

Aus dem Inhalt der Ausgabe 29, Frühjahr 2002

- [Der neue K5000](#)
- [Niederflur auf den Ringen](#)
- [Eine Anregung...](#)
- [Werbung auf Omnibusscheiben](#)
- [Buskonzept für den Kölner Norden](#)
- [Erlebnisse mit KVB und Bahn AG](#)
- [Stadtbahn Hürth](#)
- [Busverkehr in Leverkusen](#)
- [VCD im Beirat der sve](#)
- [Neue Freizeitlinie in Euskirchen](#)
- [Metrorapid - Vernachlässigung des Nahverkehrs](#)
- [Metrorapid - eine mögliche Lösung](#)
- [Rheinauhafen](#)
- [Stadionverkehr zur Fußball-WM 2006](#)
- [Arbeitskreis "Rad"](#)
- [Radfahrer absteigen !?](#)
- [10 Jahre Cambio](#)
- [YOU MOVE in NRW](#)
- [Autofreier Tag 22.September 2002](#)
- [Modellprojekt Autofreie Siedlung](#)
- [Leserbriefe](#)
- [Kommentar](#)

Der neue K 5000

Der neue Stadtbahnwagen im VCD-Test

Im März hatten Mitglieder des VCD die Gelegenheit, den neuen Stadtbahnwagen K 5000 zu besichtigen. Nachfolgend fasst Volker Kunstmann die Eindrücke zusammen.

In den nächsten Monaten werden wir nun auch auf den Linien 5, 6 und 12 Abschied nehmen von den vertrauten Kölner Straßenbahnwagen, den so genannten Achtachsern.

Sie werden zunächst auf der Linie 12, dann auf der Linie 5 ersetzt durch Stadtbahnwagen älterer Bauart. An ihrer Stelle kommt ab Frühjahr auf der Linie 3 ein neu entwickelter Wagentyp zum Einsatz, der so genannte K 5000.

59 Wagen dieses Typs werden bis 2003 bei Bombardier gefertigt. Weitere 69 Wagen sollen als Niederflurfahrzeuge ausgebildet werden (K 4500) und nach der Netzumstellung 2004 auf den Ringlinien 6, 12 und 15 verkehren.

Es handelt sich also nicht nur um ein riesiges Investitionsvolumen, die neuen Stadtbahnwagen werden zukünftig weite Teile des Kölner Netzes bedienen. Dies ist Grund genug, sich möglichst rasch eine Meinung zu ihrer Fahrgasttauglichkeit zu bilden.

Positive Eindrücke

Bei unserer Besichtigung fielen uns die folgenden Veränderungen positiv auf:

- Die Fahrzeuge sind durchgehend mit **Kameras** ausgestattet. Dies erhöht das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste.
- Die meisten Sitze sind nicht zueinander gewandt sondern – wie in den alten Achtachsern – hintereinander angeordnet ("**Kino-Bestuhlung**"). Dies hilft Konflikte zwischen den Fahrgästen beim Aufsuchen und beim Verlassen der Plätze zu vermeiden.

- Eine neue Idee sind die gepolsterten **Stangen zum Anlehnen** im mittleren Teil des Fahrzeugs. Wir halten sie für eine gute Lösung, um einerseits Stehraum für die "Rushhour" oder für Kinderwagen und Fahrräder zu schaffen, andererseits jedoch Stehenden einen gewissen Komfort zu bieten.
- Das mittlere **Fahrzeuggelenk** ist großzügiger gestaltet als bei anderen Wagentypen. Dies ermöglicht mehr Raum vor dem Fahrkartenautomaten und erleichtert den Durchgang zwischen den Wagenteilen.
- Gut ist auch, dass nun schon beim Bau der Wagen eine vertikale Fläche zur Anbringung der **Linienetzpläne** berücksichtigt wurde. Es sei hier an die für die Fahrgäste unbequemen Pläne an der Wagendecke bei anderen Wagentypen erinnert.

Kritische Punkte

Wir müssen jedoch auch Punkte nennen, die uns negativ aufgefallen sind. Diese Kritikpunkte haben wir dem Vorstand der KVB mitgeteilt und hoffen nun, dass sich einiges hiervon bei den bereits bestellten, aber noch nicht gebauten Wagen abändern lässt. Wir hoffen, dass die KVB diese Punkte möglichst rasch mit dem Hersteller erörtern.

- Die **Klimaanlage** ist sehr laut. Sie wird von den Fahrgästen als deutliches Dauergeräusch wahrgenommen. Nicht nur während der Haltezeiten fällt dies negativ auf.
- Die neuen **Kunststoff-Sitzschalen** besitzen nicht genug Stabilität. Stützt sich ein Fahrgast – zum Beispiel beim Aufstehen – auf die Lehne des Vordersitzes, dann verbiegt sich diese deutlich. Dies beeinträchtigt den vorne Sitzenden in seinem Reisekomfort.
- Die Sitze sind so angeordnet, dass die Mehrheit der Fahrgäste die elektronische **Haltestellenanzeige** nur unter erheblichen Verdrehungen sehen kann. Hier empfiehlt sich die Anbringung zusätzlicher Anzeigetafeln an den beiden Wagenenden oder eine Änderung der Sitzanordnung.
- Die beiden rechts von den beiden linken Vordertüren gelegen Sitze verstellen den **Weg zur Standfläche** im Innern. Bei einem großen Fahrgastandrang ist es gerade bei den vorderen Türen wichtig, dass die hineinströmenden Fahrgäste den Raum innen vor den Türen frei räumen und ins Wageninnere weiterrücken. Die beiden genannten Sitze stellen sowohl ein physisches als auch psychologisches Hemmnis dar, den vorhandenen Stauraum zu nutzen. Daneben sollten die für Kinderwagen und Fahrräder vorgesehenen Standflächen für die betroffenen Fahrgäste von allen Türen aus gleich gut erreichbar sein. Diese Personengruppe sollten nicht gezwungen werden, bestimmte Türen zu benutzen, die nach Einfahrt des Zuges erst noch erreicht werden müssen. Dieses Problem ist bei den heutigen Niederflurwagen deutlich besser gelöst.
- Die Flächen zum Abstellen von **Kinderwagen, Fahrrädern** oder sonstiger sperriger Gegenstände sind deutlich zu gering bemessen. Die Länge der Fahrrad-Standfläche sollte mindestens 1,90 bis 2,00 m betragen. Daneben Sitzende sollten nicht behindert werden. Es sollten daher weitere Sitzplätze durch bequeme "Lehn-Stangen" ersetzt werden. Die Kapazität der Wagen wird dadurch deutlich erhöht, ohne den Anteil der bequem Reisenden relevant zu verändern. Auch dieses Problem ist bei den heutigen Niederflurwagen deutlich besser gelöst.
- Das **Bekleben** von Stadtbahnwagen behindert die Einsehbarkeit von außen, aber auch die Blickqualität von innen. Sie vermindert den Reisekomfort und die Orientierung. Es ist zu bedauern, dass die KVB ihre Wagenscheiben nun nicht nur zur Steigerung der Fremdeinnahmen zur Beklebung freigeben, sondern diese sogar zur Eigenwerbung nutzen.

Verbesserungen anstreben

Nutzer der Linie 3 sollten sich in den nächsten Wochen selbst ein Bild von den neuen Wagen machen und möglichst rasch ihre Kritik den KVB mitteilen. Dabei ist es sicherlich hilfreich, wenn die von uns bereits vorgetragenen Punkte nochmals unterstützt werden.

Volker Kunstmann

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Niederflur auf den Ringen

Die Weichen sind gestellt

Kurz vor Weihnachten hat der Kölner Rat das neue Linien-Konzept beschlossen. Es ermöglicht kurzfristig und flächendeckend den bequemen, niveaugleichen Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste in der Innenstadt.

Zukünftig sollen alle Bahnen zwischen Nippes und der Südstadt/Zollstock über die Ringe verkehren und niedrige Einstiegshöhen bieten – wie schon heute die Ost-West-Linien. Die Bahnen zwischen Mülheim und Klettenberg werden alle über den Hauptbahnhof und den zentralen Tunnel geführt, wo sie Hochbahnsteige anfahren.

Ergänzende Maßnahmen

Der Rat hat gleichzeitig (mit einer Mehrheit von CDU, Grünen und FDP) die Verwaltung beauftragt, alle vom VCD vorgeschlagenen ergänzenden Maßnahmen umzusetzen:

- Die Haltestelle Ebertplatz soll so umgebaut werden, dass ein niveaugleiches Umsteigen von Hoch- in Niederflurbahnen möglich wird.
- Am Barbarossaplatz soll nach Möglichkeit das bisher notwendige Queren der Fahrbahn beim Fahrzeugwechsel beseitigt werden.
- Es soll darauf hingewirkt werden, dass die S-Bahnen zwischen Hauptbahnhof und Dormagen zukünftig verdichtet in einem 10-Minuten-Takt verkehren.
- Die Busnetze im Kölner Norden und Zollstock sollen optimiert werden.
- Es soll untersucht werden, ob die Verlängerung der Linie 19 über die Sebastianstraße hinaus bis zu den Ford-Werken und Merkenich sinnvoll ist.
- Die Entscheidung, nach 2010 das Niederflernetz weiter auszubauen, soll offen gehalten werden.

Darüber hinaus wird untersucht, ob die Linie 4 anstelle der Linie 5 nach Ossendorf geführt werden sollte. Die Entscheidung, ob in Neuhrenfeld für die dort zukünftig verkehrenden hochflurigen Bahnen niedrige oder hohe Bahnsteige errichtet werden, hängt von dem Ergebnis eines Gestaltungswettbewerbs ab. Die SPD-Fraktion stimmte gegen die Vorlage, weil sie eine weitere VCD-Idee realisiert sehen wollte: die direkte Anbindung von Nippes an den Hauptbahnhof durch eine nach Norden verlängerte Linie 5. CDU und FDP waren gegen diesen Vorschlag.

Der Zeitplan

Als Konsequenz des Ratsbeschlusses sollen im Sommer 2004 die Haltestellen Hansaring und Chorweiler niederflurtauglich umgebaut werden. Bis 2004 werden auf dem Höninger Weg und zwischen Niehl und Merkenich 35 cm niedrige Bahnsteige errichtet. Neuhrenfeld erhält im Jahr 2005 neue Bahnsteige. Für 2006 ist der Umbau der U-Bahn-Haltestelle Ebertplatz geplant.

Keinen genauen Zeitplan gibt es bisher für den Bau von 90 cm hohen Bahnsteigen an den zentralen Haltestellen Poststraße, Neumarkt (unterirdisch), Appellhofplatz und Dom/Hbf. Laut Verwaltung sind als Termine die Sommerferien 2003, 2004 und 2006 möglich.

Im Jahr 2005 soll – gegen das Votum des VCD – die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Ebertplatz wegen der Bauarbeiten am Breslauer Platz unterbrochen werden. Die neue Netzstruktur mit einer geänderten Führung der Linien 12, 15, 18 und 19 soll nach Wiedereröffnung der Durchfahrt am Hauptbahnhof in Betrieb gehen.

Fazit

Nach diesen Plänen ist der bequeme Ein- und Ausstieg in der Innenstadt bis 2006 flächendeckend realisiert. Dies wäre ein wirklicher Qualitätssprung für den Kölner Stadtbahnverkehr. Es ist nun Sache der Verwaltung, den Zeitplan einzuhalten. Besonders bei den stark frequentierten Haltestellen zwischen Dom und Poststraße sollte der Umbau im Interesse der Fahrgäste möglichst rasch umgesetzt werden. Am Hauptbahnhof empfiehlt es sich, die Bahnsteiganhebung gemeinsam mit dem beschlossenen Einbau der Aufzüge zu realisieren.

Die klare Gliederung des innerstädtischen Netzes ab 2005 in vier Stammstrecken (gleiche Wegführung mehrerer Linien) bietet ferner die Chance, die Fahrgastinformation wesentlich übersichtlicher zu gestalten. Auch hieran sollte schon jetzt gearbeitet werden.

Volker Kunstmann

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Eine Anregung

Handtelefone für einen besseren Verkehr!

Einige wenige Anrufe von Autofahrern bei der Hotline der Ampelfee genügten, um für Hunderttausende von Euro die Ampelschaltung auf der Aachener Straße zu verbessern – natürlich für die Autofahrer. Dann muss das doch auch für die KVB gelten. Also, liebe Handtelefonbesitzer in Straßenbahnen und Bussen, die wieder viel zu lange vor roten Ampeln warten müssen, sofort die **Ampelfee** anrufen: **221 - 2 44 84**.

Wenn Straßenbahnen auf Strecken, auf denen sie eigentlich Vorrang haben, wieder unvermittelt warten müssen – wie meist die Linien 1, 7 und 9 vor dem Kaufhof, obwohl dort weit und breit keine Haltestelle ist, die Linie 18 am Militärring oder die Linie 13 an der Dürener Straße – ruft an und sagt der netten Ampelfee, dass die Ampel für die Bahn wieder rot ist. Das geht auch für Busse, aber die haben in Köln an keiner Ampel Vorfahrt.

Und, liebe Radfahrer und Fußgänger: Ärgert ihr euch wieder über zugeparkte Radwege oder Autos auf dem Gehweg? Einfach die **Verkehrsüberwachung** anrufen: **221 - 2 73 36**.

Wolfgang Besser

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Werbung auf den Omnibusscheiben

Eine Festschrift zum ersten Jahrestag

Wir vom Verein zur Förderung der Werbung auf Omnibussen e. V., Kreisverband Köln und Umgebung, möchten hiermit an die Vorstellung des ersten Busses erinnern, bei dem auch die Fensterscheiben für die Werbung genutzt wurden, an dieser Quantensprung in der Werbung – ja richtig, diese Bewegung im subatomaren Bereich, kleiner als ein Bruchteil eines Millimeters. Da die Mietkosten für die Werbeflächen auf Bussen pauschal, quasi für ein Stück Bus, berechnet werden, hat sich durch die Ausdehnung der Fläche der Quadratmeterpreis drastisch reduziert. So dass erst hierdurch überhaupt ein Anreiz für die Firmen geschaffen wurde, wirklich diese Flächen zu mieten. Von verschiedenen Seiten wurde das Zukleben der Fensterscheiben zunächst heftig kritisiert. Es ist jedoch statistisch völlig unbewiesen, dass Reisende aus dem Fenster schauen wollen und – seien wir doch mal ehrlich – was gibt es in Köln, Bonn oder Leverkusen schon zu sehen?

Es ist gut, die erreichten Erfolge zu würdigen, es darf aber nicht der Fehler gemacht werden, sich auf den Lorbeeren auszuruhen, weitere Anstrengungen müssen unternommen werden. So ist es noch immer nicht gelungen, auch die Windschutzscheibe als Werbefläche auszuweisen. Ein weiterer logischer Schritt ist, ganz auf Fenster zu verzichten. Hierdurch kann das Fahrzeuggewicht erheblich gesenkt werden. Die Herstellungskosten der Busse können gesenkt werden und letztendlich wird das Aufbringen der Folien vereinfacht.

Es gibt noch viel zu tun, pappen wir's zu!

Sven Drenkhan

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Buskonzept für den Kölner Norden

Die weitere Entwicklung

In der letzten RHEIN-SCHIENE haben wir das Buskonzept des VCD für den Kölner Norden vorgestellt. Es zeigt auf, wie der Stadtbezirk Chorweiler durch Neuordnung der Busverkehre besser erschlossen werden kann – und zwar ohne Mehrkosten! Die Resonanz war positiv.

Nach umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit bei Bürgervereinen und Politikern im Stadtbezirk wurde das Konzept im CityCenter Chorweiler mit großer Unterstützung des Centermanagements der Öffentlichkeit vorgestellt. Zehn große Schautafeln über die Linienwege und andere Vorschläge präsentierten sich den Besuchern des Centers von Freitag bis Montag Abend. Der Stand wurde rege besucht, was die zahlreichen Kontakte mit Christoph Groneck und Markus Meurer belegen, die dort für Fragen zur Verfügung standen. Am Samstag, dem 26.01. fand eine Podiumsdiskussion statt, an der Bezirksvorsteher Herr Lierenfeld, Herr Höhn von den KVB und Herr Dr. Sarikaya von der Stadt Köln als Gäste teilnahmen. Unter Moderation von Roland Schüler stellte Christoph Groneck das Konzept den zahlreichen geladenen und zufälligen Centerbesuchern vor, anschließend gab es eine lebhafte Diskussion. Die Presse war dabei und berichtete. Herr Lierenfeld wünschte sich pünktlichere Busse, da ansonsten der vom VCD vorgeschlagene Rendez-vous-Anschluss am Busbahnhof Chorweiler nicht funktionieren würde. Herr Höhn und Herr Dr. Sarikaya befürworteten viele Ideen des Konzeptes, möchten jedoch zum Busverkehr im Kölner Norden zunächst eine von der Stadt vor kurzem durchgeführte Haushaltsbefragung auswerten. Diese soll Aufschluss über die Verkehrsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer im Stadtbezirk geben, also nicht nur die der ÖPNV-Nutzer. Die Vorschläge des VCD sollen in ein neues Netz einfließen.

Wir werden diese Zusage nicht vergessen und vielleicht wieder im CityCenter die hoffentlich noch in diesem Jahr vorgestellten Vorschläge von Stadt und KVB diskutieren.

Markus Meurer

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Erlebnisse mit KVB und Bahn AG

Schöner Tag in NRW

Wenn ich Lust auf Abenteuer habe, dann fahre ich mit den KVB. Nie weiß man vorher, ob und wann man dort ankommt, wo man hin möchte. Kombiniert mit der Nutzung der Deutschen Bahn mutiert dieses Abenteuer dann zum ultimativen Nervenkitzel ...

Neulich in der Linie 16 auf dem Weg vom Chlodwigplatz zum Hauptbahnhof. Ich muss unbedingt den Zug nach Düsseldorf bekommen.

Ich traue meine Ohren kaum. Durchsage der KVB-Leitstelle: "Wegen eines liegen gebliebenen Schienenfahrzeugs im Bereich Neumarkt fährt dieser Wagen NICHT durch den Haupttunnel, sondern die Ringe entlang zum Ebertplatz." Ich denke: Super flexibel, diese KVB, sehr sinnvoll, sehr weitsichtig! Zum Glück bin ich ortskundig und weiß mir zu helfen, wie ich nun zum Bahnhof komme. Ich plane also, bis Hansaring zu fahren und dann mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof.

Aber: Die 16 biegt beim Barbarossaplatz rechts ab – geradewegs in den Haupttunnel Richtung Neumarkt! Blitzschnell muss ich nun entscheiden: Wertvolle Minuten (vielleicht 30?) im Tunnel oder Vollzug meines gerade gefassten Plans. Ich steige aus und wechsle die Haltestelle Richtung Ringe. Dort fährt unplanmäßig die Linie 18 ein, auf dem Weg zum Ebertplatz über die Ringe. Am Zülpicher Platz wird die Poststraße angekündigt und am Rudolfplatz der Neumarkt. Keiner wundert sich. Schon gar nicht der Fahrer. Am Hansaring ist mein Zeitpolster für den Umstieg in den Zug empfindlich geschrumpft. Hoffentlich kommt gleich eine S-Bahn. Ich brauche noch einen Fahrschein nach Düsseldorf. Natürlich fährt der RE 1 von Aachen nach Bielefeld ausnahmsweise superpünktlich in Köln ein. Zeitgleich mit meiner S-Bahn. Ich muss

ohne Fahrschein von Gleis 10 nach Gleis 3 sprinten und schaffe es gerade noch. Auf der Suche nach einem Sitzplatz muss ich durch mehrere Wagen laufen. Da fragt mich ein junger Mann, ob ich noch eine Fahrkarte brauche. Ich erschrecke! Woher weiß er das? Noch niemals zuvor bin ich in diesen Zug ohne Fahrkarte gestiegen ...

Er wollte in Deutz aussteigen und brauchte sein "Schöner-Tag-in-NRW"-Ticket nicht mehr. So fand dieses Abenteuer ein überraschendes Happy-End für mich. Hoffentlich auch für die KVB-Fahrgäste im Haupttunnel ...

Sabine Müller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Hürth

Streit über Stadtbahn

Wenn das Zentrum einer Kommune mit 53.000 Einwohnern erstmals vom Schienenverkehr erschlossen werden soll und dies überwiegend von Bund und Land finanziert wird, dann müsste eigentlich bei allen Betroffenen eitel Sonnenschein herrschen. Nicht so in Hürth.

Dort tobt zur Zeit ein heftiger Streit um die lange geplante Anbindung der Stadtmitte und des dortigen Busknotens durch eine etwa 1,5 Kilometer lange Stichstrecke. Der Stadtrat hat die Verlängerung der Stadtbahn mit Mehrheit beschlossen. Der Bürgermeister und die Unterstützer eines Bürgerbegehrens sind dagegen.

Die Gegner fürchten vor allem die finanzielle Belastung durch ein Defizit bei den Betriebskosten. Gerüchte über eine drohende Erhöhung des Wassergeldes oder eine Einschränkung des erfolgreichen Stadtbusses machen die Runde.

Befremdlicher Streit

Aus der Warte der Kölner muss dieser Streit befremden. Nutzen doch die meisten Hürtherinnen und Hürther tagtäglich die Infrastruktur des Oberzentrums Köln, ohne sich an den hier entstehenden Defiziten zu beteiligen. Kurz: Als Bewohner des Speckgürtels fährt man in jedem Fall günstig! VCD-Mitgliedern aus Hürth und dem VCD-Vorstand war es jedenfalls ein Anliegen, Stellung zu beziehen. Nachfolgend der Wortlaut unseres Schreibens an die Entscheidungsträger in Hürth.

Verlängerung der Linie 19 stärkt Stadtbahn und Hürthpark

Der Kreisverband Köln und Umgebung des Verkehrsclubs Deutschland setzt sich für eine Verlängerung der Stadtbahn bis ins Hürther Zentrum ein.

Das Hürther Stadtbussystem erhält durch die Stadtbahnlinie 19 eine sinnvolle Ergänzung.

Durch die direkte Verknüpfung aller Stadtbus-Linien am Hürther EKZ mit der neuen schnellen Verbindung ins Kölner Zentrum wird für viele Pendlerinnen und Pendler erstmals eine attraktive Nahverkehrsverbindung angeboten. Das neue Stadtbus-System und das Hürther Zentrum als Nahverkehrsknoten werden damit weiter an Bedeutung gewinnen. Hürth insgesamt wird als Wohnstandort noch attraktiver.

Gleichzeitig wird es für die Bewohner von Klettenberg und Sülz interessant, mit der Stadtbahn den Hürthpark und die dortigen Einkaufs- und Freizeitangebote zu besuchen.

Das Studentendorf in Efferen erhält über die Linie 19 eine schnelle Anbindung an das Hürther Zentrum.

Der dichtere Takt nach Köln stärkt ebenfalls die Attraktivität der verlängerten Linie.

Die gleiche Standort-Aufwertung erhält das Gewerbegebiet Hermülheim-Kalscheuren.

Durch das Angebot einer eigenen Stadtbahnlinie brauchen Hürther nicht mehr über überfüllte Bahnen zu stöhnen.

Bei der derzeitigen Diskussion um die finanziellen Belastungen sollte berücksichtigt werden, dass die neue Linie 19 Hürth als Wohn-, Einkaufs-, Freizeit- und Gewerbeort stärkt. Mittelfristig wird hierdurch das

Steueraufkommen steigen.

Durch das Umsteigen von Pendlern vom Auto auf Stadtbus und Stadtbahn werden nicht nur zusätzliche Einnahmen beim Fahrentgelt erzielt. Es können zusätzlich auch Hürther Aufwendungen für den Straßenausbau eingespart werden.

Die Investition in die Stadtbahnverlängerung ist für Hürth die richtige Investition in die Zukunft. Unterm Strich werden die jährlichen Belastungen erheblich geringer ausfallen als bisher veranschlagt.

Der VCD schlägt profitierenden Firmen im Hürther Zentrum vor, das Projekt finanziell zu unterstützen, beispielsweise durch die Einführung des Jobtickets.

Infos

Weitere Infos zum Hürther Stadtbus gibt es unter www.svh-direkt.de, Infos zu den Regionalbussen im Erftkreis findet man unter www.revg.de.

*Imogen Dittmann-Schöne,
Volker Kunstmann*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Was ist los in Leverkusen?

Im Busverkehr immer weniger!

Haushaltsprobleme zwingen die Stadt Leverkusen zu Einsparungen in ihrem Haushalt, von denen auch das ÖPNV-Angebot nicht ausgenommen wird. Wird hier am falschen Ende gespart?

Die Stadt Leverkusen hat bisher unter anderem von den Gewerbesteuereinnahmen gut leben können – vor allem von der Bayer AG. Durch Änderung der Steuergesetze kann Bayer nun auf der Steuererklärung die "schwarze Null" ausweisen und braucht keine Gewerbesteuer mehr zu zahlen. Damit fallen mehr als 10 % der städtischen Einnahmen weg.

Im Haushaltssicherungskonzept wurde daraufhin neben anderem festgelegt, mindestens 500.000 Euro weniger für den Busverkehr auszugeben – eine Reduzierung um 9 %.

Die Stadtverwaltung hat ein Maßnahmenpaket mit sieben Einzelmaßnahmen ausgearbeitet (siehe Tabelle). Besonders kritisch sind die vorgesehenen Maßnahmen zu den Linien 201 (Nr. 1.1) und 207 (Nr. 3).

	Linie	Maßnahme	Einsparung/Jahr
1.1	Linie 201	Der werktägliche 10-Minutentakt zwischen Opladen und Lützenkirchen wird auf einen 20-Minutentakt reduziert	rd. 145.000 Euro
1.2	Linie 201 Linie 215	Der samstägliche 15-Minutentakt zwischen Opladen und Lützenkirchen wird auf einen 30-Minutentakt reduziert Der samstägliche 30-Minutentakt wird auf einen 60-Minutentakt reduziert	rd. 30.000 Euro
2	Linie 204	entfällt dauerhaft zwischen Stegerwaldsiedlung und Bahnhof Schlebusch und nicht nur - wie derzeit - wegen der Baustelle Wiesdorf-Süd	rd. 145.000 Euro
3	Linie 207	Der werktägliche 20-Minutentakt wird auf einen 30-Minutentakt reduziert	rd- 145.000 Euro
4	Linien 208 und 209	Die Linie 209 entfällt zwischen Leverkusen-Mitte und Wiesdorf-West. Die Linie 208 wird im Bereich Wiesdorf-West in	rd. 125.000 Euro

		ihrem Linienweg verändert und übernimmt die Erschließungsfunktion der entfallenden Linie 209	
5	Linie 216	Die letzte morgendliche Fahrt ab Schlebusch, Kandinskystraße um 7:02 Uhr entfällt	rd. 5.000 Euro
6	Linie 231	An allen Tagen wird ab 20 Uhr der 30-Minutentakt zwischen Mathildenhof und Opladen auf einen 60-Minutentakt reduziert	rd 35.000 Euro
		Gesamte Einsparung	rd 590.000 Euro

Linie 201

Die Linie 201 fährt von Lützenkirchen über Opladen, Wiesdorf zum Bayerwerk. Der Abschnitt zwischen Lützenkirchen und Opladen wird werktags von Gelenkbussen im 10-Minuten-Takt, der weitere Abschnitt im 20-Minuten-Takt bedient.

Die Bedienung soll durchgängig auf einen 20-Minuten-Takt reduziert, in den Verkehrsspitzen aber wieder durch Einsatzfahrten verstärkt werden, was für den Fahrgast nicht mehr planbar ist. Bei einem 10-Minuten-Takt muss sich der Fahrgast keine Abfahrtszeit merken. Bei einem 20-Minuten-Takt geht das nicht mehr. Die Stadtverwaltung berücksichtigt daraus folgende Verlagerungseffekte nicht, so dass das Sparziel mit dieser Maßnahme nicht erreicht werden kann.

Linie 207

Die Linie 207 verkehrt von Rheindorf-Nord (S-Bahn-Anschluss) über Küppersteg (S-Bahn-Anschluss), Manfort und Schlebusch nach Steinbüchel. Die Linie wird an Werktagen tagsüber abgestimmt auf die S-Bahn im 20-Minuten-Takt bedient. Gemeinsam mit der S-Bahn wird in den Abendstunden und an Wochenenden auf einen 30-Minuten-Takt übergegangen.

Die Linie soll nun ganztägig im 30-Minuten-Takt bedient werden. Damit werden die Umsteigeverbindungen zu den S-Bahnen und zu den anderen Buslinien in Küppersteg und Schlebusch nicht mehr planbar, da diese weiterhin alle 20 Minuten fahren.

Das Fazit

Vor geraumer Zeit haben die Stadtverwaltung und die Kraftverkehr Wupper-Sieg AG ein Nachtliniennetz entwickelt. Hauptmerkmale sind die Konzentration auf die Hauptachsen, die Abstimmung auf die S-Bahn Köln – Düsseldorf und die Möglichkeit, zwischen zwei Haltestellen auszusteigen. Letzteres erhöht die Sicherheit der Fahrgäste erheblich. Dieser gute Ansatz wird mit der vorliegenden Liste von Einzelmaßnahmen leider nicht weiter verfolgt. Der hierbei entstehende Schaden für den ÖPNV wird bewusst ignoriert. Durch die zu befürchtenden Einnahmeverluste wird das Sparziel aller Voraussicht nach nicht erreicht, so dass weitere Streichvorschläge zu befürchten sind.

Zur Zeit wird in Leverkusen der Nahverkehrsplan fortgeschrieben. Hier werden wir vom VCD uns einbringen. Wir können Alternativen aufzeigen, wie mit dem selben Geld eine höhere Qualität im öffentlichen Nahverkehr erreicht werden kann.

Der nächste Bus kommt bestimmt, warten wir's ab.

Sven Drenkhan

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Euskirchen I

VCD im Beirat der sve

Seit kurzem gehört dem Beirat der Stadtverkehr Euskirchen GmbH (sve) mit Sabine Müller eine

Vertreterin des VCD an. Das Stadtbus-System in Euskirchen, seit 7 Jahren in Betrieb, gehört fraglos zu den Vorzeigemodellen in Sachen Stadtbus. Während viele Städte in der Kölner Umgebung lamentieren, dass wegen der hohen Kosten und der schlechten Auslastung ein zeitlich und räumlich dichtes Netz nicht machbar ist, zeigt Euskirchen, wie bei passenden Zusatzmaßnahmen ein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. Hierzu gehört, dass es im zentralen Stadtgebiet keine kostenlosen Parkplätze für Privat-PKW gibt. Dennoch kommen viele zum Einkaufen – sowohl mit dem Bus, als auch mit dem Auto.

Für konstruktive Verbesserungsvorschläge, die der sve mitgeteilt werden sollen, wünschen wir uns die Mitarbeit ortskundiger VCD-Mitglieder, die gerne auch Mitglied im Beirat werden können. Bitte im VCD-Büro melden.

VCD Köln & Umgebung

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Euskirchen II

Neue Freizeitlinie

Am 19. Mai wird die neue Freizeitlinie 816 den Betrieb aufnehmen. Sie verkehrt bis zum 27. Oktober zwischen dem Bahnhof Euskirchen (10.30, 12.30, 15, 17 Uhr) und Bad Münstereifel (11.30, 13.30, 16, 18 Uhr) und wird das Industriemuseum in Kuchenheim und die Steinbachtalsperre anfahren. Vorgesehen ist sonn- und feiertags ein 2-Stunden-Takt bei vier Fahrten am Tag. Anschluss-Züge von und nach Köln werden dabei berücksichtigt. Der genaue Fahrplan ist bei der sve, im Internet (www.vrs-online.de) oder im VCD-Büro erhältlich.

Sabine Müller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Metrorapid I

Vernachlässigung des Nahverkehrs droht!

Nach der Entscheidung der Bundesregierung, dem nordrhein-westfälischen Metrorapid 1,75 Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen, werden sinnvolle Nahverkehrsprojekte aufgeschoben.

Vielleicht sind die Träume der selbsternannten Verkehrsexperten in unserer Landesregierung ja schon geplatzt, wenn diese RHEIN-SCHIENE die Druckerei verlässt – zu einstimmig ist der Chor der Kritiker an dem Metrorapid. Falls nicht, so müssen wir uns darauf gefasst machen, dass sinnvolle Verkehrsprojekte unterbleiben, um die Kosten für dieses Prestigeobjekt aufzubringen.

Die bekannten Probleme des Metrorapid sollen nur kurz genannt werden: Geringfügige Zeitvorteile und wenige Arbeitsplätze, die der Schnellzug mit sich bringen soll, werden mit viel zu hohen Kosten erkaufte, für die der Steuerzahler aufkommen muss, weil die angekündigten privaten Sponsoren ausbleiben. Zahlreiche technische Probleme, die der Metrorapid mit sich bringt, wie der Trassenverlauf nach und durch Köln oder die Trennung von Verkehrswegen in zwei nicht kompatible Systeme, sind nicht gelöst. Das Verhältnis der eingesetzten Mittel zum gewünschten, jedoch noch nicht abgesicherten Nutzen rechtfertigt diesen hohen Einsatz öffentlicher Gelder nicht.

Was viele nicht wissen: Schon heute werden Mittel eingespart, um Rücklagen für den Metrorapid zu bilden. So werden Planungsmittel nicht mehr ausgegeben, die der dringenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Kölner Region dienen. Wichtige verkehrspolitische Projekte drohen wegen des Abzugs der finanziellen Mittel auf Eis gelegt zu werden. Hierzu zählen der S-Bahn-Westring und der Ausbau der Regionalbahnstrecken Köln – Düsseldorf und Köln – Wuppertal sowie zahlreicher S-Bahn-

Stationen auf Kölner Stadtgebiet (Deutzerfeld, Berliner Straße, Bocklemünd). Auch wichtige Reaktivierungsmaßnahmen wie Euskirchen – Düren, Kall – Hellenthal und Linnich – Baal verzögern sich, weil die Projektgelder im Jahr 2001 einbehalten wurden.

Der VCD Köln und Umgebung fordert die Landesregierung auf, das unsinnige Metrorapid-Projekt auf Eis zu legen und sich der Verbesserung wichtigerer und tatsächlich bestehender Verkehrsprobleme zu widmen. Hierfür sind die Lösungskonzepte bereits vorhanden!

VCD Köln & Umgebung

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Metrorapid II

Und es gibt ihn doch ...

... den unbestritten sinnvollen Einsatzzweck der Magnetschwebbahntechnik in Deutschland.

So faszinierend die Technik auch sein mag, alle bisherigen Streckenplanungen blieben nicht davor verschont, von den Experten als unsinnig, unwirtschaftlich und letztlich unerwünscht abgelehnt zu werden. Wir sind aber davon überzeugt, dass es eine Verbindung gibt, die über jede Kritik erhaben ist.

Irgendwann im Hochsommer wird der neue ICE-Haltepunkt Köln-Deutz-Tief eingeweiht. Nach Fertigstellung der Neubaustrecke Köln – Frankfurt saust dann ein ICE pro Stunde unter Missachtung des Hauptbahnhofs von Düsseldorf über Köln-Deutz direkt weiter Richtung Frankfurt. Damit stellt sich ein Problem: Wie gelangen die an ICE-Tempo gewöhnten Fahrgäste komfortabel von Deutz zum Hauptbahnhof und umgekehrt?

Vor einigen Jahren wurde von umsichtigen städtischen Planern als Lösung für dieses Problem ein so genannter "People-Mover" erwogen. Was immer sich diese Planer darunter vorgestellt haben mögen, jedenfalls reduzierte sich die Idee bald darauf, ein überdachtes Laufband an der Nordseite der Hohenzollernbrücke einrichten zu wollen, um wenig später in der politischen und fachlichen Diskussion ganz einzuschlafen.

Zu Unrecht, wie wir finden. Wie wäre es, wenn der Metrorapid statt zwischen Dortmund und Düsseldorf auf der für NRW einzig richtigen Strecke, nämlich zwischen Köln-Deutz und Köln-Hauptbahnhof verkehren würde? Die Vorteile liegen auf der Hand. Das Finanzierungsproblem ist gelöst: statt 3,2 Mrd. Euro Baukosten für die 70 km von Dortmund nach Düsseldorf nur 59 Mio. Euro für 1,3 km über die Hohenzollernbrücke. Bei dem zugesagten Bundeszuschuss von 1,75 Mrd. Euro bleibt sogar noch jede Menge Geld übrig für die dekorative Gestaltung der Strecke. Die Fahrgäste benötigen nur 17 Sekunden zwischen beiden Bahnhöfen und Köln hat seinen People-Mover ...

Markus Meurer

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Rheinauhafen

Das Verkehrsgutachten offenbart die Schwächen der Planung

Der folgende Artikel – ein Nachdruck aus dem "Südwind", der Zeitung der Initiative Rheinauhafen – beschäftigt sich kritisch mit dem vorgelegten Verkehrsgutachten zur geplanten Bebauung des Rheinauhafens. Es droht noch mehr Autoverkehr auf der Rheinuferstraße zu Lasten von

Anwohnern und Fußgängern.

Der Verkehrslärm ...

... an der Rheinuferstraße liegt bereits heute sowohl tagsüber als auch nachts über den Grenzwerten der Bundesimmissionsschutzverordnung. Der Gutachter – das Büro Schübler-Plan – geht davon aus, dass der Autoverkehr durch die neue Bebauung auf der Rheinuferstraße um mindestens 12.500 Fahrzeuge zunehmen wird, also um ca. 20 % bis 25 %. Der Lärm wird also weiter steigen. Dies mag aufgrund des bereits bestehenden Lärms den Ohren bewusst nicht weiter auffallen, doch es wird eine größere Belastung der Gesundheit zur Folge haben, die mittel- und langfristig Herz- und Kreislauf-Krankheiten nach sich ziehen wird.

Einen Verstoß gegen das Baugesetzbuch ...

... bedeutet es, wenn die Gesundheit der Menschen, die bereits in dem von dem Bebauungsplan betroffenen Gebiet wohnen – hier die AnwohnerInnen der Rheinuferstraße – durch die neue Planung gefährdet statt gesichert wird. Der Gesetzgeber schreibt vor, dass neue Bauleitpläne "dazu beitragen [sollen], eine menschenwürdige Umwelt zu sichern". Dabei sollen im Besonderen auch "die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse" berücksichtigt werden. (§ 1, Abs. (5) BauGB). Dies tut der Bebauungsplan Rheinauhafen nicht, indem er die Verkehrsmenge auf der Rheinuferstraße und damit die Lärmwerte steigert, statt sie zu mindern.

Die Rheinuferstraße ist überlastet, ...

... so die Erkenntnis des Gutachters von Schübler-Plan. Deshalb kann sie den zusätzlichen Verkehr nur dann aufnehmen, wenn sie umgebaut wird. Zu Lasten der Fußgänger natürlich. Um die Verkehrsmengen zu bewältigen, sollen Fußgängerüberwege wegfallen. An der Mechtildisstraße wird auf den südlichen Fußgängerüberweg verzichtet, an der Kreuzung Dreikönigenstraße auf den nördlichen Fußgängerüberweg. An den Kreuzungen Filzengraben und Große Witschgasse wird auch in Zukunft keine Überquerung der Rheinuferstraße in einem Zuge möglich sein. In Höhe der Kleinen Witschgasse findet weiterhin in Ost-West-Richtung in der Regel ein Aufenthalt zwischen den beiden Fahrbahnen statt. Fazit: Die seit Jahren gewollte Anbindung des Rheinauhafens an die Südstadt verbessert sich nicht, sondern verschlechtert sich sogar in Teilen.

Um ein schnelleres Abfließen des Autoverkehrs von der Rheinuferstraße zu erleichtern, sollen beide Äste des Ubierrings zwischen Rheinuferstraße und Mainzer Straße einen Zweirichtungsverkehr erhalten. Sortiert werden die Richtungen dann durch einen Kreisverkehr auf dem Ring in Höhe Mainzer Straße.

Anhaltendes Gemecker ...

... über die zukünftige schlechte Situation für die FußgängerInnen führte bei der Stadtverwaltung zu der Überlegung, die Kapazität der Rheinuferstraße auf andere Weise zu erhöhen: mit Hilfe des Baus einer dritten Spur in Süd-Nord-Richtung. Dadurch soll mehr "Stauraum" für die Autos geschaffen werden, der es ermöglicht, den FußgängerInnen beim Überqueren länger Grün zu geben.

Aber leider entfallen auch in dieser Variante "3. Spur" die oben genannten Überwege. Die Trennwirkung der Rheinuferstraße wird erhöht und betont. Zudem wird der Lärm sich weiter erhöhen, ein neues Lärmgutachten wird dadurch fällig, liegt aber noch nicht vor. Auch ist nicht gesichert, wer die sich deutlich erhöhenden Kosten für den Bau einer dritten Spur übernimmt.

Vorstellbar ist, dass diese doch gravierende Änderung gegenüber der alten Planung eine erneute Offenlage nach sich ziehen müsste – vor allem wenn die Lärmwerte sich weiter erhöhen. Die Verfasserin ist gespannt, mit welchen Tricks dies vermieden werden wird.

Astrid Reimers

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Fußballweltmeisterschaft 2006

Luftschloss Stadionverkehr

Im April, als der Abstieg des FC schon so gut wie besiegelt war, gelang Köln der Gewinn einiger Fußballweltmeisterschaftsspiele. Im Siegestaumel der Offiziellen gingen die einseitig auf den Autoverkehr ausgerichteten und unsinnig teuren Auflagen für die Verkehrsinfrastruktur unter.

Wenn es in Köln um Fußball geht, dann verlieren viele Menschen den Bezug zur Realität und bauen Luftschlösser. Obwohl der FC seit Jahren eine grütenschlechte Mannschaft ist, Fortuna seit Jahren auf der Absturzgerade und Preußen Viktors glanzvolle Zeit weit zurück liegt, glauben viele Menschen, Köln sei eine Fußballstadt und brauche zudem auch noch ein neues Stadion.

Das unter Konrad Adenauer erbaute Stadion hat fünfzig Jahre guten Fußball erlebt (und mehrfach wurde der FC Meister). Das 1975 eingeweihte Stadion hält nur noch gut die Hälfte der Zeit und sieht kaum noch meisterliche Spiele. Wie lange wird wohl der neue Stadionbau Bestand haben? Und wie viele Kreisligaspiele werden wir sehen?

Nachdem wir in Köln glücklich eine Fußballweltmeisterschaft (1974) an uns vorbeiziehen lassen konnten (und doch eine Sportstadt waren und sind), muss es nun die Weltmeisterschaft 2006 sein. Und dafür werden Luftschlösser gebaut.

Mit Ach und Krach und kräftigen Finanzspritzen aus der leeren Stadtkasse wird ein neues Stadion gebaut, während gleichzeitig Schulen und Kindergärten stark sanierungsbedürftig sind und Straßen, Radwege und Gehwege Löcherpisten immer ähnlicher werden.

Hohe Auflagen für Parkplätze ...

Was keiner der Fußballberauschten vorher verkündete, die Auflagen des DFB (Deutscher Fußballverband unter Leitung seines Rechtsaußen und zur Zeit von der Staatsanwaltschaft angeklagten Mayer-Vörfelder) für den Autoverkehr sind immens.

Sie gibt der DFB als Komfort für seine mit dem Auto anreisende Fans vor, dass auch bei einem ausverkauften Fußballspiel alle Besucher innerhalb einer Stunde die Stellplatzanlagen verlassen können müssen. Parkplätze, die dieses Kriterium nicht erfüllen können, werden als Stellplätze nicht gezählt. Dies trifft für eine Vielzahl der heutigen Stadionparkplätze zu. Als sucht die Stadtverwaltung verzweifelt Parkplätze und nimmt jede Fläche gerne in ihre Planung auf. Sie ist geplant, im Grünzug West an der Dürener Straße zwischen 500 und 1.500 neue Parkplätze zu schaffen. Grün raus, Autos drauf.

Zudem wird ein privates Parkhaus "Sidelände" eingeplant, welches in einem geschützten Landschaftsteil neben einem Naturschutzgebiet gebaut werden soll und in Konkurrenz zu einem in der Nähe geplanten Wohngebiet steht, welches dann nicht gebaut werden kann. Parkplätze statt Wohnungen.

Der geplante P+R-Platz an der Bonnstraße wird überdimensioniert. Gegen den Widerstand des Erftkreises und der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft will die Stadt Köln dort 800 Parkplätze bauen.

Und das alles für zwei Spiele der Vorrunde der Weltmeisterschaft. Da keiner zur Zeit genau weiß, welche Parkplatzluftschlösser verwirklicht werden, gibt es noch keine genauen Zahlen. Aber etwa 10 Millionen Euro nur für Parkplätze sind in den Plänen schon angedacht.

... und Straßen

Weiterhin sollen natürlich die Straßen ausgebaut werden. Leider musste die Verwaltung die optimale Lösung schon frühzeitig verschieben: die Tieferlegung des stadteinwärts führenden Teils der Aachener Straße im Bereich des Stadions. Satt 18 Millionen Euro waren mal eingeplant und diese Kosten sind auch nicht zuschussfähig. Das soll jetzt nicht zur Weltmeisterschaft 2006, sondern erst zur Olympiade 2012 kommen.

Die Dürener Straße soll im Bereich des Äußeren Grüngürtels und des Grünzuges West auf drei Spuren ausgebaut werden – 250.000 Euro –, der vierspurige Ausbau in Marsdorf (zurzeit vom Oberverwaltungsgericht verboten) soll 375.000 Euro kosten. Und so weiter und so fort.

Für den Autoverkehr wird für zweimal anderthalbstunden Fußballspiel eine Autoinfrastruktur geschaffen, die dann für den allgemeinen täglichen Autoverkehr zur Verfügung steht.

ÖPNV?

Und was wird an dauerhaften Verbesserungen für den öffentlichen Personennahverkehr geschaffen? Nichts. Tatsächlich nichts.

Denn der Vorschlag, die Linie 7 aus ihrer Randlage im Grüngürtel zu verlagern und auf der Dürener Straße entlang des neuen Stadtwaldviertels und näher an Junkersdorf neu zu führen, wurde gleich zu Beginn fallen gelassen. Er gehörte noch nicht einmal mehr zum optimierten Konzept.

Die Verlängerung der Linie 1 zum P+R-Platz an der Bonnstraße ist unabhängig von der Fußballweltmeisterschaft vorgesehen, aber erst 2010.

Von den ca. 35 Millionen Euro für die Verkehrsinfrastruktur wird nichts in die dauerhafte Verbesserung des ÖPNV investiert! Das ist der eigentliche Skandal.

Zu einem Fußballspiel kommen heute 34 % der Besucher mit dem ÖPNV und 51 % mit dem Auto. Bei einem Konzert sind es sogar 50 % ÖPNV-Nutzer gegenüber 40 %, die mit dem PKW anreisen. Wäre es da nicht angemessen, mindestens 34 % der verplanten Summe für den ÖPNV zu verwenden, anstatt 100 % für das Auto?

Radfahrer und Fußgänger?

Im Unterschied zu den sehr detailliert geplanten Maßnahmen für den Autoverkehr werden die Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr äußerst allgemein gehalten. Von 36 Seiten Verkehrsgutachten werden gerade einmal drei Seiten dem Rad- und Fußverkehr eingeräumt. Gibt es konkrete Planungen, dann nur, weil die Parkplätze schlecht zu erreichen sind oder weil der Fußverkehr die Autos stört. Stichwort: Fußgängerbrücken.

Zwar wird gesehen, dass zugeparkte Radwege drohen, doch Vorschläge zur Verhinderung dieses Problems werden nicht gemacht. Also bleibt es.

Die Kosten

Pos.	Anzahl	Einheit	Beschreibung	Einzelpreis	Gesamtpreis (DM)
1	1	Stck.	Dynamische Wegweisung (12 Wegweiser, inkl. Erfassung und Steuergerät)	300.000	300.000
2	15	Stck.	Statische Wegweiser	2.000	30.000
3	2.500	Stck.	Parkhausstellplätze	20.000	50.000.000
4	20.000	m	Fußwegverbesserung	100	2.000.000
5	30	Stck.	Optimierung von Lichtsignalanlagen	15.000	450.000
6	1	Stck.	Ausbau des Parkplatzes P5 zum Rettungsplatz	50.000	50.000
7	4.500	Stck.	Stellplätze (Erweiterung und Verbesserung des Bestandes)	5.000	22.500.000
8	2.500	m	Markierung zum Ausbau der Dürener Straße (3 x ca. 830m)	8	20.000
9	3.000	m	Baulicher Ausbau der Dürener Straße	200	600.000
10	4	km	Stadtbahnstrecke (2 x 2 km) inklusive Straßenbau	4.500.000	18.000.000
11	1.200	m	Troglage der Aachener Straße	30.000	36.000.000
12	1	Stck.	Haltestelle "Nord"	1.200.000	1.200.000
13	1.350	m	Vorhaltegleis für 15 Stadtbahnen (Haltestelle "Nord")	600	810.000
14	1	Stck.	Haltepunkt "Bonnstraße"	3.000.000	3.000.000
15	450	m	Vorhaltegleis für 5 Stadtbahnen (Haltepunkt Bonnstraße)	600	270.000
16	800	Stck.	Stellplätze P+R Anlage Bonnstraße	4.000	3.200.000
17	1	Stck.	BAB-Anschluss Bonnstraße (Rampen und	2.500.000	2.500.000

	Knoten)		
	Zwischensumme		140.930.000
	Unvorhergesehenes ca. 20%		28.186.000
	Gesamtsumme		169.116.000

Zurzeit sind die vorgesehenen Kosten von ca. 35 Millionen Euro in keinem Finanzierungshaushalt der Stadt vorgesehen. Da sie ausgegeben werden müssen, wird irgendwo anders gespart. Der seit langem versprochene Neubau des Rautenstrauch-Joest Museums wird dafür heiß gehandelt. Aber auch allgemeine Verbesserungen für den Radverkehr werden gestrichen und nur am Stadion verwendet. Ebenso werden sinnvolle Investitionen für die Straßenbahn unterbleiben, weil am Stadion gebaut wird. Und das meiste Geld wird für Straßenbau und Parkplätze ausgegeben.

Glückliche Fußballweltmeisterschaft 1974: Da wurde Deutschland auch noch Weltmeister. Nicht einmal dies ist für 2006 gesichert. Nur die Teilnahme, weil Deutschland gesetzt ist. Sonst wäre auch dies noch ein Luftschloss.

Roland Schüller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Arbeitskreis "Rad"

Interessenten willkommen!

Seit Anfang des Jahres gibt es den Arbeitskreis "Rad". Wir kümmern uns zum Beispiel um:

- gefährliche Kreuzungen,
- fehlende Radwege,
- günstigere Verbindungen und wollen
- Radfahren ins öffentliche Bewusstsein bringen.

Interessenten sind willkommen, denn Arbeit gibt es mehr als genug.

Also: Wer nicht weiß, wohin mit seinen guten Ideen und seiner Energie, ist bei uns bestens aufgehoben. Wir treffen uns alle 14 Tage montags von 18.00 bis 20.00 Uhr in der Alten Feuerwache.

Kontakt: VCD-Büro, Tel. 7 39 39 33

Helga Jochems

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Radfahrer absteigen!

Muss das wirklich sein

Den folgenden Beitrag erhielten wir von unserem Leser Klaus-C. van den Kerckhoff zugesandt.

In der letzten RHEIN-SCHIENE ärgert sich Sonja Klug in ihrem Artikel über die häufig an Kölner Straßenbaustellen aufgestellten Schilder "Radfahrer absteigen". Mir geht es genauso – es kann doch nicht sein, dass, wenn ein Radweg gesperrt ist und damit nicht zur Verfügung steht, die Radfahrer nicht weiterfahren dürfen, während sie all die Straßen, auf denen nie ein Radweg zur Verfügung steht (weil dort keiner vorhanden ist), natürlich befahren dürfen.

Die Erfahrung, dass es überhaupt nichts bringt, die Bauarbeiter vor Ort auf die Beschilderung anzusprechen, muss ich leider teilen – man stößt dort nur auf Unverständnis.

So habe ich bei der Stadtverwaltung nachgefragt. Und in der Tat erfuhr ich, dass bei zeitweiliger Sperrung eines Radweges (Schild "Radweg Ende"), der Zusatz "Radfahrer absteigen" fehl am Platze ist. Denn selbstverständlich hat der Radfahrer das Recht, bei gesperrtem Radweg gemeinsam mit den Autos die Fahrbahn zu nutzen. Zwar muss vor Einrichtung einer Baustelle dem Amt für Straßen und Verkehrstechnik ein Beschilderungsplan vorgelegt werden, in der Praxis werden aber Kontrollen vor Ort kaum durchgeführt, und so kommt es, dass die Baufirmen – wohl aus Haftungsgründen bei Unfällen – doch immer den Zusatz "Radfahrer absteigen" hinzufügen.

Doch Abhilfe ist zumindest im Einzelfall möglich:

Der für den Bereich "Sondernutzung/Baustellen" zuständige Sachbearbeiter Herr Schmitz nimmt Hinweise auf "Radfahrer absteigen"-Schilder unter den Nummern 221-271 21 (Tel.) und 221-271 11 (Fax) entgegen und schickt dann einen Außendienstmitarbeiter vor Ort, der sich um die Sache kümmert.

Mein Vorschlag, doch generell bei den Baufirmen Aufklärung zu betreiben, zum Beispiel per Rundschreiben, wurde als wenig realistisch abgelehnt.

Besonders krass wirkt es, wenn sogar auf der Venloer Straße in Ehrenfeld, deren schmale und gefährliche Radwege aus gutem Grund nicht der Benutzungspflicht unterliegen, bei fast jeder der häufigen Baustellen im Seitenbereich die Radfahrer zum Absteigen aufgefordert werden.

Meine Vision ist nun, dass sich möglichst viele Radfahrer unter den oben genannten Nummern melden, so dass man bei der Stadt die Problematik erkennt und vielleicht doch den Willen aufbringt, sich des Themas anzunehmen.

Klaus-C. van den Kerckhoff

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Cambio

10 Jahre CarSharing in Köln

Am 22. Mai 1992 startete die Stattauto Köln, Car Sharing GmbH mit zwei Opel Corsa in Ehrenfeld. Ein Rückblick auf die Entwicklung von der Idee des "Auto-Teilens" hin zum "CarSharing als flexibles Fuhrpark-Management-System".

Im Nachhinein erscheint es pionierhaft: Die ersten 10 Kölner CarSharing-Kunden hatten eine Station in der Ehrenfelder Lichtstraße zur Verfügung. Nur durch die Unterstützung eines Tankstellenpächters konnte die Angebotssituation schnell "verbessert" werden: Mit den Stationen ERFT und EIFEL wurde an ESSO-Tankstellen CarSharing in Köln angeboten. Dies ist nur ein Beispiel für die Schwierigkeiten in den Anfangsjahren. Es gab zwar viel Sympathie für das "Auto-Teilen", aber auch viel Skepsis – bei Stellplatzvermietern, öffentlichen Institutionen und den potentiellen Kunden. Ende 1992 nahmen gerade mal 34 Kunden das CarSharing-Angebot wahr.

Neben den Gesellschaftern der Stattauto Köln GmbH (die auch heute noch alle dabei sind) hat sich vor allem der VCD, KV Köln von dieser Skepsis nicht beeindruckt lassen und das Kölner CarSharing auf vielfältige Weise unterstützt. Vielen Dank an dieser Stelle, nicht nur für die Bürogemeinschaft im 1,5-Raum-Büro im Krefelder Wall.

Ein Meilenstein war 1996 der Umzug der Geschäftsstelle ins Belgische Viertel in die Maastrichter Straße. Hier ist die deutschlandweit größte CarSharing-Station mit insgesamt 40 Fahrzeugen entstanden. Auch bei anderen Entwicklungen kann sich die Arbeit von Stattauto Köln sehen lassen: Die elektronischen Stationstresore wurden mitentwickelt und bundesweit erstmalig in Köln eingesetzt. 1997 wurde mit der Stadt Köln erstmals eine Stadtverwaltung CarSharing-Kunde. Dem folgte 1999 eine Rahmenvereinbarung mit dem Land NRW. Seitdem nutzen auch Mitarbeiter von Landesbehörden CarSharing für ihre Dienstfahrten.

Was die Öffentlichkeit am meisten wahrgenommen hat, war im Jahr 2000 die Änderung des Markennamen von "Stattauto" in "cambio". Damit verbunden war der Zusammenschluss mit den befreundeten Unternehmen StadtteilAuto Aachen und StadtAuto Bremen. Die neugegründete cambio Mobilitätsservice

GmbH & Co KG bietet für alle cambio-Unternehmen Dienstleistungen wie Buchungsservice, Marketing, Backoffice-Services.

Inzwischen ist die cambio-Familie gewachsen: Saarbrücken und Bielefeld fahren unter cambio-Flagge, neuester Zuwachs ist cambio in Belgien. Die 3.100 Kölner Kunden erfahren den Zusammenschluss vor allem durch Qualitätsverbesserungen: mehr Auswahl bei den Fahrzeugtypen, Verbesserung der Tresortechnik durch "Telefonieren am Tresor", besserer Buchungsservice. Neuestes cambio-Produkt ist der "BusinessTarif". Erstmals vorgestellt bei Einrichtung der 20. Kölner Station im TechnologiePark Köln. cambioBusiness zielt speziell auf die Bedürfnisse von Unternehmen ab. Und das ist notwendig, denn Firmenautos stehen genauso viel wie Privatautos: mehr als 23 Stunden am Tag. Und das ist auch nach 10 Jahren noch Ziel von cambio/Stattauto: das Verkehrsmittel Auto intelligenter nutzen, um die Anzahl der Autos auf unseren Straßen zu reduzieren oder kurz gesagt: Autofahren für Fortgeschrittene!

Ulrich Ferber, cambio Köln

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Von Mai bis Oktober

"YOU MOVE" in NRW

In Nordrhein-Westfalen findet von Mai bis Oktober 2002 die landesweite Kampagne "YOU MOVE" statt, in der innovative und künftsfähige Mobilitätsprojekte von 15- bis 20-Jährigen angestoßen und in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und -verbänden sowie einem breiten Bündnis von Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden – also auch dem VCD – entwickelt und nach Möglichkeit umgesetzt werden sollen.

Alle, die Nachwuchs in diesem Alter haben oder von Berufs wegen mit Jugendlichen zutun haben, wissen, dass in diesem Alter alles auf die baldige Motorisierung ausgerichtet ist. Zwangsweise zum Bus- und Bahnfahren verdammt, fiebern sie bis 18 insbesondere in ländlichen Regionen dem langersehnten Führerschein entgegen und erkennen nicht, dass die neugewonnene Freiheit in Wirklichkeit zu keinem Zwang führt: nämlich alles mit dem Auto zu übernehmen, statt zu wählen, wann welches Verkehrsmittel zu welchem Zweck den besten Dienst leistet. Wir haben das als 18-Jährige teilweise selbst so erlebt, und deshalb sollte auch keinem verwehrt werden, den Führerschein zu machen.

Bedenklich ist aber, wenn man meint, ohne eigenes Auto keine Freundin mehr zu finden oder sein wenig verfügbares Geld für eine 150-PS-Karosserie ausgeben zu müssen, weil alle Kampfansager das so machen. Auch der Trend, seinen Kindern zum 18. Geburtstag, spätestens aber zum bestandenen Abitur ein eigenes Auto vor die Tür zu stellen (der familiäre Dritt- und Viertwagen), kann nicht im VCD-Sinn sein.

Der Landesvorstand unterstützt daher diese Kampagne sowohl finanziell als auch personell mit AnsprechpartnerInnen in Köln und Umgebung und hofft, dass vor Ort viele Projekte entstehen. Mehr Information gibt es im Internet unter www.you-move.nrw.de oder auf Anfrage im Kölner und Düsseldorfer VCD-Büro.

Sabine Müller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Autofreier Tag 2002

Was ist los am 22. September in Köln?

Nach den erfolgreichen Aktionen des Forums Kölner Verkehrsinitiativen in den letzten Jahren am Autofreien Tag haben wir neue Verbündete gefunden. Und einen neuen Ort.

Jetzt streben die am Verfahren Beteiligten den Abschluss eines so genannten städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Köln und dem noch zu findenden Investor an. Er ist Voraussetzung für die Beantragung von Landes-Fördermitteln, die für die weitere Entwicklung des autofreien Wohnviertels durch professionelle (bezahlte) Arbeit eingesetzt werden sollen – nur mit ehrenamtlicher Arbeit des Vereins sind die notwendigen Planungs- und Koordinationsarbeiten nicht zu leisten.

Offene Fragen

Viele Detailfragen sind noch zu klären:

- Muss eine Fläche für eine eventuelle Stellplatz-Nachrüstung vorgehalten werden?
- Soll eine zusätzliche Fläche für Mobilitätsangebote, zum Beispiel Car-Sharing oder eine Mobilitätszentrale, gesichert werden?
- Müssen im Bereich der privatrechtlichen Verträge zwischen Wohnungseigentümern und Mietern verbindliche Autofrei-Verpflichtungen ausgearbeitet werden?
- Wie kann das Moderationsverfahren zwischen den beteiligten Parteien des Modellprojektes ausgestaltet werden?

Hört sich nach viel Arbeit an, ist es auch. Aber für ein richtiges und zukunftsweisendes Projekt. Zu den Arbeiten, die vom Arbeitskreis geleistet werden können und sollen, zählen wesentlich die Beteiligung und Betreuung der zukünftigen Bewohner und die Vertretung ihrer Interessen. Dazu haben wir unter anderem unseren Bürodienst und die Bürotechnik verbessert. Wir haben eine neue Mitarbeiterin, einen neuen PC und eine neue E-Mail-Adresse: Autofreie.Siedlung@Koeln.de.

Ausblick

Der Arbeitskreis organisiert am 8. und 9. Juni einen Ausflug nach Freiburg/Breisgau. Dort besuchen wir auf dem Gelände der ehemaligen Vauban-Kasernen die Freiburger Variante autofreien Siedelns. Am 17. Juni veranstalten wir unser nächstes öffentliches Plenum (den Termin sollten Sie vorsichtshalber vorher in unserem Büro unter 0221-7 39 09 23 erfragen) und die Mitglieder-Jahreshauptversammlung.

Rolf Bauerfeind (Schriftführer) für den ASK e.V

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Leserbriefe

Zum Beitrag "Ausbau Kölner Ring"

Ich bin schon ziemlich lange Mitglied im VCD und bin im Großen und Ganzen mit der Politik des Verbandes sehr einverstanden. Insbesondere die kompetente Kommentierung von Verkehrsplänen usw. gefällt mir. Es geht mir allerdings auf die Nerven, wie Ihr das Auto als eine sinnvolle Ergänzung in einem verkehrspolitischen Gesamtkonzept ignoriert. Mir fiel es an dieser Ausgabe der "Rheinschiene" auf. Man kann gegen die Kampagne der IHK für den Ausbau des Kölner Rings einiges haben, aber es ist nun einmal Fakt, dass er absolut überlastet ist und dass es eine Qual ist, ihn zu benutzen, dass es aber für viele keine Alternativen gibt. Kommt mir nicht mit so Quatsch wie einer "betriebswirtschaftlichen Betrachtung", wonach drei Plätze in jedem Auto ungenutzt sind! Die Spatzen pfeifen diese Zahl von den Dächern, aber Eure "Sensibilisierung", "Internetvermittlung" von Mitfahrgelegenheiten und ähnliches ist das reine Wunschdenken und hat mit Verkehrspolitik nichts zu tun, mit Betriebswirtschaft schon gar nicht. Die Überlastung des Rings ist von Kurzstrecklern verursacht, v. a. durch den Berufsverkehr. Fahrgemeinschaften sind gut und schön, aber je mehr die Arbeitszeiten flexibilisiert werden, je mehr die örtliche Flexibilität beim Verhältnis von Arbeitsplatz und Wohnort zunimmt, desto schwieriger wird das. Solche Lösungen sollten propagiert und (etwa vom Arbeitgeber) gefördert werden, aber sie können die Überfüllung des Rings nicht aufheben.

Es ist ja gut und schön, wenn man die Bahn als Alternative propagiert, aber die Realität ist die, dass auf kurzen Strecken das Auto die weitaus zeitsparendere Alternative ist. Ich wohne in Nippes und arbeite in Bochum an der ni. Von Haustür zu Bürotür brauche ich ziemlich genau 50 Minuten. Mit der Bahn wären

es im allergünstigsten Falle 2 Stunden, und daran kann kein ICE viel ändern, weil die An- und Abfahr/gehzeiten so zu Buche schlagen. Den Teufel werde ich tun und statt 1,5 Stunden 4 Stunden pro Tag unterwegs sein. Natürlich nehme ich nach Berlin den Zug, aber nach Frankfurt ist schon nicht so sicher, ob sich das rechnet.

Ich fände es also vernünftiger und öffentlich vermittelbarer, wenn Ihr dem Auto auch einen Platz im Verkehr dieser Welt einräumen würdet. Sonst nimmt man Euch nämlich nicht ernst, schon gar nicht mit solch "betriebswirtschaftlichen" Vorschlägen. Ich auch nicht.

Übrigens: Ich fahre so gut wie nie den Ring, bin also daran nicht schuld.

Thomas Mergel, Köln

Zum Beitrag "Grüner Pfeil - Ignorieren Erlaubt?"

Zufällig bekam ich kürzlich – beim Warten in einem städtischen Amt – das vorstehende Heft in die Hand. Ich finde es gut gemacht, insbesondere auch das vorgestellte Buskonzept des VCD für den Kölner Norden. Was mich jedoch nachdenklich stimmte, ist der Leserbrief von Frau Sabine Müller zum Grünen Pfeil ("Ignorieren erlaubt?") auf Seite 15. Ich frage mich, ob die geschilderte Hilflosigkeit von Frau Müller hinsichtlich der Handhabung des Grünen Pfeils nur gespielt oder echt ist. Wenn sie echt ist, würde mich interessieren, wie Frau Müller denn mit den normalen Vorfahrtregelungen an Kreuzungen ohne Verkehrsampeln zurechtkommt. (Der Grüne Pfeil ist ja nichts anderes als z. B. ein Vorfahrt-Achten- bzw. Stop-Schild an einer nicht mit Lichtzeichenanlage versehenen Kreuzung.) Vielleicht sollte Frau Müller in diesem Fall im eigenen wie auch im Interesse der übrigen Verkehrsteilnehmer auf die Führung eines Kraftfahrzeuges verzichten, ehe Schlimmeres passiert.

Sofern die Hilflosigkeit angesichts des Grünen Pfeils nur gespielt ist (aus welchen Gründen auch immer), habe ich auch eine Antwort auf die in der Überschrift gestellte Frage: Grundloses Anhalten ist eine Störung des Verkehrs und eine Behinderung der übrigen Verkehrsteilnehmer und damit sicherlich nicht erlaubt. Wenn Frau Müller – wie im Leserbrief von ihr selbst eingeräumt – die hinter ihr Wartenden minutenlang am Weiterfahren hindert, kann ich die Stimmung der anderen gut nachvollziehen. Mit dem zitierten "Recht des Stärkeren" oder "rechthaberischen" Autofahrern hat das allerdings nichts zu tun. Wenn einer hier rechthaberisch auftritt, so ist es im unterstellten Fall meines Erachtens Frau Müller und nicht die anderen, was mich wiederum an Fälle wie sture Mitte- und Links-Fahrer auf Autobahnen und das Verweigern des Einordnens im Reißverschluss-Verfahren an Engstellen erinnert. Mit etwas mehr gegenseitiger Rücksichtnahme und Toleranz kämen wir alle weiter!

Helmut Schönfelder, Köln

Zum Beitrag "Schikanen für Radfahrer"

Ihr Artikel: "Schikanen für Radfahrer: Loch auf Loch zu – und immer wieder sperren!" hat mir aus der Seele gesprochen, er war einfach super. Vielen Dank. Er ist m. E. zu schade, um nur von den LeserInnen der Rheinschiene gelesen zu werden.

Heribert Thelen, ADFC Köln

Zur neuen Gestaltung

Vielen Dank für die aktuelle Ausgabe der Rheinschiene und ein Lob an die neue Gestaltung. In der neuen Aufmachung macht es noch mehr Lust die Artikel zu lesen. Eine gelungene Verbesserung. Weiter so.

Olaf Wittemann, Bergisch-Gladbach

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Kommentar zu einem Leserbrief

Mehr Raum für Autos?

Zu dem Artikel "Statt Ausbau jetzt eine langfristig intelligente Lösung" in der letzten RHEIN-SCHIENE, der sich gegen den Ausbau des Kölner Autobahnringes richtet, haben wir eine kritische E-Mail von einem unserer Mitglieder erhalten (siehe [oben](#)).

Zumal dies nicht die erste Zuschrift zum Thema "Auto" war, löste diese Zuschrift innerhalb des Vorstands eine Diskussion darüber aus, wie wir eigentlich mit den Belangen von Autofahrenden umgehen, die den VCD anderen Autoclubs vorziehen.

Zum einen sind wir uns sehr wohl bewusst, dass viele Mitglieder das Auto benutzen und dafür wohl auch ihre Gründe haben, zum anderen ist es das primäre Ziel des VCD, auf eine umweltverträgliche Verkehrspolitik hin zu arbeiten. Damit können wir natürlich nicht das Autofahren fördern, sondern wollen jede Möglichkeit nutzen, auf Alternativen zum Auto hinzuweisen. Dazu gehört auch die Reduzierung von Autos in Privatbesitz, beispielsweise durch die bevorzugte Nutzung von Carsharing, da dies den "Ausstieg" besonders leicht macht.

Was nun die Lobby-Arbeit für den Autoverkehr angeht, sehen wir bereits mehr als genug Aktivitäten bei den Autoclubs, von daher konzentrieren wir uns auf die Belange von ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger und eben "alternative" Möglichkeiten des Autobenutzens. Bei allen genannten Themen wollen wir unseren Mitgliedern die optimalen Möglichkeiten aufzeigen, um den "motorisierten Individualverkehr" zu reduzieren. Gleichzeitig versuchen wir, Verbesserungen zu bewirken, um mehr Nutzen und mehr Komfort zu erreichen.

Wir wissen auch: Wenn die Alternative für den täglichen Arbeitsweg sich zwischen 1,5 Stunden mit dem Auto und über 4 Stunden mit dem ÖPNV bewegt, muss man schon hart gesottener Fan des öffentlichen Nahverkehrs sein, um nicht das Auto zu benutzen. Aber dieses ungünstige Zeitverhältnis muss ja nicht unbedingt so bleiben.

Fühlen Sie sich ausreichend vertreten?

Letztlich stellt sich aber immer noch die Frage an Sie, ob Sie sich ausreichend von uns vertreten fühlen. Glauben Sie, dass wir Themen rund um das Auto aufgreifen sollten? (Wenn ja, welche?) Teilen Sie uns doch mal Ihre Meinung zum Thema "Auto und VCD" mit, entweder per E-Mail an info@vcd-koeln.de, oder schreiben Sie an:

VCD Köln und Umgebung e. V.
Bürgerzentrum Alte Feuerwache
Melchiorstraße 3
50670 Köln
Fax: (0221) 7 39 28 71

Rüdiger Pohl

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Einladung zur Mitgliederversammlung

des VCD Köln und Umgebung e. V.

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

Termin: Dienstag, den 2. Juli 2002, 19.00 Uhr

Ort: Bürgerzentrum Alte Feuerwache,

Melchiorstr. 3 in Köln

(Nähe U-Bahn Ebertplatz)

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

Tagesordnung:

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

Den Abschluss der Versammlung begehen wir mit Schnittchen und Kölsch.

Über zahlreiches Erscheinen – vor allem von Mitgliedern aus Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Erftkreis und dem Kreis Euskirchen – würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)
