

Aus dem Inhalt der Ausgabe 30, Winter 2002/03

- [Südbahnhof: Kölns Studenten-Hauptbahnhof](#)
- [Buslinie Innere Kanalstraße: Eine unendliche Geschichte](#)
- [KVB-Marketing: Die geheime Erfolge der KVB](#)
- [Nachtfahrplan Quartier Latäng: Für das Umland werden Kölner Nächte länger!](#)
- [Sperrung des Innenstadttunnels im Jahr 2004: Wie bitte komme ich zum Hauptbahnhof?](#)
- [ÖPNV-Ausbau in Köln: Die Giftliste ist da!](#)
- [Neuer Frechener Stadtteil: Mobilitätskonzept für die Zeche Carl](#)
- [Euskirchen beschließt "Stadtbus-Light": Stadtbus-Konzept am Ende?](#)
- [Mit dem Fahrrad zur Universität: Radwege und Fahrradparkplätze?](#)
- [Köln-Mülheim: Radgruppe gegründet](#)
- [Köln im europäischer Bahnverkehr: Eisenbahndrehkreuz des Westens, aber Sackbahnhof nach Europa?](#)
- [Ab 15. Dezember 2002: Über den Eisernen Rhein nach Holland](#)
- [Internetbörse des VCD: Noch günstigere neue Bahnpreise](#)
- [Neue ICE-Bezeichnungen: Kein ICE Albertus Magnus mehr](#)
- [SchönerTagTicket NRW: So wird jeder Tag zum Sonntag!](#)
- [Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln: Aktueller Stand und ein Blick zurück](#)
- [You-move.nrw: Die Preisträger sind gekürt](#)
- [CarSharing in Köln: Starker Zuwachs für cambio im Herbst 2002](#)
- [Aufhebung der Ringsperrung: Ring frei für die nächste Runde!](#)
- [Umweltpreis der Stadt Köln: VCD Köln & Umgebung ist Preisträger](#)
- [Mitgliederversammlung 2002: Knappe Kassen, aber rege Diskussionen](#)
- [Spendenaufruf](#)
- [Leserbriefe](#)

Südbahnhof Kölns Studenten-Hauptbahnhof

Der Kölner Südbahnhof ist für viele Studenten der Eingang zu Universität und Stadt. Nachfolgend unsere Vorschläge für Maßnahmen die kurz, mittel- und langfristig umgesetzt werden sollten, um den Bahnhof und seine Umgebung attraktiv zu gestalten.

Der Bahnhof Köln-Süd befindet sich am südöstlichen Rand der Kölner Innenstadt und ist von allen Regionalzügen aus südlicher Richtung Kölns erster angefahrener Halt. Mit seinen vier Bahnsteiggleisen zählt er zu den größeren Vorortbahnhöfen, vergleichbar mit Köln-Ehrenfeld oder Köln-Mülheim. Dank seiner Nähe zur City steigen Pendler und Einkaufstouristen bereits dort aus und sparen somit den "Umweg" über den Hauptbahnhof. Auch nach Fertigstellung des geplanten S-Bahn-Westrings (im Jahr 2011 oder später) soll Köln-Süd als einziger RE-Halt zwischen Brühl, Erftstadt und dem Kölner Hauptbahnhof erhalten bleiben. In unmittelbarer Nähe befinden sich Einrichtungen der Universität zu Köln (Versorgungseinrichtungen, Geowissenschaften und Physik) – das Hauptgebäude ist in nur fünf Minuten fußläufig erreichbar. Stadteinwärts grenzt unmittelbar dichte Bebauung mit unterschiedlicher Nutzung (Wohnen und Dienstleistungen). Dieses Viertel, mit seinen zahlreichen Kneipen und Restaurants als "Kwartier Latäng" bekannt, wird von Studenten stark frequentiert. Im Umkreis von etwa einem Kilometer befinden sich weitere wichtige Ziele, zum Beispiel das Justizzentrum und die Geschäfte auf dem Hohenstaufenring.

Der Bahnhof ist mit dem ÖPNV teilweise direkt verknüpft, unter anderem mit der Stadtbahn (□st-Westlinien 8 und 9) sowie der Buslinie 149. Die Stadtbahnlinien 18 und 19 (Vorgebirgsbahn) sowie die Linien 6, 15 und 17 bzw. 19 (Ringbahn) sind in immerhin fünf bis zehn Minuten zu Fuß zu erreichen.

Bahnsteigzugänge

Erreichbar sind die Bahnsteige vom Haupteingang (Otto-Fischer-Straße), an dem die Buslinie 149 hält. Von der Straßenbahnhaltestelle Dasselstraße/Bahnhof-Süd sind nur die Bahnsteiggleise 3 und 4 (nördliche Richtung) erreichbar. Wer an Gleis 1 und 2 (südliche Richtung) gelangen möchte, muss über den parallelen Bahnsteig bis zum nächstgelegenen Fußgängertunnel gehen, wer sich diese "Höhenverschwendung" ersparen will, nimmt einen Schleichweg durchs Uni-Gelände. Noch bequemere Menschen werden dazu verleitet, die Gleise 2 und 3 illegal zu queren. Letzteres veranlasste die DB bereits schon dazu, Bundesgrenzschutzbeamte zur Aufsicht vor Ort zu entsenden. Der Bußgeldkatalog kann jedoch keine dauerhafte Lösung zur Gefahrenabwehr sein.

Der Fußgängertunnel wiederum ist nur von der Westseite (Otto-Fischer-Straße) aus erreichbar – wer etwa vom Barbarossaplatz kommt, muss die stark verlärmte Straßenunterführung benutzen.

Vorgebirgsbahn

Die Vorgebirgsbahn mit den Linien 18 und 19 tangiert den Südbahnhof. Fahrgäste, die auf DB-Züge umsteigen, müssen entweder am Barbarossaplatz oder am Eifelwall aussteigen und etwa fünf Minuten Fußweg in Kauf nehmen. Der Bau einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Unterführung ist unter anderem aufgrund des engen Straßenprofils problematisch. Ferner sind die Abstände zu den nächstgelegenen Haltestellen so gering, dass allenfalls eine Verlegung einer vorhandenen Haltestelle in Betracht käme. Die nicht stadtbahngerechte straßenbündige Streckenführung und das Verkehrskreuz Barbarossaplatz kommen als Quelle möglicher Verspätungen hinzu.

Ringbahnen

Die Ringlinien sind vom Südbahnhof nur etwa 300 Meter Luftlinie entfernt. Der VRS-Online-Fahrplan bietet zwischen beiden Stationen Umsteigemöglichkeiten an. Der kürzeste Fußweg führt über die Luxemburger Straße. Allerdings ist dieser nicht gerade fußgängerfreundlich: Drei Ampeln mit überlangen Rotphasen und wild parkende Fahrzeuge behindern den Weg.

Maßnahmen

Für viele DB-Kunden verkürzt dieser Bahnhof die Reisezeit zu ihren Zielen. Zusätzlich trägt er zur Entlastung des Hauptbahnhofs bei. Mit der für Ende 2004 geplanten Liniennetzreform könnte der Südbahnhof zusätzlich an Bedeutung gewinnen, wenn mit der Umstellung der Ringbahn auf Niederflurbetrieb Stadtviertel wie Nippes und Zollstock ihre Direktverbindungen zum Hauptbahnhof verlieren. Folgende Maßnahmen sind daher vorzusehen:

Kurzfristig (Einzelmaßnahmen):

- Für einen kürzeren und sicheren Übergang zu Vorgebirgs- und Ringbahn muss für bessere Verkehrsverhältnisse gesorgt werden. Hierzu gehören ein Konzept gegen wildes Parken und sichere Überwege mit längeren Grünphasen für Fußgänger.
- Alle Bahnsteige müssen auf ihrer gesamten Länge überdacht werden. Es ist zudem auf einen angemessenen Windschutz zu achten.
- Monitore im Eingangsbereich und im Stehcafé könnten die Abfahrtszeiten mit Verspätungsangaben in den jeweils nächsten 60 Minuten anzeigen; so manchem Fahrgast bliebe unnötige Hetze erspart.
- Um der Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen Herr zu werden, muss das längst vorliegende Konzept für eine Fahrradstation an der Zülpicher Straße endlich umgesetzt werden.
- Wünschenswert wäre die Einrichtung einer DB-Fahrkartenausgabe, ähnlich wie in Köln-Mülheim, oder als Reisebüro mit DB-Fahrkartenausgabe.

Mittelfristig (als Bauvorleistung für den S-Bahn-Westring):

- Zur Verkürzung des Fußwegs in Richtung Barbarossaplatz wird der Fußgängertunnel bis zur Moselstraße (stadtnahe Seite) verlängert.

- Zur besseren Verknüpfung der Stadtbahnlinien 8 und 9 mit den Regionalzügen in Richtung Bonn und Euskirchen muss ein zweiter Bahnsteigzugang, parallel zum heute bestehenden, geschaffen werden. Da hierfür die Breite des Bahnsteigs nicht ausreicht, müsste dieser Zugang im breiteren Bereich des Bahnsteigs beginnen und durch eine kurze Unterführung mit der Haltestelle "Dasselstraße/Bahnhof Süd" verbunden werden.
- Zur Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs sind für einen Bahnhof dieser Größe Aufzüge einzurichten.

Langfristig (Ausbau der Vorgebirgsbahn):

- Neben der besseren Verknüpfung zur Vorgebirgsbahn mit dem Südbahnhof, ist ein stadtbahngerechter Ausbau im Abschnitt zwischen Tunnelausgang und Eifelwall erforderlich: entweder oberirdisch auf eigenem Gleiskörper oder unterirdisch. Hierbei kann die Chance genutzt werden, eine Haltestelle zum Bahnhof hin zu verlegen. Wie eine solche Lösung letztlich ausfällt, hängt auch von der Stadtplanung ab. Bei dieser Gelegenheit ließe sich durch Verlegung des Autoverkehrs auf die Südseite des Barbarossaplatzes die Luxemburger Straße bis hin zum Südbahnhof zur fußgängerfreundlichen Meile umgestalten.

Fazit

Mit der Liniennetzreform Ende 2004 kann sich der Südbahnhof für die Fahrgäste im Einzugsgebiet der Ringbahn als Alternative zum Hauptbahnhof anbieten. Hierfür sind jedoch weitere gestalterische und strukturelle Maßnahmen nötig. Die bessere Verknüpfung der Verkehrsknoten Barbarossaplatz und Südbahnhof sollte im Einklang mit der städtebaulichen Planung erfolgen. Neben einem konfliktfreien Betriebsablauf und komfortablem Umsteigen sollte aus dem Verkehrsplatz Barbarossaplatz und dem Autokorridor Luxemburger Straße ein Ort für Fußgänger werden, der zugleich als Eingangstor zu Ringen und City dient.

Marc Schneiders

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Buslinie Innere Kanalstraße Eine unendliche Geschichte

Seit mittlerweile elf Jahren wird um eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße und der Universitätsstraße gerungen.

Die Buslinie soll die Stadtteile Nippes, Ehrenfeld und Zollstock miteinander anbinden. Weiterer Nutzen einer solchen Buslinie wäre die optimale Anbindung der Universität an diese Stadtteile, in denen erfahrungsgemäß viele Studierende wohnen. Im Nahverkehrsplan von 1997 wurde die Stadtverwaltung beauftragt, Kosten und Nutzen dieser Busverbindung zu prüfen. Die Ergebnisse präsentierte die Stadtverwaltung erst nach einiger, nämlich dreijähriger Planungszeit in Form einer Vorlage. Der angedachte Bus soll im 20-Minuten-Takt vom Nippeser Bahnhof über Gürtel, Vogelsanger Straße, Innere Kanalstraße, Universität und Zollstock zur Ulrepforte fahren. Die errechneten Fahrgastzahlen sehen mit über 2.000 Fahrgästen am Tag sehr viel versprechend aus, so dass eine recht hohe Auslastung zu erwarten ist. Es gibt jedoch einen Knackpunkt bei diesem Konzept, der seiner Umsetzung im Wege steht: Wie so oft sind es die Kosten.

Studierende bringen kein Geld

Trotz hoher Auslastung des Busses wird nämlich nicht mit zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen gerechnet, da der Großteil der Fahrgäste Studierende sind – und die haben mit ihrem Semesterticket ihren Obolus bereits entrichtet. Die Einrichtung dieser Linie brächte den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) jedoch ein zusätzliches Defizit – ein Defizit, das in seiner Höhe aber recht überschaubar ist. Mit knapp 191.000 Euro

Verlusten wäre jährlich zu rechnen. Zum Vergleich: Das Gesamtdefizit der KVB beträgt 90 Millionen Euro.

Selbstgestellte Aufgabe der Stadtverwaltung war es daher, sich um die Verbesserung der Kosten-Seite zu bemühen. Einerseits sollten die entlang der Strecke liegenden Unternehmen befragt werden, ob sie und ihre Mitarbeiter am Job-Ticket interessiert wären, andererseits sollten mit den Studierendenvertretern Gespräche geführt werden, ob sich die Studierenden an den Kosten beteiligten. Da sich jedoch nur einige wenige Firmen zur Abnahme des Job-Tickets bereit erklärt hatten, legten sich die Verwaltung und Teile der Politik auf eine Übernahme der zusätzlichen Kosten durch die Studierenden der Universität fest. Eine Anhebung der Preise für das Semesterticket ist wegen der Einheitlichkeit des Preises im VRS-Gebiet jedoch nicht möglich. Bonner Studierende haben schließlich nichts von einem in Köln fahrenden Bus.

Ausblick

Da auf beiden Wegen kein zusätzliches Geld in die Kasse kommt, weigern sich die Mehrheitsfraktionen im Rat, die Buslinie zu beschließen und die Kosten zu übernehmen. Auch die Stadtverwaltung zeigt keinerlei Elan, sich der Buslinie anzunehmen. Eine Anschubfinanzierung für ein oder zwei Jahre hätte gereicht, um das Projekt zum Erfolg zu bringen. Aber alle Überzeugungsversuche halfen nichts. Was jetzt nur noch Abhilfe schaffen wird, sind neue, ÖPNV-freundlichere Mehrheiten bei der Kommunalwahl 2004 und der rasche Beschluss, den Bus auf der Inneren Kanalstraße fahren zu lassen. Dann dauerte in Köln "Eine unendliche Geschichte" mindestens 13 Jahre - überschaubar, oder nicht?

Markus Graf

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

KVB-Marketing

Die geheime Erfolge der KVB

Seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2002 haben die KVB mit neuen Angeboten prächtige Erfolge. Doch wer kennt sie? Weder das Angebot noch die außerordentliche Nutzung sind öffentlich bekannt!

So wurden samstags die Taktzeiten der Linie 1 zwischen Junkersdorf und Deutz verdichtet. Vorher mussten die Fahrgäste 15 Minuten warten, jetzt kommt alle 7,5 Minuten eine Bahn. Ein tolles Angebot, doch weder im Fahrplan noch an den Haltestellen oder im Internet ist diese Information zu erhalten. Warum sagen das die KVB nicht laut?

Es gibt eine schnelle Direktverbindung von der Südstadt ins Herz der Stadt, und zwar die Buslinie 106, die die südlichen Stadtteile alle 10 Minuten mit dem Neumarkt verbindet. Auch wenn das Angebot nicht öffentlich beworben wurde, wird der Bus 106 sehr gut angenommen. Ab Neumarkt immer alle 10 Minuten und nach 6 Minuten Fahrzeit ist der Chlodwigplatz erreicht, nur wenige Minuten später ist der Fahrgast direkt in Bayenthal. Warum wird diese Erfolgsstory nicht veröffentlicht?

Die Verlängerung der Linie 1 nach Weiden ist gut angenommen worden. Mit relativ wenig Geld konnten viele Fahrgäste gewonnen werden. So viele, dass die KVB jetzt überlegen, den 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit auf 5 Minuten zu reduzieren.

Erfolge für sinnvolle Investitionen in die Straßenbahn. Hier rechnet sich der Euro – anders als bei vielen U-Bahn-Projekten. Erfolge, die auch öffentlich gemacht werden sollte, damit die neuen Straßenbahnlinien nach Neu-Brück, Esch, Zündorf-Süd und die rechtsrheinische Ringstrecke (entlang der Frankfurter Straße) möglichst bald kommen.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Nachtfahrplan Quartier Latäng

Für das Umland werden Kölner Nächte länger!

Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember weitet die DB ihr Nachtangebot an Wochenenden aus. Die neue S 13 nach Düren ist nun die vierte Strecke, die durchgehend im Stundentakt bedient wird. Auch in Richtung Hennef, Linz oder Mönchengladbach verkehren neuerdings nach 1 Uhr Bahnen.

Leider bleibt es dabei, dass viele Züge von den Kneipenvierteln aus mit der Straßenbahn nicht zu erreichen sind. Die DB macht es mit ihren unterschiedlichen Abfahrtszeiten den KVB auch nicht leicht, den Hauptbahnhof sinnvoll in das innerstädtische Nachtnetz einzubinden. Es gehört zu den Ausnahmen, dass die Linie 12 vom Barbarossaplatz aus um 0:50 h bzw. 1:50 h Nachtbummler zu den letzten Zügen Richtung Linz, Neuss oder Aachen bringt (siehe Tabelle). Hingegen sind beispielsweise die letzten Züge in Richtung Wuppertal (1:55 h ab Hbf.) und Bergisch Gladbach (bis 3:45 h stündlich ab Hansaring) vom Ring aus nur zu Fuß zu erreichen.

Weitere Verbesserungen sind nötig

So könnte bei entsprechender Fahrplananpassung die seit einem Jahr nachts verkehrende Linie 132 wichtige Zulieferfunktionen zwischen Chlodwigplatz und Hauptbahnhof übernehmen. Ferner sollten spätestens ab 2004, wenn das Netz neu geordnet wird, nachts auf den Ringen zwei Bahnen pro Stunde verkehren. Dies würde es den zahlreichen Kneipengästen ermöglichen, alle Züge ab Hansaring bequem zu erreichen.

Unsere [Graphik \(pdf\)](#) zeigt die in den Wochenendnächten stündlich verkehrenden Busse und Bahnen. Die [Tabelle \(pdf\)](#) gibt zusätzlich den nächtlichen Besuchern des "Quartier Latäng" einen Überblick über die dortigen Bahnen und die erreichbaren Anschlüsse.

Die Ausgabe 2003 des VCD-Nachtfahrplans, unseres beliebten Fahrplanheftchens mit dem kompletten Angebot vom Abend bis in den frühen Morgen soll im Januar erscheinen.

Volker Kunstmann

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Sperrung des Innenstadttunnels im Jahr 2004

Wie bitte komme ich zum Hauptbahnhof?

Die baubedingte Sperrung des Stadtbahntunnels zwischen den Stationen Breslauer Platz und Dom/Hbf. im Sommer 2004 unterbricht gleich für mehrere Monate eine der am meisten nachgefragten Verbindungen des Kölner ÖPNV. Nachfolgend unsere Vorschläge für Maßnahmen, mit denen der drohende Komfortverlust für viele KVB-Kunden zumindest gemildert werden kann.

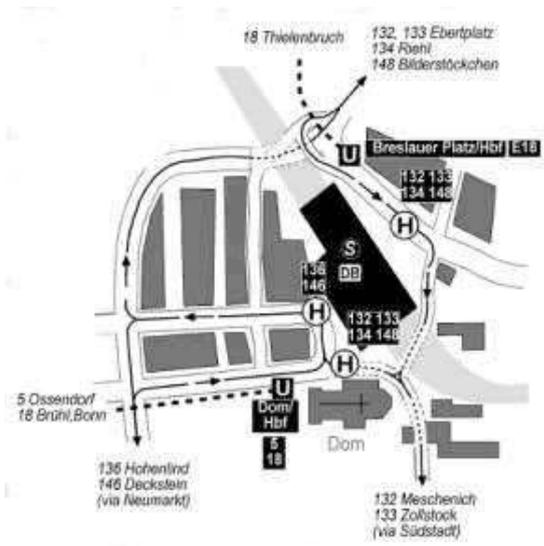
Das bisherige Konzept von Stadt und KVB sieht vor, im Jahr 2004 alle Nord-Süd-Stadtbahnen über die Ringe zu führen. Allein die Linie 12 soll zweigeteilt werden und jeweils von Norden und von Süden den Hauptbahnhof bedienen.

Der VCD hält dieses Angebot angesichts der Bedeutung des Hauptbahnhofs als zentralem Knoten und Übergang zum Regional- und Fernverkehr für absolut nicht ausreichend. Daher empfehlen wir für den Zeitraum der Sperrung des Innenstadttunnels dringend zusätzliche Maßnahmen, mit denen der Verlust an Komfort der KVB-Kunden möglichst gering gehalten und die Erschließung von Innenstadt sowie die Verknüpfung von Stadtbahn und DB-Schienenverkehr gewährleistet werden können.

Zusätzliche Bässe

Zur Linderung der Probleme sind zusätzliche Stadtbahn-Fahrten zu den Stationen Breslauer Platz und Dom/Hauptbahnhof aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten vermutlich nicht realisierbar. Eine bessere Anbindung des Hauptbahnhofs wird daher nur über Busse möglich sein. Hier schlagen wir vor (siehe Abbildung unten):

1. Einführung einer Busverbindung zwischen Ebertplatz und Hauptbahnhof, um die Anbindung des Hauptbahnhofs aus nördlicher Richtung zu verbessern, und zwar durch
 - o Verlängerung der Linien 134 und 148 vom Ebertplatz bis zum Breslauer Platz (zusätzlicher Vorteil: Der Umsteigezwang am Ebertplatz für Busfahrgäste entfällt) sowie durch
 - o Verlängerung der Linien 132 und 133 vom Hauptbahnhof bis zum Ebertplatz (zusätzlicher Vorteil: Die Altstadt wäre von Norden her ohne Umwege mit einmaligem Umsteigen am Ebertplatz erreichbar),
2. Verlängerung der Buslinien 136 und 146 vom Neumarkt zum Hauptbahnhof, um die stark nachgefragte innerstädtische Strecke Neumarkt – Hauptbahnhof zu verstärken und Fahrgastströme aus der U-Bahn herauszunehmen (aus den Bussen selbst, innerstädtische Kurzstreckenfahrergäste, Umsteiger von der DB und der Ost-West-Achse),
3. ganztägigen, auch während der Semesterferien durchgeführten Betrieb der Stadtbahnlinie 8 zwischen Neumarkt und Universität, um aus den südlichen Stadtteilen eine weitere Umsteigemöglichkeit zum Neumarkt zu schaffen; dadurch zusammen mit der Linie 9 Bereitstellung eines im Vergleich zum Barbarossaplatz (nur noch eine Linie!) sowohl zeitlich als auch auf die Beförderungskapazität bezogen besseren Angebots zum Neumarkt für Umsteiger aus den südlichen Stadtteilen.



Information der Fahrgäste

Die Fahrgäste sollten intensiv auf die Änderungen vorbereitet werden. Umsteiger sollte man auf die RE-Halte in Köln-Mülheim und Ehrenfeld als mögliche Alternativen hinweisen. Beide Bahnhöfe sind zum Beispiel vom linksrheinischen Norden aus sehr gut über die Linie 13 zu erreichen.

Eine offensive Informationsstrategie benötigen natürlich auch die Busersatzverkehre und die Umsteigemöglichkeiten am Zülpicher Platz. Alle Informationen sollten auch grafisch unterstützt werden. Bei der Umsetzung eines Informationskonzeptes ließe sich beispielsweise auf die Erfahrungen der Berliner Stadtbahnsperre zurückgreifen.

Mehr Service am Breslauer Platz

Ferner sei darauf hingewiesen, dass während der Umbauphase die Bahnhofsrückseite zum Haupteingang für Umsteiger aus nördlicher Richtung wird. Dies sollte zum Anlass genommen werden sollte, den DB-Kundenservice an der Hauptbahnhofsrückseite zu verbessern.

Dies ist auch langfristig sinnvoll: So wird schon die weitere Verkehrsberuhigung der Bahnhofsvorderseite dazu führen, dass die Eingänge am Breslauer Platz verstärkt von Reisenden genutzt werden. Nach Fertigstellung der Nord-Süd-Stadtbahn wird der Breslauer Platz (und nicht mehr die Haltestelle Dom/Hauptbahnhof) die maßgebliche Verknüpfungsstation zwischen DB-Verkehr und städtischem ÖPNV sein.

Heute fehlen am Eingang Breslauer Platz des Hauptbahnhofes jegliche aktuelle Informationen über Abfahrten und Ankünfte (dafür würden nur einfache Monitore benötigt!) sowie umgekehrt in den Tunneln Hinweise auf die Umsteigewege zur Stadtbahn am Breslauer Platz. Mittelfristig sollte auch über die Einrichtung von Fahrkartenverkaufsstellen an der hinteren Bahnhofssseite nachgedacht werden, zumal das heutige Reisezentrum zu Spitzenzeiten völlig überlastet ist.

Mit Netzreform vereinbar?

Für die Orientierung des Fahrgastes ist es ferner wichtig, dass die Führung einer Linie nur einmal geändert wird. Die im Sommer 2004 gültige Regelung sollte so als Zwischenstufe genutzt werden zu den ohnehin beschlossenen Linien-Umstellungen im Rahmen des neuen Niederflurkonzepts (siehe letzte Ausgabe der RHEIN-SCHIENE). In dieser Beziehung erscheint es als fragwürdig, warum gerade die Linie 12 nicht über die Ringe umgeleitet werden soll, obwohl gerade diese Linie nach Abschluss der Bauarbeiten eben auf die Ringstrecke verlegt werden soll.

Marc Schneiders/Christoph Groneck

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

ÖPNV-Ausbau in Köln

Die Giftliste ist da!

Kurz vor Weihnachten ist bei vielen Menschen Ebbe in der Kasse, weil man sich zu große Wünsche erfüllt hat. Genauso ist es jetzt in Köln beim U- und Stadtbahnbau.

Nachdem Verwaltung, SPD und CDU mit dem Anhängsel FDP das Milliardengrab Nord-Süd-U-Bahn für ca. 700 Millionen Euro (ohne den Ausbau der südlichen Gürtelstrecke) auf den Weg gebracht hat, fehlt nun das Geld an allen Ecken und Kanten. Nebenbei bemerkt, das Projekt wurde früher auf 500 Millionen Euro beziffert (zusammen mit der Gürtelbahn). Schon vor dem ersten Spatenstich ist es also 200 Millionen Euro teurer. Mal sehen, was die Abrechnung im Jahr 2010 ergibt. Da nicht nur Köln mit U-Bahnprojekten fett zugelangt hat, sondern auch Düsseldorf, Essen und Dortmund mit teuren Untergrundbahnen viel Geld in Beton festgesetzt haben, sind zukünftig auch nicht allzu viele Landesmittel zu erwarten. Landesweit gibt es nur noch 26 Millionen Euro (2002) bis 176 Millionen Euro (2006). Armes Colonia, was kann es davon denn noch kriegen?

Auf jeden Fall keine weiteren Straßenbahnen mehr. Die Verlängerung der Linie 1 nach Weiden kostete knapp 25 Millionen Euro und wird täglich von 10.000 Fahrgästen genutzt, früher im Bus waren es lediglich 3.500. Ein solcher Erfolg bleibt auf lange Zeit nicht wiederholbar.

Gestrichen sind:

- der zur Erschließung des Rheinauhafens notwendige Neubau der Haltestelle Severinsbrücke,
- der seit 1990 vorgesehene Neubau der Haltestellen Niehler Straße und Boltentsternstraße/Gürtel der Linie 13,
- der Umbau der Haltestelle Ebertplatz mit Aufzügen, ein wichtiger Punkt im neuen Niederflurkonzept,
- die rechtsrheinische Ringstrecke von Mülheim bis stheim,
- die Verlängerung der Linie 7 von Zündorf bis zur Ranzeler Straße,
- die Verlängerung der südlichen Gürtelstrecke,
- die Aufzüge an der Haltestelle Neußer Straße/Gürtel (und damit auch ein ebenerdiger Zugang) und

- die Aufzüge an der Haltestelle Bahnhof Deutz/Messe, der Zugang zum neuen ICE-Hauptbahnhof bleibt also nicht behindertengerecht.

All diese sinnvollen Verbesserungen werden in absehbarer Zeit nicht kommen. Ein schwacher Trost ist nur, dass auch weniger sinnvolle oder gar unsinnige Maßnahmen wie die Tieferlegungen am Barbarossaplatz und der Ost-West-Strecke unterbleiben sollen.

In die Priorität II eingestuft wurden Bahnsteiganhebungen an den Haltestellen Neumarkt, Dom/Hauptbahnhof, Appellhofplatz und Poststraße. Nach Aussage der Verwaltung bedeutet dies, dass diese Maßnahmen voraussichtlich erst nach 2006 realisiert werden. Noch viele Jahre lang müssen hunderttausend Fahrgäste dort also weiter in die Bahnen klettern und bleibt der Zugang für Mobilitätsbehinderte erschwert. Die Erhöhung der Bahnsteige im zentralen Tunnel, nach Auffassung des VCD die derzeit dringlichste Maßnahme, gehört in die höchste Priorität.

Was aber ist der Verwaltung und der Ratsmehrheit wichtig? Für ganze zwei Weltmeisterschaftsspiele soll die Linie 1 bis zur Bonnstraße verlängert werden, obwohl der tägliche Nutzen dieser Strecke ohne eine S-Bahnhaltestelle Bonnstraße äußerst fragwürdig ist.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Neuer Frechener Stadtteil Mobilitätskonzept für die Zeche Carl

Auf dem Gelände der ehemaligen Brikettfabrik Carl in Frechen soll ein neuer Stadtteil für 5.000 Einwohner entstehen. Der VCD mischt sich in die städtischen Planungen mit einem eigenen Mobilitätskonzept ein.

Der geplante Stadtteil liegt auf einer Anhöhe und ist circa 2 km von der Fußgängerzone in der Frechener Stadtmitte entfernt. Die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr soll über die Dürener Straße erfolgen, ferner ist die Weiterführung der Stadtbahnlinie 7 geplant.

Seit einem Jahr wünscht die Ratsmehrheit in Frechen eine zusätzliche, direkte Anbindung an die Frechener Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr über den verlängerten Freiheitsring. Diese neue Trasse würde ein Naherholungsgebiet durchqueren und an manchen Stellen wegen der zum Teil bereits vorhandenen Bebauung eine Lärmschutzwand von 6 Metern Höhe erforderlich machen. Die Begründung für diese Trasse ist vor allem, dass man den Auto fahrenden Anwohnern einen kurzen Weg in die Frechener Innenstadt ermöglichen möchte – vor allem zur Stabilisierung des dort ansässigen Einzelhandels. Eine von der Stadt in Auftrag gegebene Studie unterstützt diese Argumentation. Allerdings betrachtet die Studie nur den Autoverkehr und lässt alle anderen Verkehre außer Acht.

Neues Mobilitätskonzept

Das nachfolgend beschriebene Mobilitätskonzept des VCD setzt sich aus mehreren Elementen zusammen, die in ihrer Gesamtheit dazu führen, dass vor allem die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad und des Zu-Fuß-gehen stark verbessert wird und dadurch die Bewohner in ihrer Mehrzahl für Besorgungen in der Kernstadt nicht mehr auf den PKW zurückgreifen wollen. Diese Attraktivitätssteigerung fördert eine starke Bindung der Bewohner an die Kernstadt – wesentlich stärker als die entsprechende Bindung des PKW-Fahrers.

Zu-Fuß-gehen

Durch einen attraktiven Fuß-/Radweg über den verlängerten Freiheitsring, welcher ohne begleitende Autostraße Naherholungscharakter erhalten wird, sowie über eine kurze, schnelle Verbindung über die

Rosmarstraße werden viele Menschen angesprochen. Möglich sind auch Kombinationen wie hin zu Fuß, zurück mit dem Bus.

Fahrrad

Das Fahrrad ist für die geringe Entfernung zur Innenstadt das ideale Verkehrsmittel. Die Entfernung von 2 km wird bei einer Geschwindigkeit von 15 km/h in nur 8 Minuten zurückgelegt. Diese Zeit kann sicherlich – einschließlich der Parkplatzsuche – vom PKW-Fahrer nicht unterboten werden. Eine Verleihstation für Fahrradanhänger im Stadtteilzentrum würde die Attraktivität für manchen Einkaufsradler noch weiter steigern – er könnte so auch Großeinkäufe bewerkstelligen.

Gute Fahrradabstellanlagen im Stadtteil in direkter Wohnnähe sowie in der Frechener Kernstadt unterstützen die Fahrradnutzung. Das Kernelement der Fahrradförderung wäre ein Fahrradlift für die Überwindung des Höhenunterschiedes auf der Rosmarstraße. Ein solcher Lift wird beispielsweise in der norwegischen Stadt Trondheim seit 1995 erfolgreich betrieben.

ÖPNV

Als Vorlaufbetrieb zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 sollte ein Shuttle-Bus vom Stadtteilzentrum über die Rosmarstraße bis zum zentralen Omnibusbahnhof Dr.-Tusch-Straße im 20- oder 30-Minutentakt vorgehalten werden.

Handwagensystem

Der Transport von schweren Gütern innerhalb der Siedlung kann durch die Einrichtung eines Handwagensystems erleichtert werden. Ähnlich wie bei Kofferkulis auf Bahn- und Flughäfen sind Einstellvorrichtungen an zentralen Plätzen in der Siedlung und auch in Hauseingängen denkbar.

Hauslieferdienste

Lieferdienste sind eine Zeit sparende, bequeme Einkaufsmöglichkeit, die dem Kunden auch noch den Transport von Waren abnehmen. Angedacht ist ein Angebot der Gemeinschaft der Frechener Einzelhändler in der Kernstadt, ähnlich dem Angebot des Bonner Einzelhandels. Ein solches Angebot würde ein "unbeschwertes" Einkaufen gestatten. Denkbar ist auch eine telefonische Bestellannahme oder eine Bestellung per Internet, die den alltäglichen Organisationsaufwand verringern und eine echte Mobilitätsvermeidung fördern würde.

Depotschließfächer

Das Problem der häuslichen Warenannahme kann mit Depotschließfächern gelöst werden, und zwar sowohl für die Annahme als auch für die Aufbewahrung privater Lieferungen. In Kombination mit den oben erwähnten Handwagen ist ein bequemer Transport der Waren bis in die Wohnung möglich.

In einigen Städten gibt es schon heute bewirtschaftete Depots in Kombination mit Post, Kiosk oder sonstigen Dienstleistern. Im Technologiepark Dortmund wird derzeit ein vollautomatisches Schließfachsystem installiert, das von 200 Firmen beliefert und von etwa 8.000 Beschäftigten genutzt werden soll.

Zusammenfassung

Das Mobilitätskonzept will eine optimale Kundenbindung an den innerstädtischen Einzelhandel erzielen.

Dabei wird die Erfahrung genutzt, dass es sich bei Fußgängern und Radfahrern um die treuesten Kunden handelt, weil sie kurze Wege besonders zu schätzen wissen. Der neue Stadtteil hat diese Gunst der Nähe.

Daher sollen möglichst viele Anreize für das Radfahren und das Zu-Fuß-gehen gegeben werden, damit die Benutzung dieser Verkehrsmittel gegenüber dem PKW in der Regel von Vorteil ist (schnelle Erreichbarkeit auf attraktiven Wegen, keine Parkplatzsuche, Lösung des Transportproblems, besondere Attraktivität des Fahrradliftes). Es ist daher zu erwarten, dass viele PKW-Fahrten zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes entfallen.

Jahrzehntlang setzte die Frechener Innenstadt auf die PKW-Fahrer und tat vieles, um diesen die Innenstadt schmackhaft zu machen – letztendlich vergeblich. Das neue Konzept bietet mit seinen vielen Elementen, die zwar für Frechen innovativ erscheinen, sich jedoch in anderen Städten längst bewährt haben, die Chance zu einer Wiederbelebung der Innenstadt und des ansässigen Einzelhandels. Davon werden auf mittlere Sicht nicht nur die Bewohner des neuen Stadtteils profitieren, sondern auch die „alten“ Stadtteile. Die Lebensqualität in ganz Frechen kann sich so nachhaltig verbessern.

Hans-Georg Kleinmann

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Euskirchen beschließt "Stadtbus-Light" Stadtbus-Konzept am Ende?

Seit September fahren aufgrund eines Beschlusses des CDU-dominierten Stadtrats weniger Busse in Euskirchen. Die Fahrgastzahlen werden abnehmen, prophezeit der VCD. Wenn nur noch Schüler mit dem Bus fahren, ist das Stadtbus-Konzept am Ende.

Noch bedeutet sve "Stadtverkehr Euskirchen". Das Kürzel steht für ein über die Stadtgrenzen hinaus anerkanntes Konzept für ein zeitlich und räumlich dichtes Busnetz für alle, die nicht direkt an der Schiene oder im Stadtzentrum wohnen. Nun wird mit der Ausdünnung des Angebots eine verhängnisvolle Entwicklung in Richtung "Schulbusverkehr Euskirchen" eingeläutet.

Bis August 2002 fuhren 7 Jahre lang montags bis freitags tagsüber die Busse im 15-Minuten-Takt und trafen sich gleichzeitig am Bahnhof. Seit September fahren sie nur noch im 20-Minuten-Takt. Gleichzeitig wurden verschiedene Buslinien verkürzt, fahren nur noch als Verstärkungslinien für den Schülerverkehr oder wurden ganz eingestellt. Auch die öffentliche Toilette in den Räumen des sve-Service-Centers wurde geschlossen. Das Zauberwort heißt "betriebswirtschaftliche Optimierung".

Länger warten, mehr Gedränge!

Eine Untersuchung ergab im vergangenen Jahr, dass der Stadtbus in der Bevölkerung ein hohes Ansehen genießt, von vielen genutzt wird und der Wunsch nach Verbesserungen auch abends und am Wochenende ausgeprägt ist. Das alles dient leider nicht der wirtschaftlichen Optimierung, die darauf angelegt ist, eine gleichmäßig hohe Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen. In Euskirchen gibt es jedoch extreme Auslastungsspitzen zwischen 7 und 8 Uhr morgens, mittags nach Schulschluss und am späten Nachmittag, wenn die Pendler zurück kehren. Zu anderen Zeiten, insbesondere zwischen 10 und 11 Uhr sowie abends nach 18 Uhr fahren die Busse fast leer.

Wie sind die Folgen für den typischen Fahrgast?

Die Schülerin hat wenig Alternativen: Sie zwingt sich um halb 8 in den restlos überfüllten Bus und steht mittags länger an der Haltestelle, um nach Hause zu kommen. Vielleicht fährt sie bei gutem Wetter mit dem Fahrrad oder Mofa. Und sobald sie 18 ist, vermutlich mit dem Auto, restlos bedient vom Bus fahren und für immer vergrault.

Der Pendler nach Köln oder Bonn muss ebenfalls früher aufstehen und kommt später nach Hause, weil das Umsteigen am Bahnhof wesentlich komplizierter ist als bisher: Kein Wunder, wenn ein 20-Minuten-Takt mit einem 30-Minuten-Takt der Regionalbahnen zusammen trifft und nur noch stündlich passt.

Bis zu einem gewissen Grad erträgt der Mensch das alles, aber irgendwann sagt er "Nein, danke. Das muss ich mir nicht antun!". Das entlastet die Spitzen, bringt aber keinen weiteren Fahrgast in schwach besetzte Busse. Die Folgen sind absehbar: Der Stadtbus wird zum reinen Schul-Zubringer und Betriebs-Pendelbus für die wenigen Nicht-Motorisierten, und statt "sve" führt man passend zum Sparkonzept "save" ein: "Schüler- und Arbeiterverkehr Euskirchen".

Schade drum!

Sabine Müller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Mit dem Fahrrad zur Universität Radwege und Fahrradparkplätze?

Kölns Universität ist attraktiv. Seit Jahren steigt die Zahl der StudentInnen, es gibt mehr MitarbeiterInnen in Wirtschaftsbetrieben und Angestellte in der Universitätsverwaltung.

Alle müssen zu ihren Studien- oder Arbeitsplätzen kommen. Am besten ohne Auto. Denn Parkplätze sind wie Sitzplätze in Hörsälen – Mangelware.

Was aber wird für die Menschen getan, die mit dem Fahrrad zur Universität fahren? Seit über zehn Jahren gibt es innerhalb des Maßnahmenprogramms "Fahrradfreundliches Köln" den Baustein "Fahrrad und Universität". Doch dieser Baustein ist mit keinem Inhalt gefüllt und seit Jahren hat die Stadt Köln keine Maßnahmen zur Verbesserung der Radfahrsituation durchgeführt. Sie hat es anscheinend auch nicht vor; Pläne sind nicht bekannt.

Keine Einladung zum Radfahren

Also bleibt es bei Straßen ohne oder allenfalls mit viel zu schmalen Radwegen rund um die Universität. Einige Verbindungen im Uni-Gelände könnten mit kleinen Maßnahmen für RadlerInnen attraktiv gemacht werden. Dies wären sinnvollere Investitionen als Öffentlichkeitsarbeit in Form von Postkarten und Großplakaten, wie sie die Stadt seit einigen Jahren betreibt.

Wo abstellen?

Dafür ist die Universität zuständig. Und da wird wenig getan, und das Wenige plan- und lieblos. So knubbeln sich vor dem Hauptgebäude, dem Hörsaal, der PH, vor den Mensen die Räder, und mal wird es so geregelt und mal so. Warum gibt es kein Universitätseinheitliches Vorgehen zum Fahrradparken?

Und das seit Jahren versprochene Fahrradparkhaus am Südbahnhof? Große Worte gab es schon genug (1.000 Plätze und bald), aber die Taten scheitern an den so genannten Sachzwängen der Beteiligten, also der Stadt Köln, der Universitätsverwaltung, den Bau- und Liegenschaftsbetriebe NRW und diverser DB-Stellen.

Radfahren an der Uni und um die Uni herum – ein trostloses Kapitel.

Roland Schüller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Köln-Mülheim Radgruppe gegründet

An jedem letzten Montag im Monat trifft sich im Kulturbunker an der Berliner Straße eine neue Fahrradgruppe. Beim letzten Treffen diskutierten die circa 20 teilnehmenden Mitglieder intensiv über die Ziele und das weitere Vorgehen.

Die Radgruppe will Problemstellen des Stadtbezirks benennen und Lösungen vorschlagen. Dabei sollen auch die Umsetzbarkeit und der Kostenaufwand im Auge gehalten werden.

Angestrebt wird ein Dialog mit den zuständigen Ämtern der Kölner Stadtverwaltung: Man möchte bereits im Planungsstadium seitens der Stadt informiert werden, um rechtzeitig Verbesserungsvorschläge zu machen, noch bevor es zur Umsetzung kommt.

Die Gruppe ist offen: Jeder kann mitmachen oder auch nur sein Problem mitteilen.

Ansprechpartner:

- Rolf Bauerfeind (Fon: 02 21 - 9 61 99 30)
- Hans-Georg Kleinmann (Fon: 02 21 - 61 63 65).

Hans-Georg Kleinmann

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Köln im europäischen Bahnverkehr Eisenbahndrehkreuz des Westens, aber Sackbahn nach Europa?

Europa wächst zusammen, die Billigflieger eröffnen neue Flugverbindungen in europäische Städte, aber die Deutsche Bahn kappt die Verbindungen im europäischen Bahnverkehr.

Bisher umsteigefreie und zum Teil im Zweistundentakt betriebene Direktverbindungen ins europäische Ausland werden ganz aufgegeben, so von und nach Mailand und Zürich. Nach Bern geht es direkt nur noch einmal am Tag. Ab dem 15. Dezember muss auch hier umgestiegen werden. Der Komfort einer Direktverbindung ist weg, aufgrund der bekannten Verspätungsanfälligkeit der DB drohen beim Umsteigen weitere Zeitverluste. Zusätzlich entfällt durch den neuen ICE 3 vielfach die Möglichkeit, Fahrräder in die Urlaubsziele mitzunehmen.

Aber auch im näheren europäischen Umkreis verschlechtert sich das Angebot. Der Zank zwischen den französischen, belgischen und deutschen Bahnen auf der Strecke Köln – Brüssel – Paris geht voll zu Lasten der Bahnkunden. Der beliebte D-Zug nach Oostende darf nicht mehr fahren, der unbequeme und teurere Thalys fährt nicht häufiger. Umsteigen in Aachen oder Brüssel ist angesagt. Die belgische Küste, eine bedeutende Ferienregion, wird abgekoppelt. Und auch hier gilt: Weder im Thalys noch im ICE 3 ist - anders als im D-Zug – die Mitnahme von Fahrrädern möglich.

Von Köln aus gibt es nur noch Direktverbindungen in die Niederlande mit dem teuren ICE nach Amsterdam. Die Verbindung nach Venlo wird gestrichen – die einzige Direktverbindung mit Fahrradmitnahme. Ein langsamer Regionalexpress bis Mönchengladbach und dann umsteigen, um nach Venlo zu kommen, ist die neue Zumutung der DB. Und dies bei höheren Preisen, da hier das neue Preissystem zuschlägt (kein Sparpreis und nur noch 25 % Bahncard-Ermäßigung). Dieser Verbindung fehlt damit jegliche Attraktivität, zumal man mit dem Auto dann schneller und billiger in Venlo ist.

Die Abnahme der Attraktivität Kölns für Wirtschaft, Handel und Tourismus ist zu befürchten, denn gute Bahnverbindungen gehören zu den wichtigsten Standortfaktoren – nicht nur Billigfluglinien.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Ab 15. Dezember 2002 Über den Eisernen Rhein nach Holland

Die Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplans für NRW bringt zahlreiche Verbesserungen im Bahnangebot. Eine der eher unauffälligen ist die Wiedereinführung des Wochenendzugverkehrs auf dem Eisernen Rhein, der Bahnstrecke zwischen Mönchengladbach und Roermond.

Zur Blüte der deutschen Eisenbahn verkehrte über diese damals zweigleisige Hauptstrecke das tägliche Schnellzugpaar D89/90 zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Antwerpen.

Bis vor einigen Jahren fuhren noch Güterzüge nach Holland. Das Gleis über die Grenze liegt noch. Die wenigen AnwohnerInnen sind sehr aktiv darum bemüht, die Wiederaufnahme des erst in den neunziger Jahren eingestellten Güterverkehrs zu verhindern, um ihn auf der Auto-"Bahn" zu belassen.

Nun zeigen sich ab 15.12. auch hier die zarten Knospen der Bahnwiederbelebung. Nach über zwanzig Jahren fahren samstags und sonntags wieder Züge nach Dalheim und zwar im Zweistundentakt. Der Dahlheimer Bahnhof wirkt noch sehr morbid: Nur eine übrig gelassene Bahnsteigkante und eine Schotterwüste erinnern an die einstige Bedeutung als Abzweig- und Grenzbahnhof.

Nur wenige hundert Meter weiter entlang der Bahn erreicht man die Staatsgrenze, mitten im Wald. Der kaum besiedelte Naturpark Schwalm-Maas-Nette bietet sich für ausgedehnte Wanderungen und Radtouren an. DB-Regio hat sich von der Dürener Kreisbahn einen Triebwagen der Marke Regiosprinter ausgeliehen und bietet damit auf dieser Strecke auch die Fahrradbeförderung an. Noch ein Detail nicht nur für Bahnfreunde: Meist an Werktagen begegnen einem auf dieser Strecke viele Neubaufahrzeuge. Vom britischen S-Bahnzug bis zum deutschen ICE. Ein unscheinbarer Gleisanschluss führt nämlich zu einem Industriestandort mit Geschichte. Die britische Militärluftbasis in Wegberg-Wildenrath wurde umgebaut zum Siemens-Prüfcenter für Schienenfahrzeuge. Dieses verfügt wie eine Modellbahn über mehrere Gleisovale, auf denen neue Züge getestet werden können, damit sie nicht mit Fahrgästen vollbesetzt defekt liegenbleiben wie seinerzeit die Pendolinos auf der Eifelstrecke.

Mehr Infos:

- Fahrplanauskunft: www.bahn.de.
- Zur Geschichte des Eisernen Rheins: www.eisenbahn-in-dalheim.de und www.barthels.de (u.a. mit dem Foto einer KVB-Linie 3, die nicht nach Mengenich sondern nach Mönchengladbach fährt).
- Wandern: www.naturparkschwalm-nette.de

Kay Qüetz

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Internetbörse des VCD Noch günstigere neue Bahnpreise

Der VCD-Bundesvorstand bietet ein Internet-Portal an, das speziell auf das neue Preissystem der Bahn zugeschnitten ist und mit dem Bahnreisen für viele günstiger werden kann.

Unter www.ticket-teilen.de können sich bis zu fünf Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer zu einer gemeinsamen Reise verabreden und sich vom Mitfahrer-Rabatt profitieren. Denn ab dem 15. Dezember gilt das Motto: Gemeinsam reisen spart Geld und macht Freuden!

Die Benutzung des VCD-Angebots ist einfach. Voraussetzungen sind lediglich der Zugang zum Internet und eine eigene E-Mail-Adresse. Nach der Registrierung können die Nutzerinnen und Nutzer entweder nach einem bereits bestehenden Mitreiseangebot suchen und sich dort einklinken oder selbst ein neues Mitfahrangebot eröffnen.

Schließlich nützt die VCD-Bahnreisebörse all denjenigen, die bereits im Voraus ein Ticket aus dem Plan&Spar-Angebot gekauft haben, es dann aber aus unterschiedlichen Gründen nicht nutzen können. Statt es verfallen zu lassen oder hohe Stornogebühren zu zahlen, können sie ihr Ticket bei www.ticket-teilen.de unter der Rubrik "last minute" an andere Reisende zum ursprünglichen Kaufpreis weitergeben. Auch wenn Mitreisende kurzfristig abspringen, können hier kurzentschlüssene ersatzweise auf den Sparzug aufspringen.

Kay Queetz

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Neue ICE-Bezeichnungen: Kein ICE Albertus Magnus mehr

"Guten Tag im ICE Hamburg nach München". Solche Ansagen werden in Zukunft die Fahrgäste verwirren. Denn wer hört schon genau zu und versteht direkt, was durch die Lautsprecher im Zug gesagt wird. "Bin ich im Zug nach Hamburg?" Verwirrung durch Städtenamen.

Seit November benennt die Bahn ihre ICE-Züge nach Städtenamen. Die bisherige Benennung nach Personen der Zeitgeschichte (bei der sehr lange dauerte, bis auch Frauennamen auftauchten), Landschaftsnamen oder regionalen Attraktionen (IC Gürzenich) entfällt. So wird der IC Berlin von Dresden über Frankfurt nach Saarbrücken fahren und der ICE Düsseldorf von Hamburg über Köln nach Wien.

Doch was ist der Nutzen dieser DB-Entscheidung? Die eindeutige Trennung von Zugnamen und Zielnamen hatte für viele Fahrgäste – Ältere, Auswärtige, seltene Nutzer – den Vorteil, eindeutig zu sein. Städtenamen für Züge, die im Extremfall nicht einmal die Stadt passieren, nach der sie benannt sind, verwirren nur. Laut Eigenwerbung der Bahn wird mit den neuen Preisen das Tarifsystem entwirrt, dafür verwirrt man dann im Zug.

Geschrieben im ICE Heinrich Zille auf dem Weg von Berlin nach Köln.

Roland Schüller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

SchönerTagTicket NRW So wird jeder Tag zum Sonntag!

Am Samstag oder Sonntag für 28 Euro mit bis zu 5 Personen beliebig weit mit der Bahn fahren, das gibt es mit dem Schönes-Wochenende-Ticket schon lange. Nicht so bekannt ist, dass es mittlerweile in allen Bundesländern für die Werktage Fahrkarten gibt, die im jeweiligen Land das gleiche bieten.

In Nordrhein-Westfalen heißt das "SchönerTagTicket NRW". Für 25 Euro gilt es in allen Zügen des Nahverkehrs in ganz NRW, also nicht in ICE, IC und IR. Zusätzlich gilt es in allen NRW-

Verkehrsverbänden in den Bussen, U- und Straßenbahnen und der Wuppertaler und Düsseldorfer Schwebebahn. An Werktagen ist das Fahren ab 9 Uhr erlaubt, an Feiertagen den ganzen Tag. Erhältlich ist die Karte an Fahrkartenschaltern und Automaten.

Kay Queetz

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln Aktueller Stand und ein Blick zurück

Die Verhandlungen zwischen dem Grundstückseigentümer, der Fa. Hohr, und dem Investor, der auf einem Teilstück des ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerkes Nippes die Autofreie Siedlung Köln errichten will, sind noch nicht abgeschlossen. Der Arbeitskreis erwartet eine Einigung der Parteien für das erste Quartal 2003.

Der Arbeitskreis hat im November erneut Gespräche mit allen Ratsfraktionen geführt. Die politische Beschlusslage ist klar für das Projekt "Autofrei" und es ist wichtig, immer wieder daran zu erinnern, dass mehrere tausend Haushalte die Umsetzung politischer Beschlüsse in konkretes Bauen und Wohnen erwarten.

Ein Blick zurück: Am 14. Juli hat der Arbeitskreis in der Feuerwache ein Sommerfest gefeiert. Bemerkenswert war der Besuch einer stattlichen Gruppe australischer Studenten. Wir wollten eigentlich das Thema "Autofrei" einmal ruhen lassen. Natürlich kam es ganz anders. Für einige Stunden fanden wir uns in der interessanten Lage, das Thema "Autofreie Siedlung" in allen Aspekten auf Englisch kommunizieren zu können.

Nicht ganz so schwer hatte es unsere Sprecherin, Angela Schneider-Sedlaczek, am 4. Oktober in der Hochschule für Technik in Rapperswil/Schweiz. Sie hielt im Rahmen einer Weiterbildungstagung "Autofreies Wohnen – auch in der Schweiz?" einen Vortrag zum Thema "Autofreie Wohnungen – andere Architektur?" Man sprach und verstand Deutsch, wenn auch mit seltsamem Zungenschlag ...

Rolf Bauerfeind

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

You-move.nrw Die Preisträger sind gekürt

Von Mai bis Oktober konnten sich Jugendliche zwischen 15 und 25 an der Kampagne You-move.nrw beteiligen, deren Ziel war, diese Altersgruppe für nachhaltige Mobilität zu gewinnen.

Auch der VCD hat auf Landesebene als Trägerkreis-Mitglied an der Vorbereitung und Durchführung mitgemacht. Über 100 Projekte wurden angemeldet. Für die Preisvergabe wertete das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie mehr als 80 ausgearbeitete Entwürfe wissenschaftlich aus. Am 22. November wurden die Preisträger gekürt:

- In Köln hat ein Student jugendliche ÖPNV-Kunden befragt. So konnten erstmals Defizite und Wünsche aus dieser Altersklasse gesammelt werden. Mal sehen, was die KVB damit anfangen. Wir werden nachfragen!
- In der Kategorie Gruppenpreise ging der 1. Preis, eine Reise nach Nizza, an das Jugendparlament Kalletal für die Einrichtung einer Nacht- und Event-Buslinie.
- Der 1. Preis bei den Klassenpreisen ging nach Düsseldorf für einen Vorschlag für die Umgestaltung der Haltestelle Karolingerplatz. Die Verwaltung prüft ...

Mit der Preisverleihung ist der Wettbewerb offiziell beendet. Möglichst viele der Projekte auf dem Papier sollten auch umgesetzt werden. Der Spaßfaktor im Nahverkehr kann sicher noch erhöht werden, damit insgesamt mehr Jugendliche an umweltfreundliche Mobilität gebunden werden. Wer jetzt noch Ideen hat, kann zwar keinen Preis mehr gewinnen, bekommt aber garantiert Unterstützung, wenn er/sie sich im VCD-Büro meldet.

Sabine Müller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

CarSharing in Köln Starker Zuwachs für cambio im Herbst 2002

Im Herbst 2002 erfreut sich cambio CarSharing weiterhin großer Beliebtheit: 260 neue Kunden haben sich im Verlauf von Oktober und November für CarSharing mit cambio entschieden. Fast 50 % der Neukunden sind Clever mobil und zahlen als Abo-Kunden der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) nur 50% der Anmelde- und der monatlichen Grundgebühr.

Der überdurchschnittlich hohe Anteil von KVB-Abo-Kunden ist unter anderem auf die Schließung des CarPool Systems in Köln zurückzuführen. Vor etwa zwei Jahren startete die CarPool GmbH in Köln im Rahmen des Mobilitätsprojektes StadtinfoKöln. Gefördert mit Mitteln des Bundesministers für Verkehr wurden in kurzer Zeit fünf CarPool-Standorte in und um Köln aufgebaut. In der nachfolgenden Zeit warben beide, CarPool und cambio, als Kooperationspartner der KVB um die Gunst der Kunden. Am 31. Oktober 2002 wurde nun der letzte CarPool in Deutz geschlossen.

Ein Teil der CarPool-Kunden ist offensichtlich auf den Geschmack gekommen "ohne eigenes Auto zu leben" und nutzt jetzt das Kölner cambio-Angebot von 120 Autos auf 20 Stationen. Eine ähnliche Situation erlebt cambio Bielefeld. Auch hier hat der CarPool sein System geschlossen und cambio bleibt als Alternative für Menschen, für die ein eigenes Auto zuviel, und gar kein Auto zu wenig ist.

Mehr Infos unter Tel. 952 11 78 oder www.cambioCar.com.

Ulrich Ferber, cambio Köln

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Aufhebung der Ringsperrung Ring frei für die nächste Runde!

Der folgende Artikel zur Aufhebung der Sperrung der Kölner Ringe an Wochenenden ist ein Nachdruck aus Rathaus Ratl.

Der Bau- und Verkehrsausschuss hat auf seiner Sitzung am 26.10. die probeweise veranlasste Wochenend-Sperrung der Ringe zwischen Rudolf- und Friesenplatz mit der CDU/FDP-Mehrheit aufgehoben. Seit dem 8. November läuft alles wieder so, wie es bis Juni 2002 war. Besonders an den Freitag- und Samstagabenden werden sich jugendliche Autofahrer mit dröhnenden Boxen im Kreis bewegen oder sogar gefährliche Rennen liefern.

Die nach monatelangem Gezerre von CDU und FDP nur widerwillig akzeptierte Ringsperrung stand von Anfang an unter einem schlechten Stern. Zu spät im Jahr eingeführt, litt sie unter dem schlechten Wetter dieses Sommers und den allgemein zu beobachtenden Umsatzeinbrüchen in der Gastronomie. Vor allem aber verhinderten die unattraktive Gestaltung (mit Baustellenschildern und -baken) und die massive Ablehnung seitens der kommerziellen Ringanlieger die Akzeptanz bei KölnerInnen und Touristen.

Dabei zeigt die Auswertung der Verwaltung, dass es durchaus positive Folgen der Ringsperrung gab. So sank die Zahl der Unfälle beträchtlich und der befürchtete Schleichverkehr durch die Wohnviertel blieb aus. Es bestätigte sich also, was von den Grünen immer behauptet wurde, die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto verlangt nicht, auch überall durchfahren zu können.

Wie geht es jetzt weiter?

Die Verwaltung hat in einem Workshop mit Ringanliegern unterschiedlicher Provenienz einige interessante Vorschläge erarbeitet. Sie laufen darauf hinaus, die Ringe auch ohne Sperrung verkehrlich zu beruhigen, vor allem aber den Fußgängern den Gehsteig in voller Breite zur Verfügung zu stellen. Die Radfahrer müssen weg von den viel zu schmalen Radwegen auf die Fahrbahn. Selbstverständlich geschützt durch einen entsprechend markierten und hinreichend breiten Streifen am rechten Fahrbahnrand. Selbst Parkplätze und Ladezonen könnten geschaffen werden, wenn man den fließenden Verkehr auf eine Spur pro Richtung reduziert – nicht nur am Wochenende, sondern immer. Die Verwaltung hat angekündigt, Vorschläge für bessere Ringe in Kürze zu präsentieren. Nicht nur Gastronomen und Geschäftsleute am Ring, sondern alle, die an einem attraktiven Ringboulevard interessiert sind, sollten sich einmischen. Um es mit Müllers Aap zu sagen: "Ring frei für die nächste Runde! Ring frei, jetzt kumme ich!"

Berti Waddey

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Umweltpreis der Stadt Köln VCD Köln & Umgebung ist Preisträger

Am 19. September wurden im Rahmen der Kölner Gesundheitstage die diesjährigen Umweltpreise der Stadt Köln vergeben. Neben wissenschaftlichem und lokalem Engagement (Begrünung von Schulhöfen durch Schüler usw.) erhielt Autor Christoph Groneck einen der drei Hauptpreise für das Buskonzept Chorweiler des VCD (siehe RHEIN-SCHIENE 28).

Fritz Schramma merkte an, die Stadtverwaltung könne die Anregungen des Konzeptes gut verwerten. Wir erwarten, dass sie das nun auch tut und ihr angekündigtes neues Netz Köln-Nord in Kürze der Öffentlichkeit vorstellt. Mit einem Teil des Preisgeldes von 1.500 Euro konnten die Kosten der Präsentation im CityCenter Chorweiler im Januar dieses Jahres gedeckt werden, der Rest kommt dem Verfasser des Konzeptes zugute.

Markus Meurer

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Mitgliederversammlung 2002 Knappe Kassen, aber rege Diskussions



Am Dienstag, den 2. Juli, fand an vertrauter Stelle im Großen Forum der Alten Feuerwache unsere diesjährige Mitgliederversammlung statt. Ein Schwerpunkt der Diskussionen war unsere finanzielle Situation: Niedrigere Anzeigenerlöse und ein geringeres Spendenaufkommen bewirken, dass wir künftig knapper kalkulieren müssen als in den letzten Jahren. Vielleicht hilft uns aber auch der diesmal etwas eindringlichere Spendenaufwurf (siehe [unten](#)).

Erfreulich war, dass trotz der finanziellen Probleme auch inhaltlich engagiert diskutiert wurde, zum Beispiel über die aktuellen Einsparungsbestrebungen der Kommunen beim ÖPNV, die Kölner Leitbilddiskussion und das Verkehrskonzept zum Müngersdorfer Stadion.

Der geschäftsführende Vorstand, bestehend aus Helga Jochems, Markus Meurer, Jürgen Möllers und

Roland Schüler, wurde in seinem Amt bestätigt. Neu hinzugekommen im ansonsten unveränderten erweiterten Vorstand ist Eberhard Blocher (siehe Foto). Der Abend endete in angenehmer Atmosphäre mit einigen Gläsern Mineralwasser, Saft oder Kölsch und lebhaften Gesprächen – nicht nur über Verkehrsthemen.

Reiner Kraft

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Spendenaufruf

Eine persönliche Bitte

Auf der Mitgliederversammlung im Juli wurde deutlich, dass die Finanzen des Kreisverbandes zwar langsam aber leider doch in Schieflage geraten. Dies liegt insbesondere daran, dass im letzten Jahr weniger als halb so viele Spenden eingegangen sind wie im Jahr 2000. Dieses Jahr kommen wir durch Rücklagen noch über die Runden, aber was wird 2003?

Ich habe mich auf der Mitgliederversammlung gegen sofortige Leistungseinschränkungen (Büroöffnungszeiten, Projekte, ...) ausgesprochen, da ich optimistisch bin, dass das Spendenaufkommen wieder steigt. Eine unerwartete Einnahme erzielten wir bereits durch den Umweltpreis der Stadt Köln für unser exemplarisches Buskonzept für den Kölner Bezirk Chorweiler.

Wenn Sie

- dieses und andere Projekte, wie etwa den Nachtfahrplan, für wichtig halten,
- als Gegenpol zum ADAC-Palast unsere bescheidenen Büroöffnungszeiten von 3 x 3 Stunden in der Woche erhalten möchten,
- weiter unsere ehrenamtliche Arbeit in Arbeitskreisen wie dem ÖPNV-AK ermöglichen wollen,
- weiterhin möchten, dass wir in städtischen, DB- und Verkehrsverbundsgesprächen Ihre Interessen als FußgängerIn, RadfahrerIn und ÖPNV-NutzerIn vertreten,

dann können Sie das zur Zeit nicht besser deutlich machen, als mit einer Geldspende.

Dankeschön!

Kay Queetz

Wenn Sie den VCD finanziell unterstützen wollen, nutzen Sie bitte unsere Bankverbindung

**Bank für Sozialwirtschaft,
Bankleitzahl 370 205 00,
Kont-Nr. 824 55 02.**

Ganz gleich, ob Sie im Dauerauftrag oder einmalig spenden: Sie erhalten von uns eine Spendenquittung zugesandt, die Sie bei Ihrer Steuererklärung berücksichtigen können.

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Leserbriefe

In der letzten RHEIN-SCHIENE fragten wir, ob das Thema "Autofahren" von uns angemessen behandelt wird und sich unsere Autofahrenden Mitglieder hinreichend vertreten fühlen. Dazu einige Antworten von Lesern.

(...) Ich bin ein "Wanderer" vom ADAC über den ACE zum VCD, fühle mich wohl und teile im

wesentlichen die Politik des Verbandes. Allerdings kommt tatsächlich das Auto etwas sehr kurz, und auch der Hinweis auf die Lobby-Arbeit der anderen Autoclubs reicht mir nicht. Ich möchte auch und gerade als Autofahrer meine Interessen beim VCD gut aufgehoben sehen: An einen "Ausstieg" – weder aus dem Auto noch aus dem Club – denke ich nicht!

Und ich hoffe, dass mir dieses Bekenntnis keinen Ausschluss einträgt. Denn mit Interesse habe ich über die "Umweltautos" gelesen und orientiere mich daran.

Sich auf Realitäten einzustellen, heißt ja nicht, alles gutzuheißen, aber ich vermisse im Rahmen eurer Verkehrspolitik Stellungnahmen zu Verkehrsproblemen im Umland der Metropolen. Z. B. Frechen:

- Autodurchgangsverkehr raus aus der Ortslage Buschbell, deshalb Ortsumgehung
- Verzicht auf Neubau von Autostraßen (verlängerter Freiheitsring) in neue Wohngebiete
- Keine Park-and-ride-Anlage an der Bonnstraße

Oder andere Themenvorschläge rund um das Auto:

- Parkgebührenfreie Innenstädte – Hilfe für den Einzelhandel oder Anreiz für Dauerparker?
- Was bewirken geltende Stellplatzverordnungen?

Übrigens: Wenn ich mal ins Oberzentrum will, benutze ich fast regelmäßig die Linie 7.

Ich freue mich auf die Ausgabe Nr. 30!

Jürgen Schaufuß, Frechen (E-Mail)

(...) zur in der neuen Rheinschiene aufgeworfenen Frage, ob ich mich ausreichend vertreten fühle, kann ich nur "ja" sagen. Ich bin vor allem Rad- und Bahnfahrer sowie Fußgänger. Auto fahre ich sehr selten, da ich auch keines habe. Ich kann mich nur der Meinung anschließen, dass es viele Lobbies für AutofahrerInnen gibt, so dass der VCD ruhig Extremforderungen für die anderen VerkehrsteilnehmerInnen vertreten sollte. Ein Kommentar zum Artikel über die neuen Stadtbahnwagen: Ich persönlich finde es keinen Vorteil, dass jetzt überall Kameras installiert werden.

Ich war noch nie bei einer MV, habe mir aber fest vorgenommen, in diesem Jahr zu kommen.

Sebastian Hagedorn, Köln (E-Mail)

(...) Wenn man in Köln wohnt und in Bochum arbeitet, hat man natürlich ein Transportproblem. Ich sehe aber nicht ein, deswegen den Autobahnausbau mitzufinanzieren. Mag sein, dass Thomas Mergel keine Alternative hat. Das heißt, dass er nicht nach Bochum ziehen kann oder in Köln keinen Job bekommen. Wenn man aber anfängt, darauf die Verkehrswege zuzuschneiden, dann heißt das, dass die Allgemeinheit die übertriebenen Verkehrsbedürfnisse Einzelner finanzieren muß.

Ich habe mir absichtlich eine Wohnung in Fahrradnähe zu meiner Arbeit genommen. Ich wohne daher in Köln-Mülheim und würde vielleicht auch lieber im Bergischen wohnen, weil da die Luft besser ist. Aber ich habe mich für Verkehrsvermeidung entschieden. Vielleicht kann das Thomas Mergel nicht, aber viele, sehr viele, die jammern, sie wären auf ihr Auto angewiesen, könnten es sehr wohl.

3 Fahrspuren in jede Richtung müßten eigentlich überall ausreichen. Wenn nicht, dann sind zuviele Autos unterwegs. So einfach ist das. Ich überlege mir auch, ob ich Sonntag nachmittags an einem heißen Sommertag ins Freibad gehe. Mir ist es da zu voll. Ich würde aber nicht auf die Idee kommen, von der Allgemeinheit zu verlangen, doppelt soviel Freibäder zu bauen und zu unterhalten.

Jedenfalls freut es mich, dass Herr Mergel im VCD ist und hin und wieder Bahn fährt. Aber ich wäre nicht bereit, eine Ausrichtung des VCD mitzutragen, in der er sich dem ADAC annähert. Dann würde ich austreten.

Ich bin gar nicht autofeindlich. Ich hätte sogar nichts dagegen, den Autobahnring auszubauen, wenn sicher wäre, dass das nur die Zahlen würden, die es wollen. Ich will es nicht und mit meinen Steuern tue ich den Autofahrern schon viel mehr Gutes, als die mir als Fahrrad- und Bahnfahrer Gutes tun. Ich hätte auch nichts dagegen, dass Leute mit Autos durch die Gegend fahren, die 15 Liter auf 100 km verbrauchen. Mich stört nur, dass sie das so billig tun können.

Ok, ich glaube, meine Meinung ist klar geworden. Der VCD sollte das Auto nicht ausklammern, aber nicht in den Auto-Lobbyismus verfallen. Auch ÖPNV und Bahn sollten kritisch und nicht lobhudelig begleitet werden. Bislang habt ihr das ganz gut hingekriegt.

Michael von Aichberger (E-Mail)

Das Thema ist wichtig genug. Der Verkehr besteht zu einem großen Teil aus Autos, die aus vielerlei Gründen bevorzugt werden. Wenn Sie das Auto ignorieren, können Sie dem Thema nicht in seiner Gesamtheit gerecht werden.

Das Auto braucht seine Bewegungsmöglichkeit, d. h. vor allem die richtigen, nicht unbedingt mehr Straßen. Wir können in Zollstock ein Lied davon singen, welche Auswirkungen mangelhafte Verkehrswege haben. Bei allem Verständnis für Maßnahmen zur Einschränkung des Individualverkehrs muß der Mensch im Fokus bleiben. Prinzipien, die dem Menschen zum Schaden gereichen, sind keinen Heller wert. Zollstock mit heute mehr als 20.000 Einwohnern ist als Wohnstadtteil geplant und gebaut worden. Die Vorgebirgsstraße, der Höninger Weg, der Gottesweg, der Kalscheurer Weg und der Zollstockgürtel sind (...) keine Ausfall- oder Fernstraßen.

Einige Beispiele:

- Die dicht besiedelte Vorgebirgsstraße wird wegen des mangelnden Straßenbaus seit mehr als 30 Jahren als Ein/Ausfallstraße missbraucht. Statt die Autobahn A 553 an den Autobahnring anzuschließen, endet sie zwischen Brühl und Meschenich auf der Brühler Straße. (...)
- Seit der Ansiedlung der Speditionen Schenker und Delhey auf dem Gebiet am Neuen Weyerstraßer Weg vor etwa 30 Jahren haben wir die Forderung gegenüber der Verwaltung der Stadt Köln erhoben, die Speditionen direkt an den Militärring anzubinden, um den LKW-Fernverkehr aus dem Stadtteil heraus zu halten. (...)
- Seit mehr als 30 Jahren hat die Stadt Köln die baldige Schließung der Kierberger Straße in Aussicht gestellt. Als Ersatz wurde der Ausbau des Bischofswegs geplant. Das hätte den Vorteil, daß ein großer Teil des Verkehrs von der Nord-Süd-Fahrt aus Zollstock fern gehalten und auf echte Ausfallstraßen geleitet würde. (...)
- Die Ansiedlung der Versicherungen an der Pohligstraße hat die Stadt Köln ebenfalls nicht bewogen, für eine vernünftige Verkehrsführung zu sorgen. (...) Nicht nur der Berufsverkehr, sondern auch der ruhende Verkehr ist im Umkreis der Versicherungen zu einem Problem geworden. Die Bewohner haben kaum noch eine Chance, einen Parkplatz zu finden.

Wir haben seit vielen Jahren von der Stadt und den im Rat vertretenen Parteien Abhilfe verlangt. In einer Antwort eines ehemaligen Fraktionsvorsitzenden wurde uns mitgeteilt, daß Entlastungsstraßen eine einseitige Bevorzugung des Autos seien. Das ist nach einhelliger Meinung des gesamten Vorstands – zumindest für Zollstock – eine Verdrehung der Tatsachen, die wir nicht hinnehmen können. (...) Es gibt weitere Themen, die uns bedrängen. Dazu zählt u. a. die geplante kundenfeindliche Verkehrsführung der Straßenbahnlinie 12, aber auch das teilweise sehr gefährliche Radfahren auf Bürgersteigen im Bereich von Straßenbahnhaltestelle.

*Karlheinz Steimel, Erster Vorsitzender,
Allgemeiner Bürgerverein Köln-Zollstock E. V.*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Zuletzt geändert 30.12.2002