatzlos auf einen Halbstundentakt halbiert.

Auch auf weiteren überwiegend stark nachgefragten Strecken ist das Angebot zwischen 23 und 0 Uhr jetzt halbiert, nämlich nach Niehl Sebastianstraße (Linie 16), Rodenkirchen (Linie 16), Mülheim und Schlebusch (Linie 4) sowie Holweide über Buchforst (Linie 3). Nach Mengenich (Linie 3), Porz-Zündorf (Linie 7) und Zollstock (Linie 12) setzt der Halbstundentakt nun rund 30 Minuten früher ein.

Ausdünnungen

Besonders gravierend ist der Richtung Ehrenfeld um eine halbe, Richtung Messe um eine ganze Stunde vorverlegte Wechsel vom 7,5-Minuten-Takt auf einen angenäherten 15-Minuten-Takt auf den Linien 3 und 4. Diese Linien erschließen mit Ehrenfeld einen Schwerpunkt des Kölner Nachtlebens und waren auch bislang schon stellenweise deutlich überlastet.

Lange Standzeiten

Durch die gegenseitige Anschlussaufnahme gibt es an mehreren Knotenpunk-

ten lange Aufenthaltszeiten. Dies verlängert die Fahrzeiten für Direktfahrer ungemein. Als Beispiel seien die Linien 1 und 9 in Fahrrichtung Westen genannt, die beide sieben Minuten am Neumarkt stehen. Besonders ärgerlich: Einige Linien machen derartige Prozeduren gleich mehrfach durch. So steht die Linie 18 zwischen Zoo und Luxemburger Straße zusammengekommen neun Minuten an drei verschiedenen Knotenpunkten herum. Dies bedeutet schnell eine Verdoppelung der Fahrzeit.

Fazit

Direktfahrer haben nach dem neuen Konzept erhebliche Nachteile, da in vielen Fällen sowohl das Taktangebot halbiert als auch gleichzeitig die Fahrzeit wesentlich verlängert wurde. Ebenfalls benachteiligt sind Umsteiger zwischen zwei Stadtbahn-Hauptachsen, da auf den Hauptachsen bislang meist ein Viertelstundentakt herrschte – sei es durch länger im Viertelstundentakt verkehrende Linien wie die 18 oder durch Überlagerung von zwei Linien wie der 1 und 9 auf gemeinsamen Strecken.

Systematische Vorteile hat von dem neuen Konzept nur eine Fahrgastgruppe und zwar die, die zwischen den Außenästen unterwegs ist, also etwa von Chorweiler nach Junkersdorf oder von Frechen nach Thielenbruch. Alle anderen Fahrgäste haben kleine bis sehr große Nachteile. Und dies dürfte das Gros der Spätverkehrs-Nutzer sein, denn wer fährt schon abends von äußerem Vorort zu äußerem Vorort?

Besonders weh tun die Fahrplankürzungen und Konvoi-Fahrten vor allem deshalb, weil damit auf vielen Strecken ein Wegfall der uneingeschränkten zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV einhergeht. Denn Kürzung ist nicht gleich Kürzung: Wenn eine Linie von einem 7,5- auf einen 10-Minuten-Takt umgestellt wird, mag dies zwar bedauerlich



Der renommierte Städteplaner Prof. Albert Speer wurde unlängst zur Erstellung eines „Masterplans“ für Köln beauftragt. In einem Interview über seine Sicht auf Köln vermerkt Speer im Kölner Stadt-Anzeiger vom 25./26. August: „In Köln leben sehr viele Menschen in der Innenstadt. Sie hat einen quirligen und jungen Charakter und keine Neigung, abends zu veröden. Das ist eine ihrer Stärken und in Deutschland ziemlich einmalig.“ Dem ist nichts hinzuzufügen. Das Stadtbahnangebot nach 23 Uhr wurde nun allerdings auf ein Angebotsniveau wie in Gelsenkirchen gebracht. Halbstundentakt auf Hauptachsen.

sein, doch der ÖPNV bleibt letztendlich voll verfügbar. Die Kunden können weiterhin „einfach so“ ohne Fahrplan zur Haltestelle gehen und müssen nicht unkalkulierbar lange warten. Bei einer Umstellung von einem 15- auf einen 30-Minutentakt sieht das dagegen anders aus. 15 Minuten Wartezeit stellen im Schwachlastverkehr noch eine gerade akzeptable Wartezeit dar, hier ist gewissermaßen noch eine „Not-Verfügbarkeit“ für Leute ohne Fahrplankenntnis gesichert. Bei einem 30-Minuten-Takt ist dies jedoch definitiv nicht mehr der Fall. Und eben genau diese Art der Kürzung gab es nun auf nicht wenigen Hauptstrecken des Stadtbahnnetzes.

Warum die KVB zu einer Zeit ihr Angebot einschränkt, in der sie wachsende Fahrgastzahlen zu verzeichnen hat, obwohl schon vorher nur ein eingeschränktes Angebot herrschte, ist nicht nachvollziehbar. Gerade im Freizeitverkehr in den Abend- und Nachtstunden hat die KVB in den letzten Jahren besonders junge Fahrgäste erreicht und gewonnen. Will sie diese alle wieder verlieren?

Christoph Groneck □

Arbeitskreis Autofreie Siedlung macht weiter „Autofreie Siedlungen liegen im Trend“

Eigentlich sollte die Vereinsmitgliederversammlung am 24. August 2007 die letzte gewesen sein. Auf der Tagesordnung stand ja immerhin unter TOP 5 die Auflösung des Vereins. Aber dann kam es doch ganz anders.

Die anwesenden Mitglieder kamen nämlich mit großer Mehrheit zu der Überzeugung: „Autofreie Siedlungen liegen im Trend“. Dieser Trend wird zwar so (noch) nirgendwo formuliert, jedoch laufen viele dazu passende Entwicklungen darauf hinaus:

- Kinder- und Familienfreundlichkeit
- zurück in die Stadt
- Nachhaltigkeit
- Klimaschutz
- generationenübergreifendes Wohnen

Sowohl der neue Vorstand als auch etliche aktive Vereinsmitglieder glauben, dass diese Trends in absehbarer Zeit spürbarer als bereits heute marktrelevant werden und sind davon überzeugt, dass die Voraussetzungen, autofreie Siedlungen einzuführen, besser sind als je zuvor.

Und dafür ist der im politischen Umfeld bekannte gute Ruf des ASK und die im Verein vorhandene Kompetenz wichtig und notwendig.

Auch wurde mit der Siedlung in Nippes eine brauchbare Referenz gewonnen. Alle wissen, dass diese Siedlung ihre Schwächen hat, erkennen aber auch, dass sie trotz alledem die oben aufgeführten Trends besser repräsentieren kann als jede andere Siedlung weit und breit. Vor allem, was die für uns so wesentliche Autofreiheit anbelangt, hat die Siedlung im zweiten Anlauf bewiesen, dass autofrei vermarktbare ist, dass es eine Kundschaft gibt, die bereit ist, autofrei zu leben.

Als ersten Schritt will der Verein neue planungsreife Baugebiete identifizieren und nach einem objektiven Messverfahren bewerten. Dazu erscheint das Schweizer Wohnungs-Bewertungs-System WBS, welches vom Schweizer Bundesamt für Wohnungswesen entwickelt wurde, geeignet (siehe auch unter www.bwo.admin.ch).

Durch dieses Bewertungsverfahren kann man feststellen, ob und wie gut ein Standort für eine autofreie Siedlung geeignet ist.

Als nächsten Schritt wird der Verein sowohl über die politische Schiene und potentielle Investoren als auch über die Bewohner der Nachbarschaft der ausgewählten Baugebiete versuchen, seine Ideen und Vorstellungen entsprechend einzubringen.

Der Verein möchte jetzt nach vorne schauen und keine Energie mehr in der Auseinandersetzung mit der Kontrolle und der Stadt verschwenden.

Der Verein hat genügend Lehrgeld bezahlt und will aus den Fehlern, die in Nippes gemacht worden sind, lernen: Zukünftige Siedlungen sollen alle positiven Elemente aus der Nippesser Siedlung aufgreifen – bei gleichzeitiger Vermeidung der gemachten Fehler.

Seit nunmehr einem Jahr hat sich der Verein darauf beschränkt, die Entwicklung der Nippesser Siedlung kritisch zu begleiten, leider mit geringer Wahrnehmung in der Öffentlichkeit.

Der neu gewählte Vorstand sieht seine Rolle darin, eine tragfähige Strategie für das nächste halbe Jahr zu entwickeln und diverse Aktivitäten anzuschließen. Dazu ist der Vorstand alleine nicht in der Lage. In dieser schwierigen Phase sind aktive Mitstreiter von Nöten – kreativ, quer- und vorausdenkend. Mitstreiter, die das Thema weiter spannend finden und die Zukunft mitgestalten wollen.

Alle sind eingeladen und aufgefordert, sich in diesen Prozess einzubringen. Kontakt kann über das ASK-Büro aufgenommen werden (Tel. 0221-7390923, E-Mail info@autofreie-siedlung-koeln.de). Es gibt eine Menge zu tun. Die Ziele sind ehrgeizig und hoch gesteckt, aber erreichbar. Es gibt wieder eine Vision, für die zu kämpfen lohnt.

Dass autofreie Siedlungen voll im Trend liegen, zeigte sich bereits wenige Wochen nach der Mitgliederversammlung, nämlich am 18. September 2007. Doch darüber mehr im nebenstehenden Artikel „Autofrei und Spaß dabei“.

Hans-Georg Kleinmann

www.autofreie-siedlung-koeln.de

BUNDESAMT FÜR WOHNUNGWESEN, SCHWEIZ, Wohnungs-Bewertungs-System WBS, Ausgabe 2000. Wohnbauten planen, beurteilen und vergleichen

Bauobjekt:	Wohnung:	Anzahl Zimmer:	Fläche:
Beurteilungskriterien	Gewichte		
<u>W1 Wohnung</u>			
Nettowohnfläche	3		
Anzahl Zimmer	3		
Vielfältige Nutzbarkeit	3		
Möblierbarkeit von Aufenthaltsräumen	3		
Fenster der Aufenthaltsräume	2		
Platzierung des Essbereichs	2		
Möblierbarkeit des Essbereichs	2		
Verbindung zum Kochbereich	2		
Fenster im Kochbereich	1		
Ausstattung im Sanitärbereich	1		
Fenster im Sanitärbereich	1		
Stellmöglichkeiten	4		
Veränderbare Raumbeziehungen	2		
Veränderbare Raumaufteilung	2		
Wählbare Wege	2		
Privater Außenbereich	3		
<u>W2 Wohnanlage</u>			
Wohnungsangebot	2		
Hinzumietbare Wohn- u. Arbeitsräume	3		
Veränderbare Wohnungsgrößen	2		
Wohnungszugänge	2		
Hauseingangszone	2		
Wasch- und Trocknungsräume	3		
Private Abstellräume	2		
Gemeinsame Abstellräume	1		
Mehrzweck- und Gemeinschaftsräume	1		
Gemeinsamer Außenbereich	4		
Fuss- und Velowegerschließung	2		
Autoabstellplätze	1		
Abgestufte Öffentlichkeitsgrade	1		
Lärmbelastung und Schallschutz	2		
<u>W3 Wohnstandort</u>			
Quartierspielplatz	3		
Parkanlage oder Wald	2		
Haltestelle des öffentlichen Verkehrs	8		
Ortszentrum	8		
Kindergarten und Primarschule	3		
Untere Stufe der Mittelschule	1		
Soziale Einrichtungen	1		
Naherholungsgebiet	3		
Regionalzentrum	7		

Beurteilungstabelle des Schweizer Wohnungs-Bewertungs-Systems WBS

Auszeichnung für Siedlung in Nippes Autofrei und Spaß dabei

Die autofreie Siedlung in Köln-Nippes Stellwerk 60 wurde am 18. September als Ausgewählter Ort 2007 durch die Initiative Deutschland – Land der Ideen ausgezeichnet.

Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln (ASK) ist stolz darauf, dass er durch seine intensive und jahrelange Arbeit die Grundlage für diesen Erfolg geschaffen hat. Der ASK hat weitestgehend das Konzept entwickelt sowie Politik, Verwaltung, Öffentlichkeit und die Kontrola GmbH als Investor für das Projekt gewonnen. Wesentlich war dabei seine Mitwirkung an der Marktuntersuchung im Jahre 1997, die überzeugend den Bedarf dokumentierte, und an dem städtebaulichen Wettbewerb 1999.

Viele Elemente, wie die gelungene Anlage der Gemeinschaftsplätze oder die ansprechenden Zonen vor den Häusern, gehen auf die Entwürfe des ASK zurück. Beispielsweise ist es durch die Dimensionierung der Wege gelungen, den Wohnbereich autofrei zu halten. We-

gebreiten, die sich am Fuß- und Fahrradverkehr orientieren, lassen ein Auto wie einen Fremdkörper erscheinen.

Ralph Herbertz, beim ASK für die Verkehrsplanung zuständig, ist mit der Sicherung der Autofreiheit im Siedlungsgebiet zufrieden: „Von zentraler Bedeutung ist das differenzierte und auf die Bedürfnisse der Bewohner zugeschnittene Mobilitätsangebot. Auch das umfassende Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten ist überzeugend.“

Hans-Georg Kleinmann, einer der beiden Vorstandssprecher des ASK und selbst Bewohner der Autofreien Siedlung: „Die Siedlung liegt voll im Trend: Kinder- und Familienfreundlichkeit, zurück in die Stadt und Nachhaltigkeit. Stellwerk 60 hat allen Unkenrufen zum Trotz gezeigt, dass es einen Markt für solche Siedlungen gibt. Inzwischen schmückt das Attribut *autofrei* Werbeanzeigen und Broschüren anderer Bauvorhaben.“

Viele Elemente, die die Autofreie Siedlung für die Bewohner ausmachen,



*Autofreie Siedlung in Nippes:
Viel Platz für Kinder
(Foto: Guido Ohlenbostel)*

sind auch allgemein auf Neubauvorhaben übertragbar und für einen nachhaltigen Städtebau von hoher Relevanz.

„If you live in a city, you don't need to own a car“, sagte bereits William Clay Ford Jr. (Observer, 2000). So besitzt bereits heute die Mehrheit der 129.000 Bewohner der Kölner Innenstadt kein Auto.

*Ralph Herbertz,
Hans-Georg Kleinmann
www.nachbarn60.de*

□

Klimaschutz in Köln Die Umwelt(löcher)zone

Haben Sie schon Ihre Ausnahmegenehmigung, um mit Ihrem luftverschmutzenden Auto weiter in die Umweltzone fahren zu können?

Nein? Das ist aber schade! Dabei ist es doch in Köln so leicht. Ach so, Sie kennen keinen aus den üblichen Klüngelkreisen! Die waren ja sehr rührig und erfolgreich bei ihren Bemühungen, die feinstaubverbreitenden Fahrzeuge ohne Probleme in die Umweltzone zu lenken. Die Handwerkskammer, die Industrie- und Handelskammer, die Wirtschaft haben sich massiv dafür eingesetzt, dass alle Gewerbefahrzeuge frei in die Umweltzone fahren dürfen.

Belohnt wurde das langjährige umweltschädliche Verhalten von Gewerbetreibenden, die aus Eigennutz kein umweltfreundliches Fahrzeug angeschafft haben, sondern meist Dieselfahrzeuge.

Bestraft werden die Handwerker und Betriebe, die ihre Fahrzeuge schon umgerüstet haben und mit umweltfreundlichen Antrieb fahren. Die haben zwar etwas Gutes für das Klima und damit die Allgemeinheit getan (und höhere Kosten), aber das interessiert Lobbyverbände, Verwaltung und Politik überhaupt nicht.

Wir achten die Klimaschädlinge und verachten die Klimaschützer, das ist die Kernaussage der Kölner Umweltzone.

Weder all die RadfahrerInnen, die ÖPNV-NutzerInnen, die FußgängerInnen noch die sonstigen Mobilen ohne Auto, besonders die Kinder, werden mit einer richtigen Umweltzone belohnt, die das schlechte Klima in Köln und die hohen Feinstaubwerte senkt. Sondern die luft- und klimaschädlichen AutofahrerInnen dürfen frech und frei in der Um-

weltzone rumfahren. Weil es ihnen nicht zuzumuten sei, jetzt ein weniger schädliches Auto zu kaufen oder umzurüsten. Wo sie doch gerade erst viele tausend Euro für ihre tollen Super-utilized-Vehicles (SUV) ausgegeben haben, diese für die normalen Kölner Straßen überkandidelten Allradfahrzeuge.

Aber den BürgerInnen dieser Stadt ohne eigenes Auto kann der Feinstaub weiter zugemutet werden.

Eine Umweltzone ist das nicht, wo jeder Oldtimer auch das Recht hat, einzufahren. Eine Umweltlochzone, die deutlich macht, dass die Stadt Köln die Zeichen der Klimazeit nicht erkannt hat. Aber vielleicht kriegen sie dann den Klimapreis der Kölner Lobbyverbände und AutofahrerInnen, anstatt einen Friedensnobelpreis wie Al Gore.

Wolfgang Besser

□

Offenbachplatz und Ost-West-U-Bahn

Von alten und neuen Schneisen

Alle Jahre wieder werden Pläne zur Tieferlegung der Nord-Süd-Fahrt sowie zur Ost-West-U-Bahn ausgegraben.

Interessierte Kreise machen Stimmung. Die heute missliche Situation gilt es zu verbessern. Doch in den letzten dreißig Jahren haben diese interessierten Kreise die Situation bewusst nicht verbessert. Denn der Zustand ist für sie hilfreich, um ihre Vorstellung von Tieferlegung und von der U-Bahn immer wieder als optimale Lösung präsentieren zu können. Dabei haben genau die gleichen Kreise dafür gesorgt, dass sich an anderer Stelle in Köln die gleichen unhaltbaren städtebaulichen Situationen erhalten.

Ist der Offenbachplatz wirklich so schlimm?

Schauen wir einmal auf die Nord-Süd-Fahrt als Autoschneise. Ist sie an der Oper wirklich so schlimm wie die neuen Autoschneisen:

- die neue Constantinstraße in Köln-Deutz, die den Ort Deutz vom Bahnhof abschnürt,
- die jetzt sechsspurige Rheinuferstraße mit irrsinnig langen Rotzeiten an den wenigen verbliebenen Fußgängerüberwegen, die das Severinsviertel vom Rheinauhafen, die südlichen Stadtteile vom Freizeitort Rheinufer trennt?

Oder wie die alten Autoschneisen in den Wohngebieten der Innenstadt:

- die Riehler Straße im Agnesviertel,
- die Turiner Straße im Kunibertsviertel,
- die Vorgebirgsstraße in der südlichen Neustadt,
- die Bäche und die Ulrichgasse in der Südstadt,
- die Roonstraße in der Neustadt?

Angesichts dieser Autoschneisen, die Stadtteile zerschneiden, zu einer unerträglichen Lärm- und Luftbelastung führen und städtebauliche „Unräume“

bilden, an denen trotzdem Menschen wohnen müssen, ist die Nord-Süd-Fahrt an der Oper doch gar nicht so dramatisch. Sogar im Bereich der Breite Straße kommen die FußgängerInnen relativ zügig über die Straße.

Was kann aber sinnvoll für die Nord-Süd-Fahrt an der Oper getan werden?

Brauchen wir an dieser Stelle den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt, 50 Prozent des Autoverkehrs aufkommens an dieser Stelle? Wohl nicht, daher sollte man im ersten Schritt den Durchgangsverkehr mindern, im zweiten unterbinden.

Die andere Hälfte ist der Ziel- und Quellverkehr in die umliegenden Quartiere (Kolumba und Oper), der jedoch nicht aus einer tiefer gelegten Nord-Süd-fahrt abgeleitet werden kann, also weiter oberirdisch fahren muss. So erreicht die Tieferlegung eben nicht, dass der gesamte Autoverkehr von der Oberfläche verschwindet, sondern es bleibt ein hoher Auto-Anteil bestehen. Und der wird weiterhin den Offenbachplatz verlärmern und mit Schadstoffen eindecken.

Erster Schritt: Minderung des Ziel- und Quellverkehrs. Hier sind ja schon erste positive Beschlüsse zum Kolumbaquartier in den politschen Gremien gefasst worden. Wenige, aber kluge Maßnahmen helfen dem Quartier zu einem geordneten Autoverkehr und einer städtebaulichen Aufwertung, die dem neuen Diozösanmuseums gerecht wird und eine bessere Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen bietet. Der gleiche Weg sollte anschließend im Opernquartier beschritten werden, um im dritten Schritt den Autoziel- und Quellverkehr deutlich zu reduzieren.

Diese Schritte sind eindeutig billiger, effektiver und schneller umsetzbar als eine Tieferlegung der Nord-Süd-Fahrt an der Oper. Und hätten schon längst gegangen werden können.

Damit wird gleichzeitig der Autoverkehr auf allen oben genannten Schneisen, die zur Nord-Süd-Fahrt führen, verringert. So wird nicht nur eine punktuelle, sondern eine flächenhafte Verbes-

serung für die gesamte Innenstadt und die dort wohnenden und arbeitenden BürgerInnen erreicht.

Ist eine Ost-West-U-Bahn tatsächlich nötig?

Warum trauen sich Verwaltung und PolitikerInnen, angesichts der Kosten für die Nord-Süd-U-Bahn noch eine in ost-westlicher Richtung zu befürworten? Sie müssten eigentlich von der Öffentlichkeit ausgelacht werden, angesichts ihres fundamentalistischen Glaubens an den Sinn weiterer Kölner U-Bahntunnel.

Andere Städte zeigen, wie eine leistungsfähige Straßenbahn in einen Stadtraum eingeordnet werden kann. Die Schniese und das Problem der Überquerbarkeit der Ost-West-Achse hat die Ursache im Autoverkehr.

Erster Schritt: Auch hier stellt sich die Frage, ob der Auto-Durchgangsverkehr durch die Innenstadt muss? Die Sperrung der Ost-West-Achse in Richtung Deutzer Brücke während des Nord-Süd-U-Bahnbaus zeigte doch deutlich, dass der Durchgangsverkehr ohne Probleme verlagert und auch reduziert werden kann.

Zweiter Schritt: Ziel- und Quellverkehre reduzieren und eine deutliche Stärkung der Quartiere für die FußgängerInnen erreichen.

Dritter Schritt: Mit der Minderung des Autoverkehrs haben die KVB weniger Probleme bei der Fahrt zwischen Rudolfplatz und Heumarkt. Die Bahnen können zügiger am Neumarkt an- und abfahren. Eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Hohe Straße/Hohe Pforte wäre möglich.

Vierter Schritt: Pläne wie die des Rheinischen Vereins für Denkmalschutz und Landschaftspflege für die städtebauliche Gestaltung der Ost-West-Achse werden umgesetzt.

Auch all dies ist deutlich billiger und schneller umzusetzen als die U-Bahn. Und wurde bereits 1993 in einer Studie des VCD (von Achim Teutenberg) vorgeschlagen.

Roland Schüler

Anzeige

Symposium „Abbau von Lichtsignalanlagen“ Kreisen um den Kreisverkehr

Am 28. August veranstaltete die Kölner Stadtverwaltung ein Symposium zum Abbau von Ampelanlagen und deren Ersetzung durch Kreisverkehre.

Die Veranstaltung fasste sehr eindrucksvoll die Chancen des Kreisverkehrs für die Verkehrssicherheit zusammen. Verschiedene Experten (ja, nur Männer!) stellten dar, wie erfolgreich Kreisverkehre im In- und Ausland sind. Und dann wohl auch demnächst in Köln.

Zebrastreifen erforderlich

Kreisverkehre können Ampeln ersetzen, ohne dass die Sicherheit beeinträchtigt wird – so der allgemeine Tenor, dem sich sowohl die Vertreter der Polizei als auch des ADAC anschlossen. Sie müssen aber mit Zebrastreifen und wenn möglich mit Querungshilfen versehen sein. Bei den bisher in Köln eingeführten Kreisverkehren hat die Verwaltung diesen Standard oft nicht berücksichtigt. Dies sollte dringend korrigiert werden, sonst hat sich das Symposium nicht gelohnt.

Ein Problem für Eltern und Kinder

Doch konnte die Argumentation überzeugen?

Leider nein, denn es waren nur ganz wenige Betroffene anwesend. Weder Eltern noch GrundschulleiterInnen und Elternpflegschaften waren ausreichend vertreten. Dabei gehen gerade diese Gruppen vehement gegen Kreisverkehre vor und üben massiven Druck auf die Politik aus. Wer traut sich denn noch, sich gegen das Sicherheitsempfinden von Eltern für einen Kreisverkehr auszusprechen?



In den letzten Jahren wurden wie hier an der Marzellenstraße an vielen Stellen in Köln Kreisverkehre eingerichtet.

Warum fehlte diese wesentliche Lobbygruppe? Lag es am Nachmittagstermin zwischen 14.00 und 18.00 Uhr, wo Berufstätige nicht können oder die Kinder zu betreuen sind? Eine Kinderbetreuung wurde jedenfalls nicht angeboten.

Lag es daran, dass Eltern und Elternpflegschaften, aber auch Schulleitungen sich ihr Urteil über die Unsicherheit von Kreisverkehren nicht durch Sachaussagen nehmen lassen wollten?

Lag es daran, dass kein Elternvertreter, kein Grundschulvertreter als Experte geladen war und seine Sichtweise darstellen konnte?

Lag es daran, dass zwar Fachexperten zum Thema Kreisverkehr auf dem Podium saßen, aber keine psychologische oder pädagogische Fachkraft, die etwas über die subjektive Sicherheit, das Gefühl der Angst und Überforderung von Kleinkindern im Straßenverkehr sagen konnte?

Letzteres brachte der Vertreter des VCDs in die abschließende Podiumsdiskussion ein, auch Fragen aus dem Zuschauerraum gingen in die gleiche Richtung. Doch so richtig beantwortet werden konnte die Frage nicht, warum Eltern mit Kreisverkehren Unsicherheit und Angst vor Überforderung verbin-

den, obwohl diese faktisch sicher sind. Jeder neue geplante Kreisverkehr wird bei den Eltern und der Schule die gleichen Ängste auslösen. Die Politik kann zwar sachgerecht und überzeugend argumentieren, aber ob sie die Eltern erreichen kann, bleibt offen.

Daher ist es nur sinnvoll, die Bedenken der Eltern ernst zu nehmen, mit ihnen frühzeitig und ehrlich über die Planungen zu kommunizieren und zu versuchen, Ängste abzubauen.

Letztendlich trifft aber die Politik eine Entscheidung für die Verkehrssicherheit (den Kreisverkehr). Die Einführung eines Kreisverkehrs wird dann sinnvollerweise von den Experten und der Polizei begleitet. Eltern wie Kinder lernen den Umgang mit dem Kreisverkehr. Eigentlich müssten die AutofahrerInnen es ebenso wieder lernen, aber auf die haben Politik und Verwaltung leider keinen Zugriff.

Ein Problem für Sehbehinderte

Eine Gruppe von Menschen hat wirklich Schwierigkeiten mit den Kreisverkehren: die Sehbehinderten.

Diese Menschen orientieren sich mit dem Gehör anhand der Verkehrsgerausche. Eine rote Ampel mit stehenden Autos ist ein eindeutiges Signal. Bei einem Kreisverkehr fehlt diese Eindeutigkeit, dort kann nur das Verringern der Geschwindigkeit ein Indikator sein.

Zum einen können Trainings helfen, mit der neuen Geräuscherkennung umzugehen, zum anderen können für Sehbehinderte sichere Überwege abseits des Kreisverkehrs angeboten werden, zu denen sie mit Führungssteinen geleitet werden.

Roland Schieler

VCD-Aktion

Grüne Welle für Fußgänger und Radfahrer!

Der VCD Köln und Umgebung fordert Politiker und Verwaltung auf, bei der Gestaltung von Kreuzungen und Ampelphasen die Interessen von Radfahrern und Fußgängern angemessen zu berücksichtigen.

In der letzten Ausgabe war bereits ein Fragebogen abgedruckt, mit dem auf für Fußgänger und Radfahrer besonders ärgerliche Ampeln hingewiesen werden konnte, sei es weil die Umlaufzeiten viel zu lang sind, sie nur auf Knopfdruck und dann auch noch verzögert auf Grün schalten, die Überquerung der Straße

nur etappenweise möglich ist oder die Lichtsignale schlicht und ergreifend einfach überflüssig sind.

Die Resonanz auf den Fragebogen war so gut, dass wir uns dafür entschieden, ihn einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Dazu luden wir am 13. November die Kölner Lokalzeitungen zu einem Pressetermin ein. Sowohl Kölnische Rundschau als auch Kölner Stadtanzeiger berichteten positiv. Von Bürgerinnen und Bürgern erhielten wir zahlreiche Rückmeldungen.

In den letzten Wochen klagen Polizei und Politiker vermehrt darüber, wie

wenig Beachtung Fußgänger und Radfahrer rotene Ampelsignalen schenken. Wer Respekt vor Ampeln fordert, muss jedoch dafür sorgen, dass Ampeln nur dort stehen, wo sie wirklich gebraucht werden, und die Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.

Auf dem unten abgedruckten Fragebogen und (allerdings nur für Kölner Ampeln) unter www.vcd-koeln.de können besonders ärgerliche Ampeln benannt werden.

Der VCD sammelt die Antworten, um sie an die Zuständigen in Politik und Verwaltung weiterzuleiten.

Reiner Kraft □



VCD-Ampel-Bogen

für Fußgänger und Radfahrer in Köln und Umgebung

Bitte zurücksenden an: VCD Köln und Umgebung, Alte Feuerwache Melchiorstr. 3, 50670 Köln, Fax 0221-7 32 86 10

Folgende Ampel ärgert mich vor allem als

Stadt(bezirk)/Ortsteil:

Bei Bedarf nähere Beschreibung:

Ich schlage vor,

- die Ampelphasen fußgänger-/radfahrerfreundlicher zu schalten.
 - die gelben Druckknöpfe zu demontieren, um Fußgängern/Radfahrern Grünphasen auch ohne Anforderung zu gewähren.
 - die Ampelanlage nachts abzuschalten.
 - die Ampelanlage ganz abzuschalten und durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (zum Beispiel Kreisverkehr, Aufpflasterung) zu ersetzen.
- (Mehrere Nennungen möglich.)

Anmerkungen:

Für Rückfragen stehe ich zur Verfügung unter:

(Mit der Weitergabe dieser Kontaktadresse an die betroffene Stadtverwaltung bin ich einverstanden.)

Name: E-Mail: ggf. Tel.-Nr.:

Baustellen der RheinEnergie

„Da immer dabei!“

Beim Aufreißen der Radwege und Radfahrspuren, beim Aufstellen der Schilder „Radfahrer absteigen“, beim dreisten sperren von Radwegen auf Kilometer Länge, – so auf der Aachener und der Subbelrather Straße –, beim monatengen Offenlassen von Löchern im Asphalt, beim Missachten und Nichtrespektieren der Belange des Radverkehrs, ...

... da ist die Kölner RheinEnergie dabei. Dieses Unternehmen reißt in Köln massenhaft die Radwege auf, um seine Leitungen zu verlegen und schert sich überhaupt nicht um Rechte von RadfahrerInnen. Es gibt zahlreiche Gründe seinen Energieversorger zu wechseln, Missachtung des Radverkehrs kann nun ein weiterer sein.

Sonja Klug □



Überführungen

Von unpraktischen und kaputten Brücken

Es gibt viele unerfreuliche Brücken in Köln – nachfolgend vier Beispiele.

Zunächst eine, die schnellstens abgebaut werden sollte: die Brücke über die Trasse der Stadtbahnlinie 16 an der Haltestelle Michaelshoven. Im näheren Umkreis gibt es große Einrichtungen der Behindertenhilfe. Trotzdem gibt es hier, anders als an der Haltestelle Siegstraße, keinen ebenerdigen Überweg. Mit den äußerst steilen und alles andere als barrierefreien Rampen zur Brücke haben, nicht nur Gehbehinderte Probleme. Für letztere bedeuten sie aber ein kaum zu überwindendes Hindernis. Zwar gibt es seit einigen Jahren Aufzüge, diese sind jedoch häufig kaputt und man muss oft lange warten, bis sie repariert werden.

Nordseite der Hohenzollernbrücke

Hier wurde vor gut zehn Jahren für zehn Millionen DM ein neuer Rad- und

Gehweg angelegt. Doch eine Rampe zum Breslauer Platz wurde nie gebaut. Folglich endet ein Rad- und Gehweg an der Brücke unvermittelt viele Meter über dem Erdboden. Hier kann das Brücken- und Stadtbahnbauamt mal eine Brücke vollenden und damit zahlreiche Menschen von unzumutbaren Wegen befreien.

Holzbrücke am Aachener Weiher

Die schöne Holzbrücke am Aachener Weiher – auch als Korruptionsbrücke bekannt – soll durch eine neue Stahlbrücke ersetzt werden. Unsensibel für das besondere Umfeld, die Geschichte und die Bedeutung der Brücke wird hier vom Brückenbauamt vorgegangen. Ursprünglich war die Brücke aus Bongosiholz. Das robuste und sehr langlebige Material war im Rahmen eines korrupten Deals zwischen einem städtischen Mitarbeiter und einer Firma für Land-

schaftsbau gegen nicht so widerstandsfähige Eiche ausgetauscht worden. Nachdem der Schwindel aufflog, blieb die Eiche liegen und verrottete. Anstatt die alte und gute Qualität wieder herzustellen, will das Brückenamt eine völlig neue Stahlbrücke. Düsseldorf baut dagegen Holzbrücken, die deutlich billiger sind (97.000 Euro) als die Kölner Stahlbrücke (150.000 Euro).

Südbrücke

Was macht eigentlich der Rad- und Gehweg an der Südbrücke, über den die RHEIN-SCHIENE mehrfach berichtet hat?

Weiterhin ist der nördliche Weg gesperrt, der südliche viel zu eng und über die Fahrbahn der Rheinuferstraße gesperrt. Unzumutbar für alle Beteiligten – doch das zuständige Brückenamt macht seit Jahren keine Fortschritte im Beseitigen der Missstände.

Roland Schüler □

Mülheimer Fahrrad Gruppe

Gefahrenstellen, Feinstaubmessungen ...

Ein Überblick über die Aktivitäten der Mülheimer Fahrrad Gruppe mfg zwischen April und September 2007.

Der übliche „Kleinkram“: Wir haben Gefahrenstellen wie Schlaglöcher oder eine Asphaltverwerfung gemeldet. Man kann uneingeschränkt sagen, dass die Verwaltung mit der Beseitigung von Gefahrenstellen nie lange fackelt, so dass hier ein Lob ohne Wenn und Aber fällig ist. Das Gleiche gilt für das Aufstellen von Radständern, wenn auch hier die Bearbeitungszeiten deutlich länger sind.

Mit der KVB besprechen wir die Aufweitung des Drängelgitters eines Überwegs über die KVB-Gleise am Arnsberger Platz. Die KVB sagt eine Neugestaltung des gesamten Überwegs zu, was mehr ist, als wir erwartet haben.

Mülheimer Brücke

Kleinere 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 dabei, jeweils die richtige Auffahrt auf die richtige Seite der Fahrbahn zu finden. Wir stellen uns vor, zuerst alle „weichen“ Maßnahmen auszuprobieren, die möglich sind. Dazu gehört zu allererst eine verbesserte Ausschilderung. Die ist aber noch nicht vollständig, wir bleiben am Ball.

Feinstaubmessungen

Um die Verkehrsarten zu fördern, die keinen Feinstaub emittieren, stellten wir den Antrag, die Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger auf den Hauptverkehrsstraßen im Bereich der Messstation Clevischer Ring zu verbessern.

Die Politik hat das Thema nicht zusammenfassend behandelt. Der Radweg Keupstrasse wurde in der Bezirksvertretung abgelehnt. Dem Radweg Frankfurter Strasse wurde eine Tempo-30-Lösung entgegengesetzt. Die Schließung der Radwegelücke Clevischer Ring



Mahntafel an der Mülheimer Brücke

steckt irgendwo in der Pipeline. Ange-sichts der bevorstehenden Umweltzone bislang eine verpasste Chance.

Velo2010

Die Mahntafeln des Expertenkreises Velo2010, die im öffentlichen Straßenland auf Unfall-Häufungsstellen mit Radfahrern aufmerksam machen sollen, wurden auch diesen Sommer wieder aufgehängt. Die rechtzeitig zum Saisonstart in großer Auflage fertig gestellten so genannten Klingelkarten, die für mehr Partnerschaft im Straßenverkehr werben sollen, kamen leider nicht zur Verteilung. ADFC, mfg und VCD waren der Meinung, dass die Karten erst in Umlauf gehen sollen, wenn der Internet-

Auftritt von Velo2010, für den auf den Karten geworben wird, überarbeitet ist. Ein entsprechendes Konzept soll demnächst vorgestellt werden.

Aktionen

Die Mülheimer Fahrrad Gruppe organisierte auch in diesem Jahr wieder die rechtsrheinische Tour der Bürgerhäuser, die so genannte „Kölner Elf“. Im September waren wir mit einem Informationsstand auf dem „Markt der Möglichkeiten“ auf dem Wiener Platz präsent. Seit dem 22. Oktober beteiligten wir uns intensiv am Kölner Bürgerhaushalt und bringen etliche Detailverbesserungen für den Radverkehr in unserem Bezirk als Vorschläge ein.

Ebenfalls Ende Oktober begrüßten wir den neuen Kölner Fahrradbeauftragten Jürgen Möllers bei uns und besprachen in einer freundlichen und kooperativen Atmosphäre die anstehenden Probleme und Vorschläge zum Radverkehr in Mülheim.

Weitere Informationen

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

Rolf Bauerfeind,
Mülheimer Fahrradgruppe



Anzeige

Bahntarife

Aktuelles vom NRW-Tarif

Unter der schwarz-gelben Koalition in Düsseldorf entwickelt sich der NRW-Tarif nur langsam weiter.

Am 10. Juni 2007 gab es zwei wichtige Änderungen. Zum einen wurde der Tarif um Gemeinden ohne eigenen DB-Bahnhof erweitert. Jetzt ist es also möglich, Fahrkarten von Aachen nach Frechen oder Wesseling zu kaufen. Lediglich der Umsteigebahnhof vom DB-Zug in das kommunale Verkehrsmittel muss angegeben werden, beispielsweise der Kölner Hauptbahnhof, wenn man von Aachen nach Wesseling will.

Die zweite Änderung bedeutet ebenfalls eine Vereinfachung für den Fahrgäst. Der NRW-Tarif gilt nicht mehr bahnhofs- sondern gemeindebezogen, also nicht mehr vom Aachener Hauptbahnhof nach Köln-Ehrenfeld, sondern von Aachen nach Köln. Auch hier gibt

es Gewinner und Verlierer: Wer von Aachen nur bis Köln-Ehrenfeld fährt, zahlt jetzt mehr, wer bis zum Flughafen fährt, zahlt weniger als vorher. Die Kritik der mehr zahlenden Fahrgäste bei der Umstellung hielt sich in Grenzen.

Keine Einzeltickets am KVB-Schalter

Während das *SchönerTagTicket NRW* und andere Pauschaltickets im Internet und an den Schaltern der kommunalen Verkehrsunternehmen (z. B. der KVB) erhältlich sind, wird der Verkauf von Einzeltickets über diese Kanäle immer wieder verschoben. Vielleicht scheuen die Verkehrsbetriebe den Fortbildungsaufwand der Mitarbeiter. Denn um eine Fahrkarte von Köln nach Ubedissen zu verkaufen, muss man schon wissen, wo das ist und wie man dorthin kommt.

Laut VRS ist es immerhin ab April 2008 möglich, die NRW-Tickets im Internet zu kaufen und selbst auszudrucken. Heute führt www.nrw-tarif.de auf eine Unterseite der Deutschen Bahn. Dort können bereits die Pauschaltickets gekauft werden, außerdem über die übliche Maske der DB-Reiseauskunft auch Relationstickets. Diese aber erst ab einem Preis von 18,00 € und man kann sie nicht selbst ausdrucken. Sie werden, immerhin portofrei, innerhalb von drei Tagen zugeschickt.

Der Link www.nahverkehr.de bietet ausführliche Informationen zum NRW-Tarif. Auch hier ist bereits die Bestellung der Pauschaltickets möglich, über den Ticketshop der Dortmunder Stadtwerke zum Selbstausdrucken. Die Auswahl ist größer als bei der DB, es gibt hier auch das *SchöneFahrtTicket* für bis zu zwei Stunden Fahrt durch NRW und das *Fahrradticket NRW*.

Kay Queetz

cambio CarSharing

So viel Auto hat das Klima gern ...

... denken zum Jahresende ca. 6.500 Kölner cambio Kunden. Neben den Aspekten „Komfort“ und „Geld sparen“, steht im Jahr 2007 die Umweltentlastung durch cambio CarSharing im Vordergrund. Die Klima-Debatte scheint hier erste Erfolge zu erzielen. So blickt cambio zufrieden auf das Jahr 2007 zurück: Mehr als 800 neue Kölner Kunden, die cambio Flotte in Köln hat erstmals mehr als 200 Autos, das Stationsangebot umfasst 31 Stationen im Stadtgebiet.

Autofrei, wir sind dabei

Und wie. Innerhalb weniger Monate ist die Station KEMPENER/AUTOFREI auf sieben Autos gewachsen. Zwei Transporter erleichtern die Umzüge, ein (demnächst zwei) Opel Combo den Familieneinkauf. Die roten 5-türigen Ford Fiestas haben ihr Alter erreicht und werden bis Weihnachten durch neue 3-türige Fiestas (Schaltgetriebe) in blaumetallic ersetzt.

Ebenso erfreulich ist die Akzeptanz der neuen Stationen GÜRTEL/NIEHLER KIRCHWEG und AUERBACH. In dem Nippeser Mehr-Generationenprojekt „Familiengartenhaus“ im Niehler Kirchweg stehen inzwischen drei cambio Autos. Die Sülzer freuen sich über drei neue Ford Fiestas und zwei Opel Combos in der neuen Quartiergarage am Auerbachplatz. Demnächst wird das Angebot hier mit einem Opel Astra Kombi erweitert.

Eine weitere Station in der Quartiergarage am Maternusplatz in Rodenkirchen wird voraussichtlich im Januar 2008 eröffnet.

Schadstoffplakette und Preisstabilität inklusive

Ab 01.01.08 wird der Innenstadtbereich mit Teilen von Deutz und Mülheim zur Umweltzone. Diese darf nur mit einer Plakette befahren werden.

Alle Kölner cambio Autos haben bereits diese Plakette und können über den 01.08.08 hinaus in die Innenstadt fahren. Während die Autobesitzer derzeit die Bezirksrathäuser, Zulassungsstelle etc. belagern, um die Schadstoffplakette zu bekommen, haben cambio Kunden (wieder mal) Zeit gespart. Auch beim Thema „Preise“ können die cambio Kunden Gelassenheit bewahren: Die aktuellen Preise bleiben auch in 2008 zunächst bestehen. Abgesehen von einem derzeitigen Aufschlag von 1 Cent je km, der aufgrund der hohen Benzinpreise berechnet wird, sind die cambio Preise seit 01.07.2006 stabil.

cambio Köln
Ulrich Ferber
Maastrichter Str. 41-43
50672 Köln
Tel. 0221 9499700
E-Mail: koeln@cambio-CarSharing.de
www.cambio-CarSharing.de

Anzeige

Über den Rhein

Ein großer Brückenschlag

Der Radverkehr Kölns braucht einen großen Wurf. Und jetzt besteht die einmalige Chance, ihm eine qualitativ hochwertige Überquerung des Rheins zu ermöglichen.

Heute quält sich der Radverkehr von der rechten, wie der linken Rheinseite auf mangelhaften Verbindungen auf die innerstädtischen Brücken zu. Man muss häufig absteigen, wird entlang stark befahrener Auto-Hauptstraßen wie der Constantinstraße geführt oder darf offiziell gar nicht radeln, so beispielsweise auf dem Roncalliplatz und am Museum Ludwig.

Der Bahnhof Deutz wird in den nächsten Jahren als ICE-Bahnhof noch wichtiger und muss für den Radverkehr aus dem Linksrheinischen gut erreichbar sein. Und es soll die MesseCity Deutz errichtet werden. Doch in allen Planungen wird der Radverkehr nur am Rande betrachtet, anstatt ihm eine besondere Qualität einzuräumen. Dabei führen viele rechtsrheinische Velorouten über Deutz.

Ein Vorschlag

Wir stellen uns vor: Beginnend am Breslauer Platz führt eine Rampe hinauf zur Hohenzollernbrücke und stellt die seit Jahren ersehnte Verbindung her. Über die Hohenzollernbrücke fahren wir dann



Vorbildlich: Die IJburg-Radbrücke als Beispiel für die faszinierenden Rad- und Fußwegbrücken, mit denen in Amsterdam neue Wohngebiete an die vorhandene Stadt angeschlossen werden.

bis zur heutigen Rampe, die zum Auenweg und den Rheinhallen führt. Hier wächst in nächster Zeit ein neuer Arbeitsplatzschwerpunkt heran. Wir fahren weiter auf dem Radweg entlang und in Höhe der Eisenbahn. So überqueren wir direkt und zügig den stark befahrenen Auenweg und den ICE-Bahnhof Deutz-Tief (Gleise 11 und 12). Hier führt dann eine Rampe zum neuen MesseCity-Platz und zur Fahrradstation am neuen Deutzer Bahnhof.

Doch der Radverkehr kann auch noch weiter über den hochgelegenen Radweg geführt werden und komfortabel die viel befahrene Deutz-Mülheimer Straße überqueren.

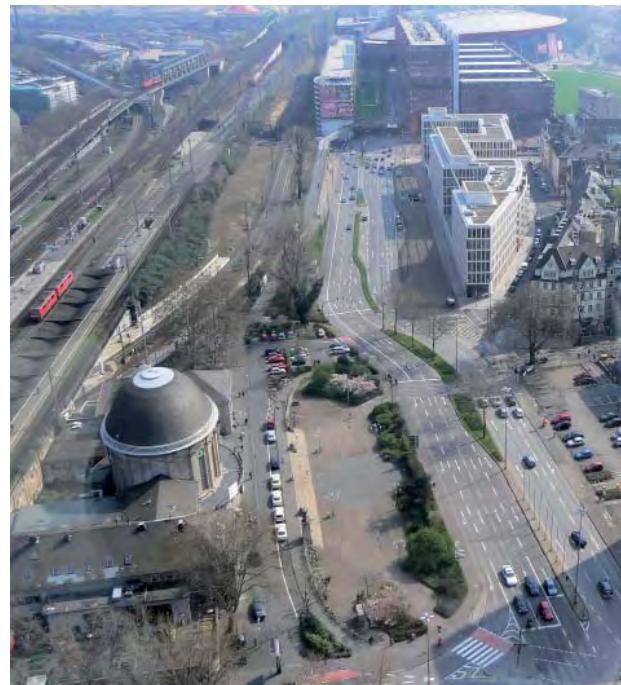
So werden auch die neuen Arbeitsplätze einer Fluggesellschaft und die Design Post sicher und direkt an das Radverkehrsnetz angebunden.

Die neue Radfahrverbindung wird anschließend zur Brügelmannstraße geführt und erhält dadurch eine Anbindung an die Velorouten nach Norden und Nordosten.

Eine Herausforderung, aber nicht unmöglich, wäre eine Verbindung von der neuen Achse ab der Deutz-Mülheimer Straße nach Kalk über den Betriebsbahnhof Deutzer Feld zum Entwicklungsbereich rund um die ehemalige Chemische Fabrik Kalk.

Chance nutzen

Die Chance für diese Ost-West-Achse mit einer hochwertigen Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts Deutz und seines ICE-Bahnhofs an das links- und rechtsrheinische Köln ist jetzt gegeben! Anstatt den alten, vergilbten „Peoplemover“, ein Laufband über den Rhein,



Statt entlang der unattraktiven Constantinstraße (Foto) könnte der Radverkehr auf der anderen Seite der Bahntrasse geführt werden.

auszugraben, sich den Kopf zu zerbrechen wegen der Unterführung des Rad- und Fußverkehrs unter den Gleisen von Deutz-Tief (Auenweg) oder die Verbreiterung der Südseite der Hohenzollernbrücke zu planen, sollte der Blick auf die Nordseite des Eisenbahndamms der Hohenzollernbrücke gerichtet werden. Hier ist das Potenzial für eine attraktive, angemessene Radverkehrsachse.

Roland Schüler

Anzeige



VCD-Bundesverband

Delegiertenversammlung auf der Schäl Sick

Die diesjährige Bundesdelegiertenversammlung (BDV) des VCD fand am ersten Novemberwochenende in der Jugendherberge Köln-Deutz statt.

Der Bundesverband hatte sich im Zuge der allgemeinen Sparmaßnahmen für diesen Tagungsort entschieden. Da die Zimmer fast Hotelstandard und teilweise Rheinblick bieten, war dies keine schmerzhafte Einschränkung.

Freitagabend luden VCD Service GmbH und fairkehr GmbH in Bonn zu einer Erkundung des Firmensitzes, Kälsch und Buffet ein.

Nach Workshops am Samstagmorgen („Lkw-Maut im europäischen Rahmen“, einem Seminar für SchatzmeisterInnen

und einer Auswertung der VCD-Aktion „Zu Fuß zur Schule“) und dem Mittagessen bedachten folgende Personen die 88 Delegierten und 14 MitarbeiterInnen der Bundesgeschäftsstelle mit Grußworten: Dr. Norbert Walter-Borjans, Wirtschaftsdezernent der Stadt Köln und Gründungsmitglied des VCD, Dr. Anton Hofreiter, Mitglied des Bundestages von Bündnis 90/Die Grünen, Obmann im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und seit kurzem VCD-Mitglied, sowie Jürgen Eichel, Landesvorstand des VCD NRW. Im Verlauf der BDV wurde über vieles diskutiert und abgestimmt, Gremien erstatteten Bericht und Doris Neuschäfer aus Kiel wurde in den Bundesvorstand nachgewählt.

Im Rahmenprogramm führte Hans-Georg Kleinmann sowohl am Freitag als auch am Sonntag durch die Autofreie Siedlung. Am Sonntag weihte zudem Georg Schmitz (VCD Aachen-Düren) einige Delegierte in die Geheimnisse der Katakomben des Kölner Hauptbahnhofs ein, während Markus Graf eine Stadtührung anbot.

Doch war der eigentliche Zweck der BDV für fast alle Delegierten, andere Aktive zu treffen und sich mit diesen auszutauschen. Daher zogen am Samstagabend bunt gemischte Trüppchen aus Delegierten verschiedener Landesverbände durch die Kölner Altstadt.

Philip Fichtner □

Anzeige

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! □

Service für VCD-Mitglieder

Verkehrsrechtliche Erstberatung

Seit 2004 hat der Bundesverband des VCD als Mitglieder-Serviceleistung einen Kreis von verkehrsrechtlich tätigen Anwälten zusammengestellt, die für VCD-Mitglieder eine anwaltliche Erstberatung aus dem Bereich des Verkehrsrechts zu einem Pauschalpreis von 25,00 €brutto anbieten.

Was zählt zum „Verkehrsrecht“?

- Fragen zum Autokauf (neu oder gebraucht), zum Auto-Leasing u. ä.
- Regulierung von Unfallschäden (Geltendmachung oder Abwehr von Schadenersatz für Reparaturen, Kosten der Heilbehandlung, Schmerzensgeld, etc.) [Bei der Erstberatung ist es auch erstmal egal, ob Sie Schäden beim Gegner geltend machen oder ob Sie Forderungen der Gegenseite abwehren wollen (in letzterem Fall zahlt dies die Versicherung nämlich meistens nicht, da dies normalerweise allein Aufgabe, bzw. das Recht Ihrer Haftpflichtversicherung ist!)]
- Fragen zum Unfallschadenrecht
- Streit mit der Werkstatt über Umfang und Höhe der Werkstattleistungen
- Beratung zu Verkehrsverstößen (z. B. Bußgeldfragen)
- Verteidigung in Straf- und Ordnungswidrigkeitsachen, die aus der Teilnahme am Straßenverkehr resultieren
- Führerscheinfragen, MPU, Punkte in Flensburg usw.

In allen Fällen ist es bei dieser Beratung erstmal egal, ob Sie als Fußgänger, Fahrradfahrer, Fahrzeugfahrer/-halter/-insasse oder ÖPNV-Benutzer betroffen sind, bzw. Fragen haben.

Wie funktioniert das?

- Sie rufen beim **VCD Bundesverband in Berlin, Abt. Verkehrsberatung [Tel.: +49-(0)30-280351-27]**, an. Bitte halten Sie dabei Ihre VCD-Mitgliedsnummer bereit. Dort schildern Sie Ihr Problem und lassen sich einen geeigneten Anwalt benennen.

- Danach nehmen Sie mit dem Anwalt Kontakt auf (unter Nennung Ihrer VCD-Mitgliedsnummer und unter Bezugnahme auf die VCD-Vereinbarung zur verkehrsrechtlichen Erstberatung) und vereinbaren einen Termin (in seltenen Fällen mag auch eine telefonische Beratung genügen).
- Der Anwalt berät Sie für einen Pauschalpreis für die anwaltliche Erstberatung in Höhe von 25,00 €brutto, die er direkt mit Ihnen abrechnet. Eine Erstberatung umfasst im Regelfall max. 1 Stunde (inklusive evtl. erwünschter schriftlicher Ausarbeitung). Damit diese Zeit sinnvoll genutzt werden kann, sollten Sie alle wichtigen Unterlagen bereits vorsortiert und in Kopie für den Anwalt dabei haben oder diesem zuvor zukommen lassen. Besprechen Sie bitte die sinnvollste Variante für Ihren konkreten Fall direkt mit dem Anwalt.
- Wenn aus dieser Erstberatung jedoch weitere anwaltliche Tätigkeiten erforderlich sind und beauftragt werden, werden diese entweder nach den

Bestimmungen des Rechtsanwaltsvergütungsgesetzes (RVG) oder nach einer speziell mit Ihnen abzuschließenden Gebührenvereinbarung abzurechnen sein. Sofern es sich bei der weiteren Tätigkeit um eine direkte und zeitnahe Folge der Erstberatung handelt, werden die 25,00 € auf die weiteren Gebühren angerechnet.

Noch ein Hinweis am Schluss: Wenn Sie bereits eine Verkehrsrechtsschutz-Versicherung haben (die auch der VCD im Übrigen für Mitglieder kostengünstig anbietet!) ist der Erstberatungs-Service wahrscheinlich selten relevant, da dies meistens dort mit abgedeckt wird. Allerdings kann es sein, dass auch bei bestehender Rechtsschutzversicherung einzelne Gebiete von dieser nicht abgedeckt werden [z. B. wenn Sie Fragen zur Abwehr gegen Sie gerichteter Schadenersatzforderungen aus einem Verkehrsunfall haben], so dass dann dafür der Erstberatungsservice wieder interessant werden kann.

Rechtsanwalt Jörg Gerlach,
www.rechtsanwalt-gerlach.com

Verkehrssicherheit Kölner Polizei sieht rot

Bei FußgängerInnen und RadfahrerInnen trumpft die Kölner Polizei auf, doch bei LKW-Fahrern gibt sie klein bei und schweigt.

Abbiegende LKW-Fahrer haben in Köln getötet:

- ein junges Mädchen in Klettenberg,
- eine Radfahrerin in Braunsfeld,
- eine ältere Radfahrerin in Brück,
- einen Radfahrer am Neumarkt.

Wo waren und sind die Kontrollen und Bußgelder der Kölner Polizei? Die Polizei hat nach allen Todesfällen nichts gegen die Gefährdung durch abbiegende LKWs getan. Es ist doch einfacher, Rad-

fahrerInnen und FußgängerInnen mit Bußgeldern zu belegen, als gegen die wirklichen Gefährdungen und die alltäglichen Todesbedrohungen einzuschreiten, denen diese tagtäglich ausgesetzt sind – etwa bei allen freien Rechtsabbiegern von abbiegenden Kraftfahrzeugen, wo Beinaheunfälle an der Tagesordnung sind. Es gäbe noch mehr Tote, wenn wir RadfahrerInnen und FußgängerInnen nicht so achtsam wären.

Die Kölner Polizeiführung stellt sich eindeutig auf die Seite der Starken, der PKWs und LKWs, und lässt diese jeden Tag aufs Neue FußgängerInnen und RadfahrerInnen gefährden, beim Abbiegen, Einbiegen und Umbiegen.

Roland Schüler

Schlichtungsstelle Nahverkehr NRW

Weiter mit neuem Träger

Trotz der erwartungsgemäßen Kürzung der Zuschüsse durch die schwarz-gelbe Landesregierung, arbeitet die Schlichtungsstelle Nahverkehr NRW weiter.

2001 gegründet, kann der Nahverkehrs-Fahrgast sich hierher wenden, wenn er eine Beschwerde gegenüber einem Verkehrsunternehmen hat und diese abgelehnt oder nicht ausreichend beantwortet wurde. Bisher führte die Verbraucherzentrale mit Mitteln des Landes die Schlichtungsstelle. Das Land reduziert seine Förderung bis 2011 um fast die Hälfte. Jetzt kommt das Geld zum Teil vom in Köln ansässigen Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV.

In einer Pressemitteilung begrüßte DB Regio NRW die Gründung des neuen Trägervereins. DB Regio sei an kundenorientierten Lösungen interessiert. Hat man bei der DB verstanden, dass ein sich beschwerender Kunde ein aktiver Kunde ist und dies besser ist, als aus Frust Auto zu fahren?

Der VCD begrüßt beides, das Weiterbestehen der Schlichtungsstelle und die neuen Töne der DB. Für die Nutzung der Schlichtungsstelle hier der Link: www.schlichtungsstelle-Nahverkehr.de.

Bei unbefriedigenden Beschwerden im Fernverkehr hilft die die Schlichtungsstelle Mobilität des VCD in Berlin: www.schlichtungsstelle-mobilitaet.org.

Kay Queetz □

12. Januar 2008

Neujahrstreffen

Mitglieder, Freunde, Freundinnen und Interessierte sind herzlich eingeladen zu dem Neujahrstreffen des VCD Kreisverbands Köln und Umgebung

am Freitag, den 12. Januar 2008,
ab 20 Uhr im Café Elefant,
Weißenburgstraße 50,
Köln-Agnesviertel.

Kontakte – Infos – Hilfe

Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)
Fahrradbeauftragter

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

NRW-Hotline

Fahrplanauskunft alle Busse und Bahnen in NRW (auch KVB)

01803 - 50 40 30 (9 Cent/Minute)

Deutsche Bahn AG

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

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, kostenpf.)

Beschwerden DB

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

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)

KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale
Vandalismus bei KVB
Beschwerden

www.kvb-koeln.de
0221 - 547-0
0221 - 547-12 34
0221 - 547-33 60

RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden, Fundsachen)

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

Verkehrsverbünde

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

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

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de

0211 - 3 80 93 80, Mo-Do, 10-12 h

Verkehrsinitiativen, Sonstiges

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

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

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 nächsten Treffen sind am 8. Januar, am 12. Februar, am 4. März und am 1. April 2008. Weitere Termine 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

VCD Köln und Umgebung Mitglieder- versammlung 2007

Die Ordnungsmäßigkeit der Kassen bestätigt, den Vorstand entlastet und wiedergewählt sowie Perspektiven für die Aktivitäten in den bevorstehenden zwölf Monaten beraten – Ergebnisse unserer diesjährigen Mitgliederversammlung am 19. Juni in der alten Feuerwache.

Wie in den letzten Jahren bilden Helga Jochems, Roland Schüler, Markus Meurer und Jürgen Möllers den geschäftsführenden Vorstand des Kreisverbandes. Schwerpunkte der künftigen Arbeit werden weiterhin der Radverkehr und der Nahverkehr in der Region sein. Ein besonderes Augenmerk wird ferner auf die Umsetzung der Umweltzone in Köln gelegt.

Reiner Kraft



23. September 2007 **VCD-Ausflug nach Münosten und Kohlfurth**

Beim unserem diesjährigen Herbstausflug hatten wir Spaß im erst wenige Jahre alten „Brückenpark“ an der Münsterer Brücke, sind dann eine gute Stunde entlang der Wupper zur historischen Waldstraßenbahn gewandert und haben uns schließlich zwanzig Minuten Fahrt mit einer historischen Tram gegönnt. Beim Straßenbahnmuseum in Solingen-Kohlfurth konnte ein vielfältiger Bestand überwiegend noch betriebsbereiter Schienenfahrzeuge aus vielen Städten des Ruhrgebiets besichtigt werden. Der Ausflugstag klang entspannt im Biergarten am Wupperufer und bei der Rückkehr nach Köln aus.

Über einen neuen Ausflug im September 2008 gibt es alle Infos in der nächsten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE.

Markus Meurer



Münsterer Brücke



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. [redacted] . 20 [redacted] bei.

Jahresbeitrag
44 Euro

Einzelmitgliedschaft

55 Euro

Haushaltsmitgliedschaft

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

Zum Schluss

Die Rätselecke, jetzt mit Gewinnchance!

Dank der freundlichen Unterstützung des Bachem-Verlags gibt es bei unserem Verkehrsrätsel erstmals etwas zu gewinnen: Der neue Fahrrad-Stadtplan „Köln und Umgebung“ mit Hürth, Frechen, Pulheim, Leverkusen und Bergisch-Gladbach mit Straßenverzeichnis und Radlertipps im Begleitheft ist sonst für 9,95 € im Buchhandel erhältlich.

Schreiben Sie die Lösungen in der Reihenfolge auf eine Postkarte und senden sie diese bis zum 8. Februar 2008 an den VCD Köln, Melchiorstraße 3, 50670 Köln.

Die Gewinner werden auf der Vorstandssitzung am 12. Februar gezogen, vergessen Sie Ihre Adresse nicht! Die Rätseleauflösung folgt in der Sommer-Ausgabe der RHEIN-SCHIENE. VCD-Mitarbeiter und Vorstandsmitglieder sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

1. In welcher amerikanischen Stadt befindet sich die Straße mit den steilsten Kurven?
 - a) In New York
 - b) In San Francisco
 - c) In Las Vegas
2. Wie viele Jahre wird ein Eisenbahnwaggon im Durchschnitt verwendet?
 - a) Ca. 20 Jahre
 - b) Ca. 30 Jahre
 - c) Ca. 40 Jahre
3. Was versteht man unter Tekinese?
 - a) Das Bewegen von Gegenständen ohne Berührung
 - b) Eine Fernsehsucht
 - c) Ein asiatisches Fernsehprogramm
4. Was bewirkt Flüsterasphalt?
 - a) Man kann Autos früher hören
 - b) Man darf beim Auto fahren flüstern
 - c) Eine Lärmverringerung
5. Wo atmet man die sauberste Luft ein?
 - a) Am Nordpol
 - b) In der Antarktis
 - c) In Norwegen
6. Wie viele Fahrräder haben auf einem Autoparkplatz Platz?
 - a) Drei
 - b) Fünf
 - c) Zehn
7. Wie viele Spieler hat eine Radballmannschaft?
 - a) Zwei
 - b) Drei
 - c) Vier
8. Wie viele Wohnhäuser können auf der Fläche eines Autobahnkreuzes stehen?
 - a) 200
 - b) 500
 - c) 1000
- 9.. Wann fuhren erstmals Aufzüge in Hochhäusern?
 - a) 1817
 - b) 1857
 - c) 1907
10. Womit fliegt Aladdin durch die Lüfte?
 - a) Mit einem Geist in der Flasche
 - b) Mit einem fliegenden Teppich
 - c) Mit einem Luftballon
11. Ein mittleres Düsenflugzeug stößt beim Start so viele Abgase aus wie:
 - a) 2000 bis 3000 Autos
 - b) 6000 bis 7000 Autos
 - c) 8000 bis 9000 Autos
12. Was ist ein Flughund?
 - a) Ein Mops, der mit Herrchen nach Amerika fliegt
 - b) Eine Fledermausart
 - c) Ein fliegender Pudel
13. Wie nennt man Menschen, die nicht sesshaft sind?
 - a) Hippies
 - b) Nomaden
 - c) Trapper
14. Wie lang wird die Fahrzeit Frankfurt – Paris ab Dezember 2007 mit dem Hochgeschwindigkeitszug betragen?
 - a) 4 Stunden, 11 Minuten
 - b) 3 Stunden, 49 Minuten
 - c) 3 Stunden, 20 Minuten