

Aus dem Inhalt der Ausgabe 27/2001

- [Neue Chancen für Niederflur](#)
 - [Flächendeckend Niederflur - an den Interessen der Fahrgäste vorbeigeträumt?](#)
 - [Die Frechener Agenda-Gruppe "ÖPNV" stellt sich vor](#)
 - [Privatisierung der KVB](#)
 - [Gedanken zum tragischen Verkehrsunfall auf den Kölner Ringen](#)
 - [Nordumgehung Lövenich - Grüner Wortbruch](#)
 - [Radmitnahme im internationalen Fernverkehr](#)
 - [Deutzer Bahnhof - Umbau mit Fragezeichen](#)
 - [Fahrradstationen in Köln - Nur Planungen und Gerede](#)
 - [Neues zu cambio](#)
 - [Agenda 21: Themenwoche im Oktober](#)
 - [Neues zur Autofreien Siedlung Nippes](#)
 - [Zum Beschluss zur Autofreien Siedlung Dellbrück](#)
 - [Der 22. September 2001 in Köln - autofreie Platzmitte Neumarkt](#)
 - [Termine 2001: Autofreie Erlebnistage im Rheinland](#)
 - [Neues Schülerticket](#)
-

Auf und Ab Niederflur

Neue Chancen für Niederflur

Der Beschluss von CDU, FDP und Grünen, die Möglichkeiten für ein einheitliches Kölner Straßenbahnnetz auf der Basis von Niederflur zu prüfen, schafft zumindest neue Chancen für eine Erweiterung des Niederflursystems in Köln. Das Ziel einer vollständigen Umstellung auf Niederflur wirft aber noch viele Fragen auf.

1991 wurde auf maßgebliche Initiative des VCD von Stadt und KVB Abschied von einem reinem Stadtbahnnetz genommen: Das Ost-West-System mit den Linien 1, 7, 8 und 9 wurde zu einem Niederflurnetz umgestaltet. In relativ kurzer Zeit konnte auf der Basis von weit über der Hälfte von Bahnsteigen mit 35 cm und Um- und Neubauten von Haltestellen ein ebenerdiger Einstieg realisiert werden. Dabei fielen deutlich weniger Kosten an, als bei einer Umrüstung aller Haltestellen auf 90 cm Höhe für den Stadtbahnbetrieb entstanden wären.

Linie 13 - eine verpasste Chance

Doch leider ruhten sich danach KVB und Politik auf diesen Lorbeeren aus und verschlossen die Augen vor weiteren Niederflurstrecken. So kämpfte der VCD vergebens darum, die Linie 13 als Niederflurlinie zu betreiben. 17 von 18 linksrheinischen Haltestellen haben 35-cm-Bahnsteige. Wegen der drei 90-cm-Bahnsteige in der Mülheimer U-Bahn, die 1997 eröffnet wurde, ist die Linie 13 zur Stadtbahnlinie geworden und nicht zur Niederflurbahn. Auch deren rechtsrheinische Verlängerung soll als Stadtbahn gebaut werden.

In den nächsten zehn bis zwanzig Jahren sollen die linksrheinischen Bahnsteige für teures Geld umgebaut werden. So kostet zum Beispiel der Umbau der Haltestelle Venloer Straße/Gürtel nach Angaben der Verwaltung gut 3 Millionen Mark - also soviel wie ein Neubau.

Linien 12 und 5 bereiten Probleme

Für die Linie 12 in Zollstock auf dem Höninger Weg und für die Linie 5 nach Ossendorf, ebenso wie für die Linie 6 nach Marienburg wurden von den KVB weiterhin die Stadtbahnwagen und die 90-cm-Bahnsteige vorgesehen, trotz ihrer städtebaulichen Fragwürdigkeit in engen Straßen wie dem Höninger Weg. Daher wurde über die Höhe der neuen Bahnsteige in Zollstock zwischen Stadtverwaltung und KVB kontrovers diskutiert bis endlich ein Kompromiss gefunden war: Es sollen drei Haltestellen mit 90 cm und drei Haltestellen mit 35 cm Höhe ausgestattet werden.

Für die Linie 6 trat man die Flucht nach vorne an und stellt sie ein. Für die Linie 5 sind die Planungen noch nicht veröffentlicht.

Ratsbeschluss

So war die Situation bis zum politischen Wechsel in Köln. Auf Initiative der FDP kam eine neue (alte) Diskussion auf, ob die Entscheidung von 1991 - Trennung in Niederflur- und Stadtbahnnetz - noch aufrecht zu erhalten sei. Der Wunsch nach einem einheitlichen Netz mit Niederflurfahrzeugen wurde geäußert und öffentlich diskutiert. Im Rat wurde von CDU, FDP und Bündnis 90/Die Grünen beschlossen, ein Planungsbüro zu beauftragen, ein Gutachten über die Machbarkeit eines vollständigen Niederflurnetzes zu erstellen.

Der VCD Köln & Umgebung hat sich schon immer für das Niederflursystem in Köln eingesetzt; daher ist der von CDU, FDP und Grünen beschrittenen Weg zu begrüßen. Es muss wertfrei geprüft werden, inwieweit es Möglichkeiten für eine Erweiterung des Niederflursystems in Köln für einzelne Strecken bis hin zu einem vollständigen Niederflursystem in Köln und Bonn gibt.

Niederflur ermöglicht Flexibilität

Ein netzweit einheitliches Niederflursystem würde Flexibilität in das Kölner Straßenbahnnetz bringen und neue Strecken ermöglichen.

So kreuzt die geplante rechtsrheinische Ringstrecke auf der Frankfurter Straße als Stadtbahn die heutigen Niederflurstrecken der 1 und 9. Verbindungen und neue Linien wie von Neubrück nach Mülheim sind so nicht möglich, in einem Niederflurnetz wären sie es schon. Auch wäre die Strecke von Ehrenfeld nach Widdersdorf (heute Hochflur) oder von Weiden nach Widdersdorf (Niederflur) in Zukunft mittels einer Ringbahn Ehrenfeld - Widdersdorf - Weiden möglich.

Niederflur ist stadtraumverträglich

Die Niederflurbahnsteige sind stadtraumverträglich und die Probleme des Höninger Weges oder der Linie 5 nach Ossendorf entfallen. Mit einem Niederflurnetz lassen sich Streckenerweiterungen viel besser auch durch Wohngebiete und engere Räume ermöglichen als mit dem Stadtbahnsystem (zum Beispiel Rondorf, Longerich - Esch - Pesch - Auweiler, Weiden Goethestraße, Vogelsang).

Niederflur ist (vielleicht) auch billiger

Die Kosten für die noch anstehende Hochrüstung auf 90-cm-Bahnsteige sind immens: Nach Angaben der Stadt kostet der Hochbau einer oberirdischen Haltestelle 1,5 Millionen Mark, die Kosten für den Hochbau der unterirdischen Haltestellen sind noch nicht veröffentlicht. Insgesamt haben erst 149 von 340 Bahnsteigen im Hochbahnnetz 90 cm Höhe, 129 haben nur 35 cm und 62 Bahnsteige haben sogar noch weniger. Es sind also noch 191 Bahnsteige zu erhöhen. Ob die damit verbundenen Kosten niedriger sein werden als bei einem Rückbau der bislang gebauten 149 Hochbahnsteige für ein vollständiges Niederflurnetz, gehört zu den Fragen, die das Gutachten beantworten soll. Ebenso, ob das Land eventuelle Rückbaukosten bezuschussen würde.

Es gibt leider weiterhin keinen Zeitplan, bis wann alle noch umzurüstenden Haltestellen auf 90 cm umgebaut werden. Bisher liegt nur ein Zeit- und Finanzierungsplan für den zentralen Tunnel (Poststraße - Neumarkt - Appelhofplatz) vor. Die vollständige Umrüstung zu 90-cm-Bahnsteigen wird noch viel Zeit in Anspruch nehmen. Zeit, die auch für eine vollständige oder teilweise Umstellung auf Niederflur genutzt werden könnte.

Viele offene Fragen

Eine Bewertung des Gutachtens und ein endgültiger Beschluss zur Einführung eines vollständigen Niederflursystems, ist aber erst möglich, wenn eine ganze Reihe von Fragen beantwortet ist:

1. Wie soll die Umstellung von Hochflurbahnsteigen auf Niederflurbahnsteigen vor sich gehen - wie lange dauert die Umrüstung und damit die Beeinträchtigung für die Fahrgäste?
2. Wenn im zentralen Tunnel provisorisch auf 90 cm erhöht wird und dann alle Linien 3, 4, 12, 16 und 18 mit Stadtbahnwagen fahren, wie soll die Einführung von Niederflur dann praktisch geschehen?
3. Wie sollte eine Niederflorumstellung für die Linie 3 und 4 in Ehrenfeld, die Linie 19 auf der Amsterdamer Straße, der Linie 18 in Klettenberg, der Linie 16 ab Schönhauser Straße und im Mülheimer U-Bahntunnel geschehen? Werden die Linien eingestellt beim Umbau? Oder die Bahnsteige hälftig umgebaut und die Bahnen fahren dann nur mit einem Wagen? Welche Auswirkungen ergeben sich dann für die Fahrgäste?
4. Gibt es dann einen Tag X, wo alles, was machbar ist, niederflurig wird, oder gibt es eine lange Zeit der Provisorien?
5. Wird die Umstellung, da wo sie möglich ist, zügig durchgeführt? Die schlechten Erfahrungen der Vergangenheit lassen das Gegenteil befürchten. So dauert es fast drei Jahre um einen Aufzug am Neumarkt einzubauen. Alleine die Planung der Bahnsteiganhebung der Haltestelle Am Emberg in Höhenhaus dauert schon zwei Jahre.
6. Was passiert mit den Stadtbahnstrecken nach Bonn über Brühl und Wesseling? Ist es überhaupt sinnvoll, sie auf Niederflur umzurüsten?
7. Werden die Umbaumaßnahmen vom Land gefördert und wird die Bindungswirkung der alten Bahnsteige von 25 Jahren aufgehoben? Oder ergeben sich dadurch nicht zu lange Umrüstungszeiten mit Nachteilen für alle Beteiligten? Oder überwiegen die Vorteile des einheitlichen Niederflursystems so sehr, dass die Stadt Köln andere Wege ohne Zustimmung und Finanzierung des Landes geht? Diese Finanzierung darf aber nicht auf Kosten von anderen Maßnahmen im ÖPNV gehen.

Kein Umbau auf Kosten der Fahrgäste

Wichtig ist, dass möglichst schnell ein niveaugleicher Einstieg für alle Fahrgäste geschaffen wird - auch in den Außenbezirken. Hierfür muss ein Zeitplan erstellt werden. Insbesondere darf aber auch der bereits beschlossene niveaugleiche Einstieg im zentralen Tunnel nicht verzögert werden, gegebenenfalls ist er mit Provisorien zu realisieren.

Alle Konzepte für eine teilweise oder komplette Umrüstung auf Niederflur, müssen schnellstmöglich und effektiv umgesetzt werden. Finanzielle Gründe, die diesem Ziel im Wege stehen, dürfen nicht auf Kosten der Fahrgäste und des Betriebes gehen.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Flächendeckend Niederflur -

an den Interessen der Fahrgäste vorbei geträumt

Hört sich doch gut an - oder: ein einheitliches flexibles Stadtbahn-System auf allen Strecken mit kundenfreundlich niedrigen Einstieghöhen und städtebaulich verträglichen Bahnsteigen. Hiervon genau träumt eine schwarz-gelb-grüne Ratsmehrheit und lässt nun gutachterlich prüfen, wie das gehen kann. Richtigerweise müsste die Frage lauten: Wie hoch ist der Preis, den die Steuerzahler bar und die Fahrgäste in Form von Qualitätseinbußen bezahlen müssten.

Der AK ÖPNV kommt bei seiner Prüfung zum Ergebnis, dass der Preis wohl zu hoch sein wird - für beide.

Was sind die Probleme?

1. Hochflurbahnen stellen technisch für viele Strecken das bessere System dar. Sie fahren ruhiger, sind für höhere Geschwindigkeiten geeignet, haben einen geringeren Verschleiß und sind damit kostengünstiger. Niederflurfahrzeuge einzusetzen, macht daher eigentlich nur dort Sinn, wo die niedrigere Einstiegshöhe für den Fahrgast bequemer und niedrigere Bahnsteige fürs Stadtbild verträglicher sind. Das ist dort der Fall, wo die Bahnen durch enge Straßenräume geführt werden, wie in Zollstock, Ossendorf und Sülz. Hingegen bringen die Niederflurwagen zum Beispiel auf den Regionallinien 16 und 18 nach Bonn oder in der Ehrenfelder U-Bahn nur Nachteile, aber keine Vorteile.
2. Ein Abbau der bestehenden Hochbahnsteige im geschlossenen U-Bahnnetz der Stadt Bonn bringt auch hier keinerlei Vorteile. Die Stadt Bonn wird daher nicht bereit sein, sich an den erheblichen Kosten zu beteiligen. Die Folge wäre, dass die Linien 16 und 18 als Niederflurbahnen nicht mehr von Köln direkt nach Bonn fahren könnten. Für die Fahrgäste wäre ein Umsteigen auf halber Strecke erforderlich.
3. In den letzten Jahren wurden erhebliche Steuermittel für die Erhöhung von Bahnsteigen auf 90 cm verwandt. Es ist nicht zu rechtfertigen, dass nun wieder erhebliche öffentliche Mittel für den Rückbau ausgegeben werden sollen und nicht zum Beispiel für einen weiteren Streckenausbau. Das Ziel des niveaugleichen Einstiegs wäre hingegen bei einer Beibehaltung des geteilten Netzes für die allermeisten Fahrgäste mit relativ geringen Aufwendungen realisierbar. Allein schon nach einer Umrüstung der verbliebenen Haltestellen zwischen Ebertplatz und Barbarossaplatz wäre für den ganz überwiegenden Teil der Fahrgastbewegungen ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg garantiert. Hingegen wäre bei einer Umstellung des Systems zunächst das Vielfache der Investitionen notwendig, um einen gleichwertigen Standard zu erreichen. Hier sollte zum Beispiel nicht vergessen werden, dass die Absenkung bestehender U-Bahnsteige erheblich komplizierter und damit teurer ist als die Anhebung von niedrigen. Ferner sind Niederflurfahrzeuge in den meisten U-Bahn-Stationen mit bestehenden 35-cm-Bahnsteigen auch erst nach weiteren Bauarbeiten barrierefrei erreichbar. Denn hier beginnen die Rolltreppen in der Regel an einem 90 cm hohen Podest, das nur über Stufen mit dem Bahnsteig verbunden ist.
4. Die Beendigung des Haltestellen-Provisoriums im zentralen Tunnel zwischen Appellhofplatz und Poststraße hat angesichts der hier bestehenden Probleme und ihrer Bedeutung für das Gesamtnetz höchste Priorität. Hier gilt es, durch einen niveaugleichen Einstieg die Zugabfertigung zu beschleunigen. Nur so kann der täglich tausende Fahrgäste nervende Stau von Bahnen im zentralen Nadelöhr des Netzes beseitigt werden. Die Anhänger des flächendeckenden Niederflurnetzes stellen sich

hier provisorische Hochbahnsteige als Übergang vor. Jedoch auch für ein solches Provisorium wären teure neue Rolltreppen in den Haltestellen einzubauen und Hochflurwagen für die Linie 12 anzuschaffen. Beide Investitionen würden bei einer Umstellung auf Niederflurbetrieb ihre Funktion wieder verlieren.

5. Nach einer jahrzehntelangen Übergangsphase ist endlich das Erreichen eines endgültigen Ausbaustandards in Köln absehbar. Eine erneute Änderung des Betriebskonzepts würde eine Fortsetzung der Provisorien für eine nicht absehbare Zeit bedeuten - vielleicht bis zu einer erneuten Änderung des Konzepts. Dabei ist ein Rückbau von Hochflurstrecken betriebstechnisch noch schwieriger als die bisherige umgekehrte Aufrüstung. So können Hochflurwagen zwar an 35 cm hohen Bahnsteigen halten, Niederflurwagen aber nicht an den bestehenden 90 cm hohen. Dies bedeutet, dass vor einem Einsatz der neuen Wagen erst alle Bahnsteige der Strecke abgesenkt werden müssten. Umgekehrt macht der Abriss eines Bahnsteigs nur Sinn, wenn sämtliche hier verkehrenden Linien auf einen Streich mit Niederflurfahrzeugen ausgestattet werden. Als Konsequenz könnten bereits gelieferte neue Fahrzeuge über einen langen Zeitraum nicht eingesetzt werden. Oder aber an bereits abgesenkten Bahnsteigen verkehren weiterhin Hochflurwagen. Baustellen und Provisorien würden die Attraktivität des ÖPNV in Köln über viele Jahre hinweg beeinträchtigen (Wie sähe z. B. das Angebot zur WM 2006 aus?). Falls das Land als Hauptfinanzier der bisherigen Investitionen auf die Einhaltung der 25-jährigen Zweckbindung besteht, hätte sich der Fahrgast sogar auf eine schier endlose Geschichte der Provisorien einzustellen.

Hingegen ist das Argument einer durchgehenden Flexibilität im Netz ein besonderes kölsches Argument. Gäste aus anderen Metropolen sind regelmäßig davon verwirrt, dass in der Kölner U-Bahn an einem Bahnsteig Bahnen mit ganz unterschiedlichen Zielen verkehren. Bei ihnen daheim verkehrt pro Tunnel selbstverständlich nur eine Linie. Der Kölner aber argumentiert so, als ob jedes Umsteigen für ihn unzumutbar wäre - nicht ohne dann doch völlig anders zu handeln: Wenn die direkte Führung der Bahn zum Ziel ein wirklich entscheidendes Kriterium wäre, müsste zum Beispiel in Nippes die Hälfte der Fahrgäste regelmäßig die einfahrende Bahn in Richtung Innenstadt ignorieren, denn sie führt für sie - im Unterschied zur nächsten Bahn - nicht zum Ziel. Fast alle warten jedoch nicht und nehmen die Bahn, die spontan verfügbar ist, um dann etwa am Ebertplatz in die passende Bahn umzusteigen. Entscheidender als die direkte Führung zum Ziel ist also die Taktdichte und die Bequemlichkeit des Umsteigens. Bei Letzterem hilft zum Beispiel eine sehr schnelle Umrüstung auf einen niveaugleichen Einstieg.

Chancen des Gutachtens

Dennoch kann das beauftragte Gutachten mehr bringen als zwei verlorene Jahre bei der dringend erforderlichen Umrüstung. Es sollte vom Gutachter oder der Gutachterin vor allem geprüft werden, wie weitere Linien in das Niederflurnetz eingebunden werden können. Vordringlich sind hier die von Zollstock kommende Linie 12 und die von Ossendorf kommende Linie 5. Denn allein auf diesen beiden Ästen des Netzes bestehen eigentlich die Probleme, die die Diskussion ins Rollen brachten.

Wenn das Gutachten vorliegt und die eigentliche Diskussion beginnt, besteht für den VCD die Chance, sich dann als konsequenter Anwalt der Interessen der überwiegenden Mehrheit der Fahrgäste zu profilieren. Auf keinen Fall sollte er jedoch bei einer für den gesamten ÖPNV in Köln so entscheidenden Frage sich von lokalen Partikularinteressen oder falsch verstandener Solidarität mit politisch Ähnlichgesinnten vereinnahmen lassen.

Eine ausführlichere Darstellung der hier genannten Argumente ist in dem Artikel unseres AK-Mitglieds Christoph Groneck für die neueste Ausgabe des "Nachrichtenblatts" zu finden.
Volker Kunstmann für den AK ÖPNV im VCD

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Erfthkreis

Die Frechener Agenda-Gruppe "ÖPNV" stellt sich vor

Nach der Agenda-Eröffnungsveranstaltung der Stadt Frechen am 28. November 1998 bildeten sich 5 verschiedene Gruppen, darunter auch die Gruppe "ÖPNV".

Die Mitglieder der Gruppe sind überwiegend selbst langjährige Nutzer des ÖPNV und sammelten zunächst Ideen für ein zukunftsfähiges ÖPNV-Angebot in und um Frechen; diese Ideen wurden dann strukturiert.

Bisherigen Aktivitäten

Aufgrund der knappen öffentlichen Kassen wurden kostenneutrale Verbesserungen des vorhandenen Systems schriftlich der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG) mitgeteilt und in einem Gespräch erläutert. Ein erster Erfolg war eine Verbesserung der Taktfolge in Königsdorf.

Wegen der Ausdünnung des ÖPNV in den Abendstunden und an den Wochenenden wurde in einem Faltblatt, das insbesondere in Schulen, Kirchengemeinden und Arztpraxen ausgelegt wurde, über das Anruf-Sammel-Taxi informiert. Auch Presseinformationen hatten ein großes Echo.

In einem derzeit noch laufenden Bürgerantrag wird gefordert, dass künftig die Frechener Bürger von allen Außenstadtteilen die Frechener City zum gleichen Preis erreichen können.

Die Bewohner von Habelrath/Grefrath und Königsdorf erreichen die Nachbarorte angrenzender Kommunen nämlich preisgünstiger als ihr Stadtzentrum.

Derzeit ermittelt die Gruppe Schwachstellen in den vorhandenen Verbindungen der Außenstadtteile Bachem, Königsdorf und Habelrath/Grefrath zur Frechener City.

Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeit wird die Beurteilung des Radwegenetzes in Frechen sein. Ihre mangelhafte Beschilderung, Sicherung und Pflege wurden bereits bei der ersten Ideensammlung festgestellt.

Kontakt

Die Gruppe trifft sich alle 4 bis 6 Wochen im Frechener Rathaus, hat zurzeit 8-12 Mitglieder und würde sich über Verstärkung freuen. Ihr Sprecher ist Werner Madsack, der unter Tel. (0 22 34) 6 12 85 zu erreichen ist und gerne weitere Auskunft erteilt.

Hans-Georg Kleinmann

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Privatisierung der KVB

Das Private und das Öffentliche

Wohin wird die Reise des öffentlichen Nahverkehrs gehen? Privatisierung, Fusionierung oder Eigenbetrieb wurde in den letzten Monaten in Köln heiß diskutiert. Auch der VCD hat sich mit zwei Podiumsdiskussionen diesem Thema gestellt.

Bisher waren die KVB in städtischer Hand, das Defizit (ca 180 Mill. DM pro Jahr) gleicht zum größten Teil die Tochter Gas-Elektrizitäts- und Wasserwerk (GEW) aus, der Rest wird von der Stadt Köln aus dem städtischen Haushalt finanziert. Seit der städtische Zuschuss Anfang der 90er Jahre auf 50 Millionen DM beschränkt wurde, wird bei den KVB gespart. So erhalten neue FahrerInnen ein Gehalt etwa 30% unter dem Tariflohn.

Da auch die GEW dem liberalisierten Wettbewerb unterworfen sind, sinken ihre Gewinne. Eine Quersubventionierung des Nahverkehrs wird von Teilen der EU-Wettbewerbschüter zudem als dem freien Wettbewerb abträgliche versteckte Subventionierung gesehen und soll daher wegfallen.

Entwurf einer EU-Richtlinie

Weiterhin droht von den mächtigen Vertretern eines freien EU-Marktes mit freiem Wettbewerb eine Richtlinie für den Wettbewerb auch im öffentlichen Nahverkehr. Eine Leistung wie eine Straßenbahnlinie, eine Buslinie soll frei ausgeschrieben werden und der Anbieter, der das günstigste Angebot macht, muss den Zuschlag erhalten. Private Anbieter sollen ein Stück oder den ganzen Kuchen vom öffentlichen Nahverkehr erhalten. Es wird ein besserer Nahverkehr zu billigeren Preisen erhofft.

Die schrecklichen Erfahrungen der Privatisierung in England haben schon deutliche Spuren im Entwurf der Richtlinie hinterlassen. So dürfen nicht mehr einzelne Linien, sondern nur Netze ausgeschrieben werden. Und weitere einschränkende Kriterien sind aufgenommen worden. Aber es ist zur Zeit nur ein Entwurf, der noch durch viele Gremien geht und sehr stark politisch beeinflussbar ist. Hier muss sich die Bundesregierung stärker engagieren.

Die Pläne für Köln/Bonn

Gegenwärtig ist geplant, KVB/RVK und SWB in Spartengesellschaften aufzuteilen:

- Eine Fahrweggesellschaft soll Gleise, Haltestellen, Signale und Grundstücke verwalten. Sie wird aller Voraussicht nach in kommunaler Hand bleiben, weil die Schieneninfrastruktur zur Grundversorgung gehört (wie auch die Straßen). Zudem stehen Sicherheitsaspekte nach den Verkehrsunfällen in England einer Privatisierung entgegen. Die Trennung ist aber aus Sicht der Wettbewerber dringend notwendig, denn nur so sollen die Gleise vorteilsfrei von jedem interessierten Betreiber zu einem fairen Preis angemietet werden können. Das schlechte Beispiel der DB AG, durch unfaire Preise und Bedingungen die Wettbewerber außen vor zu lassen und DB Regio und DB Fern zu bevorzugen, bestärkt diese Auffassung.
- Eine Schienenbahngesellschaft von KVB und SWB, die Straßen- und U-Bahnen betreibt, sich der Konkurrenz anderer Schienenunternehmen erwehren muss und selber daran denkt, als Konkurrent aufzutreten. So gibt es die Überlegung, die Nahverkehrsstrecken der DB im Köln-Bonner-Raum zu übernehmen.
- Eine Busgesellschaft von KVB, RVK und SWB, die auch privaten Busunternehmern eine Beteiligung ermöglicht. Mit niedrigen Löhnen und Einsparungen soll der Wettbewerb gewonnen werden - gegen Global Player wie der Context, einer Tochter des französischen Mischkonzerns Vivendi, die weltweit 10.000 Busse fahren lässt. Das neue Kölner Unternehmen hat gut 500 Busse.

Der VCD sieht diese Entwicklung äußerst kritisch. Denn eine wie auch immer fusionierte KVB/SWB wird gegen die Konzerne bei noch so großer Anstrengung nie konkurrenzfähig sein. Die Konzerne können mit Dumpingpreisen den Markt bereinigen und später als Quasi-

Monopolist die KVB/SWB aufkaufen und der Stadt den Preis für den Nahverkehr diktieren. Wenn die Stadt dann nicht mehr für den Nahverkehr zahlt oder zahlen kann, dann wird das Angebot eingeschränkt. Denn Private fahren nur dann, wenn sie bezahlt werden - durch Fahrpreise oder durch den Auftraggeber, die Stadt oder die Gemeinde. >

Alternativen zu Spartengesellschaften

Es gibt aber auch Alternativen, wie der Gutachter Dieter Heinisch für den Betriebsrat der SWB herausfand:

- Zahlreiche Verbände, darunter der Verband der Verkehrsunternehmen, drängen darauf, die "Eigenproduktion" in das europäische Wettbewerbsrecht aufzunehmen und damit einem Aufgabenträger (Stadt) die Möglichkeit zu geben, seinen eigenen Verkehrsbetrieb exklusiv mit der Durchführung des Verkehrs zu beauftragen. Dazu muss aber der Stadt der Betrieb noch gehören.
- Andere Lösungen erlaubt auch das Prinzip der "Direktvergabe integrierter Dienste", das für den Verkehrsbetrieb der Stadt Paris bereits angewendet wurde. Dort wo Bus, Bahn und U-Bahn aufeinander abgestimmt aus einer Hand angeboten werden, kann nur das gesamte integrierte Netz im Wettbewerb vergeben werden. An ein Unternehmen und nicht an Spartengesellschaften! Da der Nahverkehr in Deutschland im Unterschied zu anderen Ländern der EU schon heute in Verbänden und Verkehrsbetrieben integriert ist, sollte dieser Weg beschritten werden. Im Dienste der Kunden und der Umwelt.

Wenn trotzdem die Kölner Politik im Namen des Wettbewerbs schon Nägel mit Köpfen macht, ohne zu wissen, wie die EU-Richtlinie aussehen wird, dann sind andere Interessen bestimmend.

Wieviel ist dem Rat der ÖPNV wert?

Da der Rat der Stadt Köln demnächst in seinem Haushalt einen Posten "Nahverkehr" hat, muss er sich entscheiden, für wieviel Geld er in Köln Nahverkehr haben möchte. Wie immer in Konkurrenz zu Straßen, Verkehrstechnik, Schulen und Sozialem - aber auch zu Prestigeobjekten wie Coloneum, Stadthaus und Stadionneubauten, für die umso mehr übrig bleibt, je eher es gelingt, die KVB dazu zu bringen, ihre Kosten (und das sind hauptsächlich Lohnkosten) drastisch zu senken. Teile der Politik setzen hierfür bereits jetzt das Druckmittel des Wettbewerbs ein.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Gedanken des VCD Köln

Zum tragischen Verkehrsunfall auf den Kölner Ringen

Vor wenigen Wochen wurde der Sohn des Kölner Oberbürgermeisters Fritz Schramma das Opfer von Rasern auf den Kölner Ringen. Seine Freundin wurde schwer verletzt. Nachfolgend ein paar Gedanken zu diesem Unglück, seinen Ursachen und möglichen Konsequenzen.

Wir haben es leider mit einer Entwicklung zu tun, die sich schon seit Jahren auf unseren Straßen wiederfindet: Die Aggressivität steigt, die Rücksichtslosigkeit der Verkehrsteilnehmer nimmt zu. Ein geordnetes Miteinander gibt es leider nicht mehr.

Gefährliche Selbstdarstellung

Diesem Trend des Verkehrsalltags folgt die gefährliche Selbstdarstellung von jungen Männern in überzüchteten Autos, die sie dann nicht mehr beherrschen.

Gefährlich wird die Situation, wenn aus dem Fun-Verkehr ein Imponiergehabe, ein Konkurrenzkampf, ein Wettrennen wird. Die jungen Männer steigen emotional in den Kampf ein und verlieren jeglichen Bezug zur Umwelt. Und wissen nicht mehr, was sie tun - außer sich selbst darzustellen. Und vergessen, dass sie in einer Tötungsmaschine sitzen. Mit verheerenden Folgen für Unschuldige.

Dieses Phänomen lässt sich auf andere Felder übertragen.

Auch bisher gab es in Köln Wettrennen mit Autos, auf Vorortstraßen oder eine ganze Zeit auf dem Parkplatz an den Jahnwiesen. Diese Rennen gibt es jetzt auch immer häufiger in der belebten Stadt.

Neues Verkehrsverhalten ist nötig

Polizeikontrollen können nur kurzfristig etwas erreichen. Sie sind notwendig, aber leider nicht ausreichend. Kontrollen brauchen unterstützende Maßnahmen, um ein neues Verkehrsverhalten zu erzeugen. Da helfen keine Einzelmaßnahmen, sondern Verkehrssicherheit in der Stadt entsteht durch ein Bündel von Maßnahmen.

Wir skizzieren einige:

1. Der Ring als Ort des zentralen Geschehens muss baulich umgestaltet werden, um ihm den Charakter der Rennbahn zu nehmen, unter anderem durch begrünte Mittelinseln, Verschwenkungen, Verringerung der Fahrspuren.
2. Freitag und Samstag abends (eventuell auch Sonntags) soll der Ring zwischen Zülpicher Platz und Kaiser-Wilhelm-Ring für den Autoverkehr gesperrt werden, so dass die Fläche für Fußgänger, Radfahrer, Außengastronomie, Inline-Skater, Basketballspieler usw. gewonnen wird. Der VCD hat am 22. September 2000 gezeigt, wie eine solche Fläche autofrei zu nutzen ist. Eine Sperrung ist die effektivste Maßnahme, um den Fun-Verkehr auf den Ringen zu unterbinden.
3. Es bedarf einer mentalen Umkehr in der öffentlichen Wahrnehmung. Unser Ziel soll sein: "Köln will keine Raser auf den Straßen."

Politik, Verwaltung, Polizei, Organisationen und Verkehrsinitiativen müssen in die gleiche Richtung gehen. Eine "Tempo 100 auf-unsere Straßen"-Kampagne zu propagieren ist kontraproduktiv zur Verkehrssicherheit und bestärkt die AutofahrerInnen darin, schneller zu fahren als erlaubt. Damit wird eine negative Spirale in Gang gesetzt. Der Regelverstoß - zu schnelles Fahren - wird im Verkehrsalltag wenig sanktioniert, da die Geschwindigkeitsüberwachung in Köln mangelhaft ausgeprägt ist. Ohne Sanktionen lernen junge Männer aber nicht, Geschwindigkeitsregeln einzuhalten. Sie erleben doch alltäglich ein zu schnelles Fahren. Also fahren auch sie schneller - passiert ja doch nichts! - und beherrschen ihr Auto immer weniger. Verstärkt wird ihr Verhalten noch durch Imponiergehabe. Und dann trifft es meist unschuldige Verkehrsteilnehmer. Verantwortungsvolles Autofahren heißt, die Geschwindigkeit in der Stadt zu drosseln und langsamer zu fahren. Dieses Bewusstsein muss bei allen aufgebaut werden. Notwendig zur bewusstseinsbildenden Maßnahme: Tempo 50 auf allen Hauptstraßen und Tempo 30 in den Wohngebieten. Und zwar flächendeckend und vollständig (in Köln noch sehr lückenhaft).

Damit wir nicht mehr so viele verletzte und getötete Personen im Straßenverkehr haben, muss es zudem chic sein, langsam zu fahren. Raser sind geächtet. Besonders öffentlich - auch in den Medien, im öffentlichen Vorleben von Politik und Verwaltung.

Der VCD spricht den verletzten Menschen und ihren Angehörigen die Hoffnung auf baldige und vollständige Genesung und der Familie Schramma sein tiefes Beileid aus.

VCD Köln & Umgebung

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Nordumgehung Lövenich

Grüner Wortbruch

Mit der Freigabe von 700.000,- DM im Jahre 2001 für den Beginn des Baus der Nordumgehung Lövenich wurde eine fatale Entscheidung getroffen. Seit über 15 Jahren kämpft der VCD Köln & Umgebung gegen diese Straße.

Dem Beschluss zur Freigabe der Mittel haben SPD, CDU und sogar die Grünen im Landtag zugestimmt. Während SPD und CDU immer für die Nordumgehung waren, hatten die Grünen bisher eine andere Auffassung. Mit ihrer Zustimmung zum Bau einer Straße, deren Notwendigkeit durch nichts belegt ist, wird eine andere Verkehrspolitik im Kölner Westen verhindert.

Zitate aus der Stellungnahme der Bezirksregierung Köln von 1996 zur Nordumgehung:

"Die Maßnahme ist Bestandteil des regionalplanerischen Straßennetzes. Eine regionalbedeutsame Verknüpfungsfunktion ist nicht zu erkennen. (...) Die Maßnahme löst keine verkehrlichen Probleme (Verkehrsstaus lassen sich hierdurch nicht vermeiden, nur verlagern). Die Maßnahme stellt eine kontraproduktive Investition zum geplanten Stadtbahnausbau der Stadt Köln dar. Die Maßnahme beinhaltet ein erhebliches ökologisches Konfliktpotential. Vorschlag: Verzicht auf die Maßnahme"

Knapper kann die Fehlentscheidung der Grünen nicht kommentiert werden. Eine solche Straßenbauentscheidung ist verheerend und mit dem Köder von 6 Millionen DM an zusätzlichen Mitteln für den Radwegeausbau in ganz NRW überhaupt nicht auszugleichen. Mehr als 10.000 Autos werden in den Kölner Westen gelockt. Besonders die Stadtteile Müngersdorf, Braunsfeld, Ehrenfeld sind von dem Autoverkehr betroffen. Eine Verkehrswende in NRW - vollmundige Worte der NRW-Grünen vor der letzten Wahl - ist dies nicht.

Der VCD Köln & Umgebung kann diesen Wortbruch nicht nachvollziehen. Wir werden uns bei den kommenden Wahlen daran erinnern.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Radmitnahme im internationalen Fernverkehr

Im Schnellzug reist das Rad in Einzelteilen!

Die spärlichen Möglichkeiten, ein Fahrrad im Fernverkehr mitzunehmen, sollen in den nächsten Jahren weiter eingeschränkt werden. Dagegen richtete sich eine Aktion, die der VCD im März am Kölner Hauptbahnhof durchführte.

Mal eben mit Bahn und Fahrrad an die Grachten von Amsterdam oder Brügge, in die europäische Hauptstadt, zu den Pariser Boulevards oder in Südengland Linksverkehr üben. Dank der modernen schnellen Züge kein Problem?

Die neuen Hochgeschwindigkeitszüge, die mehr und mehr von Köln nach Frankreich, Belgien, Großbritannien und in die Niederlande eingesetzt werden, kommen Geschäftsreisenden entgegen, für die der Zug ein Flugesatz ist. Und den wollen die Eisenbahner aller Länder in ihren Zügen sehen. Doch wie ist es mit dem Touristen, der mit seinem Rad verreisen will?

Spätestens seit November 2000 ist der Fahrradtransport in die Niederlande nicht mehr akzeptabel. Schon vor Jahren wurde der D-Zug Köln - Venlo - Eindhoven eingestellt, man konnte aber noch im Eurocity nach Amsterdam sein Rad mitnehmen. Im letzten Jahr wurde an zahlreiche ECs ein Fahrradgepäckwagen angehängt. Doch seit November fährt der ICE3 und da gibt es weder Anhänger noch Fahrradabteil. Zur Fahrradmitnahme in die Niederlande bleibt nur ein Abendzug nach Amsterdam oder der fünfstündige teure Umweg mit den IRs über Rheine - solange IRs noch fahren.

Bisher war und ist die Fahrradmitnahme im Thalys von Köln über Brüssel nach Paris nicht möglich, aber der alle zwei Stunden fahrende D-Zug Brüssel - Oostende ist eine gute Alternative. 2003 soll er jedoch zugunsten des Thalys eingestellt werden. Die Fahrt wird teurer, aber ein Fahrrad kann nicht mehr mitgenommen werden.

Dann haben die Bahnen es geschafft, den wachsende Markt von umweltfreundlichem Radreisetourismus in europäischen Ländern vollends zu ignorieren.

Vorschlag der Bahn: Das Rad in Einzelteile zerlegen, eine speziellen Sack kaufen. Dann ist es Handgepäck. Nur hat der Reisende dann noch sein Fahrradgepäck. Und viel Platz für Gepäck ist in Thalys und ICE nicht.

Auf diesen Mißstand wies der VCD Köln mit einer Aktion am Hauptbahnhof hin. Die europäischen Bahnen und besonders die Bahn AG sind aufgefordert, in allen neu entwickelten Zügen von Thalys und ICE die Fahrradmitnahme zu ermöglichen.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Deutzer Bahnhof

Umbau mit Fragezeichen

Es ist nicht zu fassen: Da soll der Deutzer Bahnhof mit viel Geld umgebaut werden und ein ICE-Terminal der Zukunft werden. Und was kommt am Ende heraus? Murks und Stümperei wie bei einem Provinzbahnhof.

Weil der Bahn AG alles zu teuer wird (die müssen ja schließlich fit für die Börse werden), werden die Reisenden der Zukunft einen neuen Bahnhof erleben, der ihnen nur Unannehmlichkeiten bereitet.

Passage?

So soll die von den Architekten vorgesehene 40 m breite Passage unter den Gleisen auf knappste 12 m verengt werden. Die breite Passage war mit einer der Gründe, warum dieser Entwurf den Architektenwettbewerb gewann. Doch die Bahn will nicht mehr zahlen - ihr ist es doch egal, wie sich die Fahrgäste drängeln.

Da die Passage auch die Verbindung von Deutz zur neuen Messe sein soll, sind die 12 m natürlich für die Kölner Messe auch nicht repräsentativ. Deren Wunsch sind 20 m Breite. Dies lässt sich noch mit geringen Mitteln erreichen, alles Weitere ist halt zu teuer. Und für einen neuen repräsentativen Bahnhof soll ja möglichst wenig Geld ausgegeben werden.

Glasdach?

Auch das großartige Glasdach hat für die Bahn keine Bedeutung. Die alten Bahnsteigdächer tun es ja auch noch. Nach dem unvollendeten Glasdach am Hauptbahnhof (S-Bahn) nun der zweite Dachschaten.

Fahrradstation?

Unklar ist auch, wo die notwendige Fahrradstation eingerichtet wird. Sie sollte optimal zum Radwegnetz und zu den Zugängen zu den Gleisen gelegen sein. Doch darüber macht man sich im Moment keine Gedanken.

Veloroute?

Zwischen dem neuen Messehaupteingang und dem ICE-Terminal verläuft die Veloroute. Bislang gibt es überhaupt keine Überlegungen dazu, wie die Hauptachse des Radverkehrs in die Platzgestaltung einbezogen wird, damit es nicht zu neuralgischen Konfliktpunkten kommt. Komisch, dass Hauptverkehrsstraßen bei Planungen in dieser Stadt nicht so sträflich vergessen werden.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Fahrradstationen in Köln

Nur Planungen und Gerede

Jahrelange Planungen für Fahrradstationen gibt es in Köln und auch Landesmittel, über die man sie finanzieren könnte. Doch bislang ist nichts passiert.

Radstationen sind in NRW auf dem Vormarsch. In Münster gibt es 3.000 Stellplätze, Rheine hat 1.000, Hamm 500, Düren 200, Dorsten 300 und Bielefeld hat 400. Und in Köln und Umgebung? Ja, da gibt es eine Fahrradstation in Brühl am Bahnhof und sonst Fehlanzeige. Eine Fahrradstation am Endpunkt der S11 in Bergisch-Gladbach ist geplant, aber wird was draus? Siegburg hat einen neuen Busbahnhof unterm Kinocenter und eine unterirdische Stadtbahnhaltestelle erhalten, aber keine Fahrradstation. Euskirchen zeigt auch keine Initiative.

Und in Köln: Geredet wird seit Jahren davon. Beschlossen sind die Stationen im Kölner Hauptbahnhof, in Deutz und am Südbahnhof. Gebaut, geschweige denn in Betrieb, ist noch keine.

Hauptbahnhof

Am Hauptbahnhof sollte die Station mit 1.000 Plätzen am Tunnel der Johannisstraße zwischen Breslauer Platz und Trankgasse in den ehemaligen Räumen der Mitropa eingerichtet werden, sobald der Hauptbahnhof in ein Einkaufszentrum umgebaut sei. Dies war im Herbst 1999 der Fall. Doch warum passiert immer noch nichts? Die Pläne sind fertig, alles ist bereit, sogar der Förderantrag ist gestellt und bewilligt, doch Gerüchten zufolge soll das Amt, das für die Bauausführung zentral zuständig ist, im letzten Jahr vergessen haben, rechtzeitig genug die Bauausschreibung durchzuführen.

Köln-Deutz

Und im neuen ICE-Terminal Köln-Deutz? Da kann doch alles gleich richtig eingeplant werden: zentrale Lage, direkter Zugang zum Innern des Bahnhofs und gute Anbindung. Aus den bisher veröffentlichten Plänen lässt sich aber nichts zur Fahrradstation erkennen. Mal wieder vergessen?

Bahnhof Süd

Am Bahnhof Süd wollen vier künftige Bauherren - ein potentieller Betreiber, die Stadt Köln für die Fahrradstation, die DB für den S-Bahn-Westring und den Bahnhof Süd sowie die Universität Köln für ihr Bio-Zentrum - ihre Planungen, die zum Teil vage sind (Uni) oder erst Planungsrecht brauchen (die Bahn rechnet damit so ab 2011) unter einen Hut bringen. So bald wird auch da also nichts geschehen.

Kommentar

Es gibt Landesgelder für den Bau von Fahrradstationen und überall im Lande erblühen sie von Bielefeld bis Düren, von Oelde bis Oberhausen. Doch Köln und die anderen Städte im Rheinland haben kein Interesse an den Mitteln. Bestenfalls verheddern sie sich in Planungen und staunen dann, dass der Topf leer ist – oder hoffen sie sogar darauf?

Ebenso wird mit dem Landesprogramm zur Verbesserung von DB-Bahnhöfen verfahren. Anstatt die gesamten maroden Kölner Bahnhöfe anzumelden, um sofort Geld dafür zu erhalten, wenigstens einen Teil von ihnen zu verbessern, wird in Köln wieder auf die lange Bank gesetzt. So am DB-Bahnhof Süd, wo wir seit über 10 Jahren auf den Einbau einer (!) Treppe warten, oder am Bahnhof Köln-West, wo ab 2012 etwas passieren soll. Die Bahnhöfe Ehrenfeld, Lövenich und Porz haben Chancen auf 2004, ist also quasi bald. Und was ist mit Longerich, Nippes, Chorweiler Nord, Dellbrück, Holweide? Als einziger Bahnhof hat sich irgendwie der Bahnhof Mülheim durchgeschmuggelt: Im Herbst soll der Bahnsteig gereinigt werden.

Das Land NRW will mit finanziellen Mitteln die Verkehrsmittel des Umweltverbundes – zu Fuß, Rad, Bahn und Bus – fördern. Wenn doch unsere Stadtspitze, die sonst hinter jeder Mark des Landes her ist, die Energie aufbringen könnte, um Gelder für Fahrradstationen, verbesserte Bahnhöfe und mehr Fahrradförderung in Köln zu erhalten – aber das sind ja keine Renommierprojekte wie Olympia oder Fußballweltmeisterschaft, sondern es sind Projekte, die jeder Bürgerin, jedem Bürger jeden Tag das Leben etwas erleichtern könnten.

Wolfgang Besser

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

cambio Köln

Ein weiterer Schritt CarSharing-Komfort

Über 6.000 cambio-Kunden (2.750 davon in Köln) erleben gerade die technische Weiterentwicklung der elektronischen Schlüssel-Tresore an den cambio-CarSharing-Stationen: Die Tresore werden mit einer Funkverbindung zum Buchungsservice ausgestattet. Der offensichtliche Vorteil: cambio-Kunden können vom Tresor mit dem Buchungsservice telefonieren und buchen, stornieren oder Probleme bei der Fahrzeugübernahme lösen. Dahinter steckt jedoch mehr: Die Tresore wissen, wer wann welches Auto gebucht hat. Bei der Entnahme des Autoschlüssels erfolgt eine optische Anzeige auf den richtigen Autoschlüssel. So werden Fehler, z. B. Autovertauscher, verhindert. Ein weiteres Stück Systemsicherheit und -zuverlässigkeit.

Auch die städteübergreifende cambio-Nutzung wird einfacher: Die cambioCard gilt jetzt auch in Aachen, Bremen, Bremerhaven und Saarbrücken. Gebucht wird auch hier beim cambio-Buchungsservice.

Also: Anrufen, und in fünf Städten einsteigen und losfahren. Möglich wurde diese technische Innovation durch eine Förderung der Europäischen Union.

Weitere Infos unter www.cambioCar.com oder Tel. (0221) 952 11 87.

*Ulrich Ferber, cambio Köln,
Stattauto CarSharing GmbH*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Agenda 21: Themenwoche vom 22. - 26. Oktober 2001

"... Und wir leben gut dabei"

Wie können wir vom Regenwald für unseren Alltag lernen? Wie gehen wir sparsam mit Ressourcen um? Was bietet uns ein Recyclinghof an praktischen Hinweisen etwa beim Papier? Wie verbrauchen und produzieren Mensch und Natur Energie? Wie finden Stoffkreisläufe in der Natur statt? Wie funktioniert eine umweltverträgliche Abwasserreinigung? Machen Gebäude krank? Thermische Nutzung von Solarenergie - der Königsweg für die Wärmeversorgung?

Dies ist eine Auswahl von Fragestellungen, die der Agenda-Themenkreis Bildung, Ausbildung und Wissenschaft in der Woche vom 22. bis 26. Oktober an mehreren Veranstaltungsorten präsentieren möchte, wie der Zooschule im Kölner Zoo, dem Umweltzentrum West in Nippes, der Freiluft- und Gartenarbeitsschule (Freiluga) in Müngersdorf, der Rheinischen Landesschule für Körperbehinderte oder am Klärwerk in Stammheim. Auch die Fachhochschule Köln, das Institut für Biologie und ihre Didaktik an der Uni Köln, die VHS, Natur & Kultur und Greenpeace sind an den Programm beteiligt. Eine Auftaktveranstaltung findet voraussichtlich am Montag, den 22. Oktober 2001 um 18.00 in der Zooschule statt. Anschließend ist eine Nachtführung durch das Zoogelände geplant.

Herbert Bretz

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Autofreie Siedlung Nippes:

Bebauungsplan-Verfahren am 8. Mai gestartet!

Der nächste Schritt zur autofreien Siedlung Köln ist getan. Am 8. Mai fand die vorgezogene öffentliche Bürgerbeteiligung für den Bebauungsplan Eisenbahnausbesserungswerk Nippes in der Edith-Stein-Realschule in Nippes statt. Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung (ASK) hatte seine Mitglieder zu diesem Termin eingeladen. Die Resonanz war erfreulich.

Die vorgezogene Bürgerbeteiligung steht am Anfang des Verfahrens zur Aufstellung eines Bebauungsplans. Dieser schafft die rechtlichen Voraussetzungen für die Bebauung. Hier können Bürger Anregungen und Bedenken äußern, die im weiteren Verfahren von der Stadt bearbeitet werden müssen. Später erfolgt die sogenannte Offenlage des Bebauungsplans, das ist die zweite Beteiligung der Bürger. Anschließend erhält der endgültige Bebauungsplan Rechtskraft, dies erfolgt durch den Beschluss der politischen Gremien.

Vorstellungen der Stadtverwaltung

Zuerst haben die Vertreter der Stadtverwaltung das Gelände und seine zukünftige Nutzung vorgestellt. Der separate, südlichste Teil ist das ehemalige Kohlenlager. Hier sollen Einfamilien-Reihenhäuser und zwei Geschosswohnungsbauten entstehen. Der große, nördliche Komplex hat drei Bereiche. Der nördliche Teil, zum Gürtel hin gelegen, soll ein reines Gewerbegebiet werden. Daran soll sich südlich ein gemischtes Wohn- und Gewerbegebiet anschließen, dass nach Süden und Osten hin von der autofreien Siedlung abgeschlossen wird. Zwischen autofreier Siedlung und Bahntrasse bleibt die Bundesbahn mit einem Verwaltungsgebäude und einer Werkstatt auf dem Gelände. Die Gesamtzahl der Wohnungen auf dem Gelände soll 750 Wohneinheiten betragen, davon 360 autofrei. Der Verkehr in und aus dem Gelände soll zu 25% über die Werkstattstraße und zu 75% über die Kempener Straße erfolgen. Ein Parkhaus mit maximal 1.000 Stellplätzen im Norden des Geländes soll den größten Teil des "ruhenden" Verkehrs aufnehmen.

Fragen der Bürger

Im Anschluss an diese Vorstellung haben zahlreiche Bürger die Gelegenheit ergriffen und Fragen zu ihrem zukünftigen Wohnumfeld gestellt. Aufgrund der Vielzahl der Wortmeldungen hier eine kleine Auswahl:

- **Frage:** Die Verwaltung hat festgestellt, dass es mehrere tausend an autofreiem Wohnen Interessierte gibt. Warum dann nur 360 Wohneinheiten?
Antwort: Es handelt sich um ein Modellprojekt. Man möchte zuerst die Umsetzung abwarten und die Ergebnisse auswerten, bevor man ein Risiko eingeht. Dasselbe Argument taucht noch einmal auf, als die Frage nach dem Standort Dellbrück gestellt wird, der ja vom Rat der Stadt Köln aufgegeben wurde. Zuerst soll Nippes umgesetzt werden, danach erst ein zweiter Standort.
- **Frage:** Wann werden die Wohnungen bezugsfertig sein?
Antwort: Zum gegenwärtigen Planungsstand ist es noch zu früh für eine konkrete Terminzusage. Mit zwei Jahren muss man aber rechnen.
- **Frage:** Wird es weitere Landesmittel für die Projekt-Entwicklung "Autofrei" geben?
Antwort: Das Land hat bereits die Umfrage der Stadt zum autofreien Wohnen mitfinanziert, wie auch die weitere Begleitung des Projektes. Der weitere Fluss von Landesmitteln für die Autofrei-Planung ist abhängig von dem Vertrag zwischen Stadt und Investor, der die Qualität "Autofrei" für das EAW verbindlich festschreibt. Dieser Vertrag ist noch nicht unterzeichnet.

- **Frage:** Was passiert, wenn der zunächst autofrei eingezogene Mieter später aus beruflichen Gründen ein Auto braucht?
Antwort: Die Siedlung bleibt auf jeden Fall autofrei. Der Mieter kann, wie bei jeder anderen Änderung der Lebensumstände, wie Heirat oder Jobwechsel, den Wohnort wechseln.
- **Frage:** Wird es den Durchstich vom Bahngelände unter den Gleisen hin zur Geldernstraße geben?
Antwort: Die Stadtverwaltung will diesen Durchstich, weiß aber noch nicht, wie dieser finanziert werden kann.
- **Frage:** Wird es den geplanten Teich im Bürgerpark in der Mitte des Geländes geben?
Antwort: Wegen der Nähe zur Kindertagesstätte und zum Biergarten (!) wird aus Sicherheitsgründen auf die Anlage eines Teiches verzichtet.

Rolf Bauerfeind für den ASK e.V.

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Autofreie Siedlung Dellbrück:

Alle Planungen sind gestoppt!

Donnerstag 15.03.2001: Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt auf Antrag der FDP mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen mehrheitlich, "sämtliche Planungen zum Bau einer autofreien Siedlung auf dem Kasernengelände aufzugeben".

Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln nimmt Stellung:

Die FDP will in Köln nicht nur den Autoverkehr fördern, sondern auch zusammen mit der CDU den Bau von Einfamilienhäusern. So kam es im Stadtentwicklungsausschuss zu dem Beschluss, die Autofrei-Planungen für Dellbrück-Moorslede zu beenden und mit der Planung einer Einfamilienhaussiedlung zu beginnen. Damit ignorieren die Parteien die Wohnwünsche von 2.800 Personen, die Interesse an autofreiem Wohnen in Dellbrück haben. Ebenso ignoriert werden die Ergebnisse der Marktuntersuchung der Stadt Köln und das siebenjährige Engagement des Arbeitskreises. Eine der letzten hochwertigen Freiflächen soll mit einem sehr schlechten Verhältnis von Bodenverbrauch und Wohnfläche genutzt werden. Man könnte auch missbraucht sagen. Überflüssig zu erwähnen, dass die Siedlung ganz und gar autogerecht gebaut werden soll. Der Stadtteil leidet schon seit Jahren an zuviel Verkehr, aktuelle Verkehrsuntersuchungen der Verwaltung belegen dies einmal mehr. Wir appellieren an alle Verantwortlichen, diese unsinnige Planung aufzugeben und zu den autofreien Plänen zurückzukehren.

Rolf Bauerfeind für den ASK e.V.

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Autofreier Tag 22. September 2001

Der Kölner Beitrag: autofreie Platzmitte Neumarkt

Am 22. September sperren Städte in Frankreich, Spanien und Italien ganze Innenstädte für den Autoverkehr, andere Städte wenigstens einzelne Straßen. Und in Köln?

Im letzten Jahr verzichtete die Stadt auf eine offizielle Beteiligung, sodass der europaweite autofreie Tag vom Forum Kölner Verkehrsinitiativen gestaltet wurde. Der Ring war abends zwischen Friesenplatz und Rudolfplatz für den Autoverkehr gesperrt und gehörte Inlinern, Kick-Boardern und Radfahrern.

In diesem Jahr will die Stadt Köln sich beteiligen - und blamieren. Ihr Beitrag: Auf dem vom Autoverkehr umtosten und beschallten, schadstoffbelasteten Neumarkt soll ein Mobilitätsmarkt "Alternativen zum Auto aufzeigen und deren Vorteile darstellen" - wohl kaum das in der Charta der Europäischen Union gewünschte deutliche Zeichen für Autofrei. Bemerkenswert ist, dass die Verwaltung zwei Vorschläge für den Standort des Mobilitätsmarktes hatte: den Neumarkt und den Ring zwischen Rudolfplatz und Friesenplatz. Mit dem Argument, "kein Verkehrsteilnehmer soll durch restriktive Maßnahmen gezwungen werden, am autofreien Tag teilzunehmen", lehnten CDU und FDP im Rat eine zeitweilige Sperrung eines kleinen Teilabschnitts der Ringe ab, die keinen daran gehindert hätte, mit dem Auto in die Stadt zu fahren, der es partout will oder muss.

Der Aktionskreis "22. September 2001 in Köln", dem der VCD angehört, hat den Verantwortlichen mitgeteilt, dass er an diesem faulen Zauber nicht teilnehmen wird. Wir werden uns überlegen, wie dem Ansinnen des europaweiten autofreien Tages auch in Köln Geltung verschafft werden kann. Näheres kann im VCD-Büro erfragt werden.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Termine 2001

Autofreie Erlebnistage im Rheinland

Autofreie Erlebnistage haben Konjunktur. Die nachfolgend aufgeführten Termine stellen eine Auswahl dar; allein in Rheinland-Pfalz gibt es 25 bis 30 dieser Erlebnistage, in unserer Region leider erst einen. Wir haben uns auf die Veranstaltungen beschränkt, die von Köln aus innerhalb eines Tages gut erreichbar für eine An- und Abreise auch ohne Auto sind.

Norbert Schmidt,

ADFC Köln und Umgebung e. V.

- **8. Juli: "Erlebnistag Gelbachtal"**
25 km von Montabaur bis Weinähr,
Kontakt: VG Montabaur, Tel.: 02602/12 63 24
- **15. Juli: "Kylltal aktiv"**
30 km von Gerolstein bis Malberg,
Kontakt: TW Gerolsteiner Land, Touristik und Wirtschaftsförderung GmbH,
Tel.: 06591/1380, Fax: 0659/1366
- **19. August: "Ruwertal aktiv"**
10 km von Ruwer bis Riveris,
Kontakt: VG Ruwer, Tel.: 0651/55 124, Fax: 0651/55 159

- **2. September: "Siegtal pur"**
50 km von Siegburg bis Windeck-Schladern,
Kontakt: Rhein-Sieg Kreis 02241/130
- **2. September: "Lustiges Prümthal"**
30 km Olzheim - Prüm - Waxweiler.
Kontakt: Tourist-Information Prümer Land,
Tel.: 06551/505, Fax: 06551/7640 Ti-pruem@t-online.de
- **22. September: Zweiter europaweiter autofreier Tag "In die Stadt - ohne mein Auto"**
Kontakt: Forum Kölner Verkehrsinitiativen (ADFC Köln, Fuss e.V. Köln, VCD Köln u. a.)

Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Informationen:

Fremdenverkehrs- und Heilbäder-Verband Rheinland-Pfalz e.V.
Löhrstr. 103 - 105,
56068 Koblenz,
Tel.: 0261 / 91 520-0,
Fax: 0261 / 91 520-40
E-Mail: info@rlp-info.de,
Internet: www.rlp-info.de (Stichwort: Erlebnistage)

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Neues Schülerticket für 25 DM

Im gesamten VRS-Gebiet Bahn fahren, 365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag, und, wenn es die Beförderungsbedingungen zulassen, ein Fahrrad mitnehmen, das können ab dem 1. August alle Schülerinnen und Schüler weiterführender Kölner Schulen.

Dank der Elterninitiative Kids vahren Bahn (KvB e.V.) gibt es seit einem Jahr im VRS-Gebiet ein Schülerticket - allerdings nur an Schulen, die sich verpflichtet hatten, für alle Schüler das Ticket abzunehmen. Der Preis, den ein Schüler für das Ticket zahlen musste, war damit von der Gesamtzahl der Abnehmer an seiner Schule abhängig.

Jetzt kann jeder Schüler einer weiterführenden städtischen Schule ein Schülerticket für 25 DM/Monat bei den KVB beantragen. Es muss immer für ein Schuljahr, bei späterem Einstieg für den Rest des Schuljahres, abonniert werden. Anträge gibt es in den Schulsekretariaten und in den Fahrgastcentren der KVB. Für freifahrtberechtigte Kinder gilt ein gestaffelter Eigenanteil: für das erste Kind 20 DM, für das zweite 10 DM, jedes weitere Kind fährt umsonst.

Weil keine Elternarbeit mehr notwendig ist und die Abnahmeverpflichtung der Schule entfällt, sind wesentliche Hindernisse für die weite Verbreitung des Schülertickets aus dem Weg geräumt. Interessant ist, wie weit sich das Verhalten der Schüler durch die neu gewonnene Freiheit verändern wird. Vielleicht wird ein Grundstein dafür gelegt, dass für viele später das Auto nicht mehr so wichtig wird. Das Ticket hat man ja sowieso ... Mehr Informationen geben die Schülerticketbeauftragten im Fahrgastcenter Neumarkt gerne auch telefonisch unter den Rufnummern 0221/547-3127 oder 0221/547-3128. Anregungen und Wünsche sind auch per E-Mail (schuelerticket@kvb-koeln.de) möglich.

*Christiane Scheffler, KvB e.V.,
Rüdiger Pohl, VCD Köln & Umgebung*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)
