

Aus der aktuellen Ausgabe 26, Dezember 2000:

- [Linie 154 - Leider kein Märchen](#)
 - [Europaweiter autofreier Tag in Köln - ein Rückblick](#)
 - [Verkehrssicherheitstag des Erftkreises in Frechen](#)
 - ["Clever mobil" sein mit KVB und cambio](#)
 - [Erster Autofrei-Wettbewerb entschieden](#)
 - [Nord-Süd-U-Bahn: Murks für über eine Milliarde DM](#)
 - [Nachts besser heim: Auch nach Gummersbach und Raderthal](#)
 - [Hilfe, die DB Regio kommt!](#)
 - [11.11.2000 - Die Stadt brummte und der ÖPNV kam nicht mit](#)
 - [Ein Blick in die Zukunft im Nordosten Mülheims](#)
 - [Satire I: Freie Fahrt statt Dauerstau!](#)
 - [Satire II: Gleiche Verkehrseinrichtungen für alle!](#)
 - [Bericht von der Bundesdelegiertenversammlung](#)
 - [Mitgliederversammlung 2000](#)
-

Linie 154 -

Leider kein Märchen

In einer kleinen Siedlung am Stadtrand von Köln vollzog sich Wundersames. Eine weitere Siedlung wurde gebaut. Doch dies gefiel einigen AlteinwohnerInnen und BesitzerInnen von schönen Häusern nicht, bringt dies doch Fremde mit sich. Verwaltung und KVB überlegten, wie der Bus 154 die alte und neue Siedlung besser erschließen könnte. Doch kein Bewohner wollte den Bus vor seiner Haustür verkehren lassen. Nach langen Diskussionen wurde ein Probefahrt eingeführt und anschließend die Leute befragt: Der Bus wurde gut genutzt, auch Neukunden waren zu verzeichnen. Und auch die, die vorher skeptisch waren, sind jetzt zufrieden.

Ende gut, alles gut - leider nein. Denn eine kleine, aber feine Gruppe leistet weiterhin massiven Widerstand. Gegen den Mehrheitswillen der BürgerInnen wollen einige AltbewohnerInnen nicht, dass der Bus in ihrer Siedlung verkehrt. Und CDU/FDP im Rat sind ihre braven Gefolgsleute. So beschlossen diese PolitikerInnen, für 100.000 DM eine neue Wendeschleife zu bauen, eine vorher angelegte Busspur wieder abzubauen und den Bus nicht mehr durch die Siedlung zu fahren. Es gibt jetzt eine Stichfahrt in die Siedlung und auf gleichem Weg wieder zurück. Dies ist unattraktiv für die Fahrgäste, es gehen Kunden verloren, und das Defizit der KVB wird größer. Doch was interessiert dies CDU und FDP, wenn es um die Ruhe von Wenigen geht.

Schaut nach Mielenforst, wenn ihr glaubt, dies sei ein Märchen.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Europaweiter autofreier Tag in Köln - ein Rückblick

Nach guten Erfahrungen mit autofreien Sonntagen in Frankreich und Italien wurde der 22. September 2000 von der Europäischen Kommission zum ersten europaweiten Tag ausgerufen. In Köln blieb es den Verkehrsinitiativen überlassen, das Motto "In die Stadt ohne mein Auto" mit Leben zu füllen.

847 Städte und Gemeinden in Europa, darunter 215 in Spanien, beteiligten sich am autofreien Tag. Dort setzten sie das Konzept sehr konsequent um und reduzierten den Autoverkehr um bis zu 46 %. In Deutschland machten 70 Städte offiziell mit.

Und Köln?

Ja, in Köln war alles anders. Mit CDU/FDP-Mehrheit lehnte der Rat den Antrag der Grünen auf eine Beteiligung der Stadt ab. Martha Kölzer, verkehrspolitische Sprecherin der CDU-Ratsfraktion, wand sich herum: *"Die CDU begrüßt grundsätzlich die Idee eines Europäischen Tages 'In die Stadt ohne mein Auto' (...) Aufgrund der bekannten Haltung der CDU ist es nur folgerichtig, dass wir auch Versuche mit autofreien Tagen ablehnen."* Noch peinlicher reagierte Christraut Kirchmeyer, Verkehrsratsfrau der FDP: *"Ich frage in Anbetracht dieses Antrages: Wann gibt es denn mal einen Tag für den Autofahrer?"*

Doch kann Europa an einem Tag autofrei sein und Köln die Insel des Autoverkehrs? Nein, sagten sich die Kölner Verkehrsinitiativen unter Federführung des VCD und organisierten in Eigenregie ein umfangreiches Programm für den Tag.

Mobilitätszentrale für Köln?

Dies war Thema einer Podiumsdiskussion, die am Vorabend des Tages auf Einladung des Arbeitskreises Mobilität der Lokalen Agenda Köln stattfand. Vor fachkundigem Publikum wurde deutlich, dass gute Informationsmöglichkeiten für Nicht-Automobilisierte in Köln immer noch fehlen. Während die Stadt Köln mit vielen Millionen die Autoverkehrsleitung und -lenkung finanziert, müssen die KVB ihre Kundeninformation selber bezahlen.

Verschiedene Aktionen

- Am Morgen des 22. Septembers wurde das **600. Jobticket** bei Netz NRW gefeiert.
- Der **Verkehrsübungsgarten** in Köln-Nippes hatte für alle geöffnet.
- Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung führte das interessierte Publikum durch die zukünftige **autofreie Siedlung** in Nippes.
- Auf zahlreichen **Spielstraßen** wurde der Gedanke der Spielstraße gelebt und verwirklicht. Denn auf diesen Straßen gehört die Fläche allen, und wenn da viele Menschen sind, spielen, stehen, tratschen, dann muss der Autoverkehr Rücksicht nehmen. Mit großer Unterstützung des **Bezirkspolizisten Dieter Kegel** wurden Philipp-Zorn-Straße, Merkenicher Straße und Mönchsgasse zur Spielfläche. Auch das Spielmobil war an diesem Tage hier. Die Initiative BelgischGrün versuchte im Belgischen Viertel, die Neue Maastrichter Straße und den Brüsseler Platz den Menschen ohne Auto wiederzugeben.
- Alle **Schulen** erhielten vom VCD Hinweise, wie der Tag ohne Auto für LehrerInnen, Eltern und SchülerInnen gestaltet werden konnte. Doch leider war die Resonanz sehr gering.
- Auch unser Aufruf an alle neun **Bezirksvertretungen**, sich unabhängig vom Rat am autofreien Tag zu beteiligen, fand nur in Lindenthal und Porz Widerhall. Ist wohl doch nicht weit her mit der vielbeschworenen Eigenständigkeit.
- Auch alle Verkehrsbetriebe sollten sich an diesem Tage beteiligen, der ja die Chance bot, sich als gute Alternative zum Autoverkehr darzustellen. Doch von den Betrieben in unserer

Region haben nur die **Kölner Verkehrsbetriebe** mitgemacht und vor Karstadt auf ihrer Bühne "KVB on stage" ein buntes Programm geboten. Karstadt unterstützte die KVB mit einem Kick-Board-Verleih und Preisen für ein Gewinnspiel.

Straßen anders nutzen - mehrere Demonstrationen

Am Vormittag starteten 50 RadfahrerInnen vom Zülpicher Platz zum ADAC Hauptquartier, um für höhere Bezinpreise zu demonstrieren. Es nervte sie die eklatante **Benzinpreislüge**, die in diesen Tage die öffentliche Diskussion bestimmte.

Unsere Wünsche für den Nachmittag waren sehr weitgehend. Von 16 bis 22 Uhr sollten Kick-Boarder und Inliner Platz haben auf den Ringen.

Die **Kick-Board-Demo** war noch ein Flop. Zur ersten Kölner "After-Business-Kick-Board-Demo" kamen mehr PressevertreterInnen als TeilnehmerInnen. Trotzdem ging der Trupp in flottem Tempo von der Netcologne-Bühne auf die etwa 6 km lange Rundstrecke.

Bei der **Kundgebung** war es schon voller. Gegen 18 Uhr kamen immer mehr Menschen auf Fahrrädern, Kick-Boards und Inlinern zur Bühne auf dem Ring.

Spontan hatte sich der neue Oberbürgermeister Fritz Schramma bereit erklärt, für die BladeNight und die Kick-Board-Demo die Schirmherrschaft zu übernehmen. Herr Schramma fand die Idee eines autofreien Tages sehr gut und will auch einen autofreien Sonntag im nächsten Jahr unterstützen.

"Da der 22. September 2001 ein Samstag ist, könnten wir mit Herrn Schramma und der Stadt Köln einen Kompromiss finden", so Roland Schüler, einer der Initiatoren der Veranstaltung. Hans-Jörg Thiemann-Linden vom VCD- Bundesvorstand forderte in seiner Rede, dass die Inliner und Kick-Boarder als vollwertige VerkehrsteilnehmerInnen anerkannt werden.

Die **Inliner-Demo** war dann ein Erfolg. Zum Start um 19 Uhr waren 2.200 Menschen auf umweltfreundlichen Rollen unterwegs, zur zweiten Runde waren es dann nach Polizeiangabe sogar 3.000. Die Ringe waren gesperrt, und die Route über die Ringe nach Norden zum Rheinufer, dann die Rheinuferstraße vorbei an den Schaulustigen des Saturday-Night-Fevers und dann der Höhepunkt eines autofreien Rheinfertunnels machte allen Beteiligten Spaß. Über den Heumarkt, an staunenden Bauarbeitern beim nächtlichen Abriss des Stadthauses vorbei, und nach den Jubelrufen der Gäste "Bei d'r Tant" kam dann die berüchtigte Neumarktschikane, bevor wieder die Ringe erreicht wurden.

Zusätzlich gab es vom Cologne Speed Team, das die gesamte BladeNight massiv unterstützte, ein attraktives Last-Man-Out. Skater konnten auf den Ringen ein Rennen über zehn Runden austragen. Ein Spaß für alle ZuschauerInnen.

Auffallend waren **Gehzeuge** auf Inlinern. In den Maßen eines Autos, durch Holzlatten sichtbar, wurde aufgezeigt, wie viel Platz ein Auto einnimmt.

Zum Abschluss der BladeNight tanzten dann die Menschen mit und ohne Rollen auf dem autofreien Ring zu Musik des DJs von der Netcologne-Bühne, die so den Tag unterstützten. "Am Ende des Tages gab es das Gefühl von Autofrei und Spaß dabei", so Roland Schüler.

Ausblick

"Und was wird aus dem Tag im nächsten Jahr? Die Schirmherrschaft, die der Oberbürgermeister kurzfristig für zwei Veranstaltungen übernahm, lässt hoffen, dass die CDU-FDP-Mehrheit im Rat über ihren ideologischen Schatten springt und nicht noch einmal verhindert, dass die Stadt mitmacht."

Kommentar von Helmut Frangenberg in der Kölnischen Rundschau vom 23. Sept. 2000.

Willkommen zum 2. Europaweiten Autofreien Tag am 22. September 2001.

Wolfgang Besser

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

13. September 2000

Verkehrssicherheitstag des Erftkreises in Frechen

Der VCD-Bundesverband hatte zum Thema "Tempo 30 in Städten" im Sommer eine Schwerpunktaktion durchgeführt. Auch in Köln hatte der Kreisverband schon 1997 die Stoffbahnen ausgelegt, die die unterschiedlichen Reaktions- und Anhaltewege bei Tempo 30 bzw. Tempo 50 sichtbar machen.

Am 13. September waren wir mit den Stoffbahnen, Hinweisschildern und jeder Menge Luftballons, Aufklebern und Info-Broschüren in Frechen, wo der alljährliche Verkehrssicherheitstag des Erftkreises stattfand. Zusammen mit der Kreispolizeibehörde in Person des Hauptkommissars Dederichs erwarben wir die Aufmerksamkeit mehrerer hundert Schulkinder: Wir lieferten das Material, und Herr Dederichs machte die Show für die Kids. Gegen Mittag war der Tisch leergeräumt, und wir mussten Nachschub im VCD-Büro besorgen (Gab es das schon mal? Wir hatten wirklich viel dabei ...).

Insgesamt eine gute Veranstaltung, an der wir nächstes Jahr auch wieder teilnehmen werden. Die Stoffbahnen und Hinweisschilder können für ähnliche Aktionen in und um Köln (z. B. in Schulen, Jugendhäusern) kostenlos im VCD-Büro ausgeliehen werden.

Sabine Müller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

CarSharing

"Clever mobil" sein mit KVB und cambio

Bus, Bahn und CarSharing in Köln sind jetzt im Kombi-Paket erhältlich. "Clever mobil" heißt das gemeinsame Angebot der Kölner Verkehrsbetriebe und cambio CarSharing.

KVB-Abo-Kunden zahlen nur die Hälfte der CarSharing-Grundkosten. Ein Grund mehr, das eigene Auto zu verkaufen und auf öffentliche Verkehrsmittel und CarSharing umzusteigen. Das Angebot richtet sich an alle Abonnenten eines Monats-Tickets oder 9-Uhr-Umwelt-Tickets und an Inhaber eines Job- oder Semester-Tickets. Wer bei Abschluss des CarSharing-Vertrages seinen Abo-Fahrausweis vorlegt, zahlt bei cambio nur 50 % der einmaligen Anmeldegebühr und der monatlichen Grundgebühr. KVB-Abo-Kunden können so schon für 3,- DM im Monat alle Vorteile des CarSharings nutzen. Neben Neukunden sind selbstverständlich auch alle 2.400 cambio-Kunden in Köln angesprochen: KVB-Abo kopieren, Kundennummer und Stichwort "Clever mobil" notieren und an die cambio-Geschäftsstelle faxen oder schicken. Die monatliche Grundgebühr wird dann halbiert.

Es ist viel passiert

Seit dem cambio-Zusammenschluss der StadtAuto Bremen GmbH, StadtteilAuto Aachen GmbH und der Stattauto Köln GmbH ist viel passiert. Der neue eigene Buchungsservice

arbeitet seit Mai, Preislisten und Geschäftsbedingungen sind seit Juli standardisiert, der neue Marktauftritt "cambio" wurde mit neuem Infomaterial, Handbuch und der ersten Ausgabe des cambio-Journals umgesetzt. Ganz frisch ist die cambio-Website. Es lohnt sich, mal unter www.cambioCar.com zu surfen. Neben ausführlichen Informationen können cambio-Kunden jetzt auch im Internet ihr Stadtauto buchen.

Mit der im Dezember erscheinenden zweiten Ausgabe des cambioJournals wird eine Kapitalerhöhung für weitere Zukunftsinvestitionen eingeläutet: cambio-Kunden können sich an cambio beteiligen und so in doppelter Hinsicht von der cambio-Entwicklung profitieren.

Stellplätze gesucht

Trotz aller Dynamik ist ein Problem geblieben: Stellplätze. Besonders schmerzlich haben dies die Ehrenfelder cambio-Kunden erfahren. Nach Kündigung der Station in der Overbeckstraße zum 30.09.2000 fehlt im Stadtteil ein CarSharing-Angebot. Mit der neuen Station "Barthonia", Venloer Straße, in der Tiefgarage des Barthonia-Forums, wird Ehrenfeld vor Weihnachten wieder bedient. Das wird die Neu-Ehrenfelder nur wenig freuen. Daher ist eine weitere Station in Neu-Ehrenfeld für Frühjahr 2001 geplant, vorausgesetzt, cambio findet Stellplätze ...

Kontakt

cambio Köln
Stattauto CarSharing GmbH
Maastrichter Str. 41-43
50672 Köln
Tel. (02 21) 9 52 11 78
Fax (02 21) 9 52 11 80
E-Mail: koeeln@cambioCar.com
Internet: www.cambioCar.com
Ulrich Ferber

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Arbeitskreis Autofreie Siedlung

Erster Autofrei-Wettbewerb entschieden

Wettbewerb Nippes entschieden

Der städtebauliche Realisierungswettbewerb "Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk in Köln-Nippes incl. Modellprojekt Autofreies Stadtquartier" ist am 26. Juni 2000 entschieden worden. Im April wählte das Preisgericht, dem unsere Sprecherin Angela Schneider-Sedlaczek beratend angehörte, 19 von 79 eingereichten Entwürfen zur vertiefenden Bearbeitung aus.

Aus diesen überarbeiteten Entwürfen wurden die Preisträger ermittelt. Den 1. Preis erhielt das Büro Rössner & Waldmann (Erlangen). Der siegreiche Entwurf bietet eine gute Grundlage für eine attraktive autofreie Siedlung. Die Anlage von Wohnhöfen weist überschaubare Nachbarschaften und zahlreiche kleine Platzanlagen auf, die Gelegenheiten zum Kommunizieren und Spielen geben. In unserer aktuellen Ausgabe des FREIRAUM berichten wir ausführlich über Nippes.

Im August wurden alle Entwürfe im Stadthaus ausgestellt. Um darauf aufmerksam zu

machen, wurde vom Stadtplanungsamt ein Inforundbrief an alle Haushalte verschickt, die sich derzeit im Interessentenverteiler Autofrei befinden. Begleitend zur Ausstellung hat der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V. mehrere Führungen für Interessenten, Anwohner und Fachleute angeboten.

Derzeit überarbeiten die ersten Preisträger ihren Entwurf. Auf dieser Grundlage wird anschließend der Bebauungsplan entwickelt. Bei zügiger Bearbeitung und Durchführung des Verfahrens kann der Bebauungsplan bis Ende Sommer 2001 rechtsgültig werden und die Realisierungsphase beginnen. Wir werden diesen Prozess intensiv begleiten und rechtzeitig alle Interessenten informieren.

Bauplatz Dellbrück-Moorslede

Das Gelände ist laut Auskunft des Bundesvermögensamtes noch nicht verkauft. Es gibt einen interessierten Investor, der bereits mit dem Eigentümer und der Stadtverwaltung Gespräche geführt hat.

Die Vertreter der Bürgerinitiative Heidesiedlung haben sich ungefragt zum Wortführer für ganz Dellbrück aufgeschwungen und wollen wissen, dass die Dellbrücker die autofreie Siedlung ablehnen.

In der ganzen Diskussion ist noch nichts über die Verkehrsführung zu einer autogerechten Siedlung zu hören gewesen. Mit gutem Grund: Seit Jahren ist der Bereich zwischen Bergisch-Gladbacher-Straße und Dellbrücker Hauptstraße notorisch überlastet. Eine neue Siedlung bringt 900 zusätzliche PKW. Das rechnet zumindest die Bürgerinitiative Heidesiedlung selbst vor. Diese Autos werden dieselben jetzt schon überlasteten Verkehrswege nutzen. Das scheint der BI Heidesiedlung aber ziemlich egal zu sein. Das Verkehrschaos ist ja nicht direkt vor ihrer Haustür.

Von der Stadtverwaltung erwarten wir zu Dellbrück noch eine Verkehrsmengen-Untersuchung. Beim Ergebnis rechnen wir mit der Bestätigung unserer Beobachtungen: Die Hauptverkehrswege in Dellbrück sind mehr als ausgelastet. Bei neuen Bauvorhaben sollten Siedlungsformen bevorzugt werden, die möglichst wenig zusätzlichen motorisierten Individualverkehr erzeugen. So, wie sich der Arbeitskreis seit 1994 für eine autofreie Siedlung einsetzt und die der Stadtentwicklungsausschuss 1997 auch beschlossen hat.

Wenn Sie weitere Informationen, den aktuellen FREIRAUM oder Termine von unseren Veranstaltungen erhalten möchten, stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Sie erreichen uns unter:

Telefon: (02 21) 7 39 09 23

Fax: (02 21) 7 32 86 10

E-Mail: RoHbau@t-online.de

Rolf Bauerfeind

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Nord-Süd-U-Bahn

Murks für über eine Milliarde DM

Die Stadt Köln hat ihre Pläne für die Nord-Süd-U-Bahn veröffentlicht. Nach Sichtung der Pläne sind wir mehr denn je davon überzeugt, dass der VCD-Vorschlag zur Führung der Nord-Süd-Stadtbahn der Bessere ist.

Auch der VCD will eine attraktive Nord-Süd-Schienenverbindung vom Breslauer Platz in die südlichen Stadtteile und den Erftkreis – allerdings deutlich billiger und früher realisiert. Unser Vorschlag sah daher eine unterirdische Strecke vom Breslauer Platz nach Süden unter dem Heumarkt in Richtung Rhein vor, die über eine Rampe in der Nähe des Schokoladenmuseums an die Trasse der ehemaligen Rheinuferbahn angebunden wird.

Die städtischen Pläne gehen von einer Eröffnung der Strecke im Jahre 2012(!) aus. Bis dahin sollen über 1,5 Milliarden DM in den Kölner Untergrund verbuddelt werden. Weitere Kosten drohen, denn es wird zu Lasten der Sicherheit und des Komforts für die Fahrgäste massiv gespart.

Die Pläne weisen massive Probleme bei allen Verknüpfungshaltestellen auf. Aus den Fehlern der Vergangenheit, die man etwa an der Haltestelle Neusser Straße/Gürtel besichtigen kann, ist nicht gelernt worden. Aus Kostengründen werden Haltestellen gebaut, die später mit hohem Aufwand überwacht werden müssen. So bekommen die Haltestellen Rathaus und Karthäuserhof eine dreifache Stützenreihe auf dem Mittelbahnsteig und damit viele unübersichtliche Ecken und Durchgänge.

Niveaugleiche Kreuzungen

Zwischen Dom/Hbf, Breslauer Platz/Hauptbahnhof und Rathaus ist ein Gleisdreieck geplant, das an zwei Seiten niveaugleich ausgeführt werden soll. Der Abzweig Dom–Rathaus ist bereits vorhanden, neu gebaut werden die Abzweige Breslauer Platz–Rathaus und Rathaus–Dom/Breslauer Platz. Letzterer ist niveaugleich vorgesehen.

Hier würde ein neuer Problempunkt "Innenstadttunnel" geschaffen. In den sechziger Jahren hat man aus Kostengründen zwei unterirdische niveaugleiche Schienenkreuzungen gebaut - Appellhofplatz und Poststraße - und damit die gravierenden Kapazitätsengpässe im zentralen innerstädtischen Tunnel begründet. Jetzt soll wieder gespart werden. Nach Erachten des VCD an der völlig falschen Stelle, denn für "nur" 70 Millionen DM könnte eine kreuzungsfreie Verknüpfung gebaut werden.

Die Stadt plant zwei neue Verbindungstunnel vom Breslauer Platz zum Rathaus, obwohl auch Tunnel genutzt werden könnten, die schon damals gebaut wurden. Das Argument der Stadt, diese Tunnel seien nicht stadtbaumwagengängig, können wir nicht nachvollziehen.

Die Stadt führt ferner an, ihre Lösung sei gutachterlich geprüft und leistungsfähig. Beides bezweifeln wir. Zum einen haben die Gutachter nur einen Fahrplan entwickelt, um die Verspätungen im zentralen Tunnel zu mindern. Zum anderen ist mit dieser Sparversion keine Kapazitätserweiterung mehr möglich. Wer kann garantieren, dass in zwölf Jahren der 10-Minuten-Takt noch ausreicht? Und wie sieht es zwei, fünf, zehn Jahre später aus? Besonders wenn die Nord-Süd-Stadtbahn den Erfolg hat, den wir wünschen und der aufgrund der Milliardeninvestition auch nötig ist? Für die Zukunft muss gebaut werden, und nicht ein neuer "Appellhofplatz". Der VCD fordert daher eine niveauunterschiedliche und damit effiziente Lösung für den vom Breslauer Platz nach Süden führenden Tunnel.

Sonderstatus Haltestelle Rathaus

Diese Haltestelle soll mitten auf dem Alter Markt direkt vor dem Rathaus liegen. Ein Anschluss an die vorhandenen Tunnelröhren könnte die Lage der Haltestelle verbessern: Durch eine Verlagerung in Richtung Bechergasse wären die Philharmonie, die Museen und das Brügelmannhaus besser erschlossen. Auch Behinderte könnten leichter über Budengasse und Bürgerstraße zur Hohe Straße und zum Rathaus kommen. Bei den städtischen Planungen kommen sie genau vor der Rathaustrasse aus der U-Bahn.

Zudem liegen die Ausgänge mitten auf der historischen Fläche des Alter Marktes und sind aus Gründen des Denkmalschutzes problematisch. Und bei jeder Großveranstaltung (Karneval, CSD) bliebe nichts anderes übrig, als die Haltestelle aus Sicherheitsgründen zu schließen.

Tieflage

Die Nord-Süd-U-Bahn wird in einer sehr großen Tiefe gebaut. Damit entstehen lange Zu- und Abgangswege für die Fahrgäste, die sich auf ihre Reisewege und damit Reisezeit negativ auswirken. Die Schnelligkeit einer U-Bahn als Vorteil für die Fahrgäste wird durch die Wege wieder aufgehoben.

Fazit

Alle Probleme, die durch einen U-Bahnbau hervorgerufen werden, finden sich in dieser U-Bahnplanung wieder und zeigen deutlich auf, dass eine U-Bahn keine Verbesserung für die Fahrgäste bedeutet. Besonders da es ein alternatives Nord-Süd-Verbindungsangebot gibt: Schnelle Schienenverbindung entlang der Rheins für die Fahrgäste aus dem Süden Kölns und dem Umland und attraktive Buserschließung der Neustadt und des Severinsviertels mit kurzen Reisezeiten, Ein- und Ausstiegen an der Oberfläche und vielen Haltestellen.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Nachts besser heim:

Auch nach Gummersbach und Raderthal

Um 1 Uhr will die Mimmy nicht schon schlafen gehen. Von DB und KVB lange Zeit unbemerkt, haben Rheinländerinnen und Rheinländer ihr Freizeitverhalten verändert - und dies auch an Wochenenden außerhalb der Karnevals-Session. So fühlte sich der Kölner VCD schon früh berufen, für die (Auto-)Freiheit der Nachtschwärmer in unserer Region zu streiten: mit Argumenten und Konzepten.

Verbesserungen

Und tatsächlich gibt es seit ein paar Jahr regelmäßig Fortschritte zu begrüßen: Die KVB erkannten zum Beispiel 1997, dass ihre nächtliche Angebotslücke um 4 Uhr ohne Mehrkosten geschlossen werden kann. Seitdem ist Köln an Wochenenden für den Fahrgast durchgehend geöffnet.

Im März 2000 zog die DB nach. Unterstützt von der Landesregierung bietet sie von 0 bis 4 Uhr den Nachtexpress nach Bonn und nach Dortmund an. 27.000 Fahrgäste pro Wochenende auf den Strecken sind der Erfolg, Überlegungen für späte Bahnen auch nach Gummersbach, Euskirchen und Bergisch Gladbach sind die Folge. (Auf der Strecke nach Düren verhindern die nächtlichen Bauarbeiten vorläufig eine Angebotsausweitung.)

Und auch der seit Jahren vom VCD geforderte Kneipenbus vom Dom/Hbf über die Alt- und die Südstadt zur Arnoldshöhe (Linie 132) soll mit dem nächsten Fahrplanwechsel eingeführt werden. Er ermöglicht in Süd-Nord-Richtung erstmals eine gänzliche Verbindung von der Südstadt in die rechtsrheinischen Stadtteile (Umstieg an der Severinstraße oder am Heumarkt).

Entsprechend unserer während des OB-Wahlkampfs vorgelegten Maßnahmenliste soll ferner der einwohnerreiche Stadtteil Lindenthal mit der Linie 136 an den Wochenend-Nachtverkehr angebunden werden.

Mit diesen beiden Projekten wird der nächtliche KVB-Sternverkehr erstmals über das Stadtbahnnetz hinaus auf das Busnetz ausgedehnt.

Das städtische Konzept entspricht allerdings in einem Punkt nicht den VCD-Vorstellungen:

Um das erweiterte Angebot zu finanzieren, soll die Linie 133 nach 22 Uhr auf dem Streckenabschnitt zwischen Chlodwigplatz und Heumarkt eingestellt werden. Der VCD hingegen sah Chancen in einer Finanzierung des Kneipenbusses durch Sponsoren, etwa durch eine Brauerei.

Weiteres Engagement lohnt

Trotz aller Verbesserungen bleiben für unsere Nachtschwärmer noch Mängel, deren Beseitigung das Engagement lohnt:

So ist das neue DB-Angebot nicht mit dem Nachtverkehr der KVB abgestimmt. Nächtliche Bahnen ins Umland können etwa von der Südstadt oder den Ringen aus nicht ohne lange Wartezeiten am Hauptbahnhof erreicht werden. Und während auf vielen Stadtbahnlinien inzwischen der Viertelstunden-Takt bis 0 Uhr fortgesetzt wird, fahren für 20.000 Menschen in Weiden/Lövenich und für ebenso viele in Sülz ab 23 Uhr die Bahnen weiterhin nur halbstündlich. Nachfragegerecht wäre eine Taktverdichtung an Wochenenden auch nach 0 Uhr, zum Beispiel ein 15-Minuten Takt bis 1 Uhr.

Nachtfahrplan

Über das derzeitige offizielle Angebot von KVB und DB, aber auch über die wichtigsten in anderen Fahrplänen nicht erwähnten Einsatzfahrten (Geisterbahnen) informiert der aktuelle **VCD-Nacht-Fahrplan**. Wir haben ihn im September an alle Mitglieder des Kreisverbandes verschickt. Restexemplare sind in unserem VCD-Büro in der Alten Feuerwache erhältlich. Die Prominenz unseres kleinen Heftchens zeigte sich neulich im Ausschuss "Bau und Verkehr" des Stadtrats. Hier wurden die KVB aufgefordert, selbst einen Nachtfahrplan herauszugeben, "wie ihn der VCD seit längerem in privater Regie herausgibt."

Ja, für Mimmy gibt es anscheinend neben Krimis noch eine besonders spannende Nachtlektüre.

Volker Kunstmann/Markus Meurer

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Stadtverkehr

Hilfe, die DB Regio kommt!

In der Zeitung "Takt" der DB Regio AG kündigt Herr Ulrich Homburg als Vorstand der DB Regio AG wahrlich Furchterregendes an:

"Im Nahverkehr sind wir Dienstleister Nummer Eins. Im Stadtverkehr, mit U-Bahn, Straßenbahn oder Bus ist die DB bisher überhaupt nicht vertreten. Das soll sich künftig ändern, denn schon heute beweisen wir mit unseren S-Bahn-Systemen, wie leistungsfähig die DB auch in Ballungsräumen ist ... Für Sie als Kunden bedeutet diese Zusammenarbeit mehr Qualität im Nahverkehr ... Denn Ihre Zufriedenheit ist unser Ziel." Da kann einem ja das Grauen kommen. Die Zufriedenheit der Nahverkehrskunden kann jederzeit auf jedem x-beliebigen Bahnsteig überprüft werden. Züge haben Verspätung oder fallen ersatzlos aus, Informationen sind nicht zu erhalten, die S-Bahnhaltestellen im Kölner Raum sind grauenhaft, die Züge und Nahverkehrswagen haben über 30 Jahre auf dem Buckel, neue Fahrzeuge fallen regelmäßig aus. Im Vergleich mit der DB Regio sind die Kölner Verkehrsbetriebe ein wahrer Goldbetrieb. Will die Bahn allen Ernstes ihren miesen Standard auf U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse übertragen?

Die DB hat im Kölner Raum vor einigen Jahren vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg den Auftrag bekommen, den Schienenverkehr auf der Strecke nach Gummersbach, Euskirchen und zwischen Bonn und Euskirchen zu fahren. Im Vertrag sind Standards von Wagen, Takt und Pünktlichkeit eingearbeitet. Doch trotz zwischenzeitlicher Androhung von Konventionalstrafen wegen eklatanter Missstände bei der Bahn hat sich für die Fahrgäste nicht viel verbessert.

Sonja Klug

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Der Elfte im Elften

Die Stadt brummte und der ÖPNV kam nicht mit

Lag es nun daran, dass der KVB-Chef Schrameyer ein Dortmunder ist und mit dem Kölner Leben einfach nicht klarkommt? Die Rheinländer sind halt ein lebensfrohes Völkchen und immer unterwegs. Und würden dies auch gerne mit den öffentlichen Verkehrsmitteln machen. Doch leider sind KVB und DB Regio Spaßverderber.

Hatte es nach der berechtigten Kritik des VCD am diesjährigen CSD-Debakel noch vollmundig aus dem Hause der KVB getönt: "Wir haben ein Konzept für Großveranstaltungen", sind wir jetzt schlauer: Entweder war der 11. November für die KVB ein ganz normaler Tag, oder ihr Konzept greift noch nicht so richtig.

Zur Erinnerung: Am 11.11. war Karnevalsauftakt. Dieses Jahr an einem Samstag, so dass mehr Jecke als üblich zusammenkamen - war vorhersehbar. Dann war langer Einkaufssamstag - auch bekannt. Zusätzlich spielte der FC mal wieder vor ausverkauftem Hause - konnte man anhand der verkauften Eintrittskarten feststellen (und es stand in der Zeitung). Und bis 3 Uhr morgens fand die erste lange Nacht der Kölner Museen statt. Da die KVB den Shuttlebusverkehr im Auftrag fuhren, war es zumindest in einem Teil des Hauses bekannt.

Und Werbung wurde ja genug gemacht. Aber irgendwie war das den Unternehmen, die in Köln öffentlichen Nahverkehr üben, nicht so richtig bekannt. Jedenfalls wollten mehr Menschen Zug, Bahn und Bus benutzen, als die Unternehmen eingesetzt hatten. Zwar gab es einige Sonderzüge der DB aus dem Umland zum Einkaufsverkehr, doch es waren zu wenig.

- Bahnhof Hoffnungsthal, 10.34 Uhr: In übervolle Talents wurde keiner mehr reingelassen.

Die KVB verstärkten nur die Linie 18 und den 132 - alle anderen Linien fuhren im 15-Minuten-Takt. Es ist unverständlich, warum der 10-Minuten-Takt am Samstag und Sonntag ab 10 Uhr nicht generell gefahren wird - die Kunden im Freizeitverkehr würden es danken. Wenigstens an den verkaufsoffenen Samstagen im November und Dezember ist es Pflicht. Und am 11.11.2000 auch!

Die Folge: Ab dem Vormittag brach der Bahnverkehr zusammen. Die KVB reagierten, und auf den Hinweistafeln wurde "Wegen Großveranstaltungen kommt es zu Fahrplanverspätungen" angezeigt. Und sonst? Nix. Dieser Zustand blieb bis in die Nachtstunden bestehen. Ein Unternehmen, welches für die Kunden da ist, belässt es nicht beim schlechten Zustand, sondern verändert ihn. Mit Zusatzbahnen und Bussen. Genug Zeit wäre ja vorhanden gewesen.

- Lustheide, 18.30 Uhr: Menschen warten auf die Linie 1, die aber nicht kommt. Dafür Sonderzüge nach Merheim, die jedoch keinen mitnehmen. Über 30 Minuten Wartezeit, und nichts tut sich, obwohl zwei Bahnen der Linie 1 fahren sollten.
- Über 20.000 Menschen in den Kölner Museen, Karnevalstreiben in den Kneipen und Gäste zur Kunstmesse - die Nacht brummte. Doch die KVB stellten ihren Betrieb ab 23 Uhr auf den Halbstundentakt um, und ab 1 Uhr gab es den stündlichen Nachtverkehr.
- Neumarkt 23.30 Uhr: Ein Betrieb wie tagsüber, alle warten auf die Bahn.
- Chlodwigplatz, Barbarossaplatz, Zülpicher Platz, frühmorgens 2.30 Uhr: Überall warten Menschen an den Haltestellen auf Züge, die nicht kommen (Taxen auch nicht).

Warum ist es nicht möglich, an solchen Tagen den Nachtverkehr alle 30 Minuten durchzuführen? An wenigen Tagen wird es ja schon gemacht, aber am 30. April, am CSD-Wochenende, zum Ringfest oder am 11.11. wäre es auch angebracht. Die Rheinländer sind ja besonders lebensfroh. Und der rheinische VCD hilft den Imis der KVB und DB Regio gerne bei ihren Konzepten, mit Spaß an der Freud und am Bahnfahren.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Flittard, Stammheim und Dünnwald

Ein Blick in die Zukunft im Nordosten Mülheims

Für den Bereich Flittard, Stammheim und Dünnwald wurde eine "Integrierte Raumanalyse" in Auftrag gegeben, um Planungsempfehlungen und Entscheidungshilfen für die Zukunft zu geben. Rüdiger Pohl nimmt zu dieser Studie aus Sicht des VCD Stellung.

"Integriert" darf sich das Gesamtwerk nennen, da es ökologische und soziale Zusammenhänge sowie die Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigt.

Höhenhauser Markt

Für viel Ärger hat bereits die Empfehlung gesorgt, den Höhenhauser Markt nach Dünnwald zu verlegen. Der Markt dient allen Bürgern im umliegenden Viertel, insbesondere den Senioren, als notwendige Einkaufsmöglichkeit. Viele Kunden kommen zu Fuß oder mit dem Rad. Eine Verlegung würde somit eine Zunahme des Autoverkehrs zur Folge haben. Die in Dünnwald vorgesehene Fläche hat aber nicht das Potential, derart viele PKW aufzunehmen. Das Zentrum in Dünnwald erstickt schon jetzt im motorisierten Individualverkehr. Alles, was hier zusätzlichen Verkehr erzeugen würde, muss vermieden werden.

Honschaftstraße und A3-Anschluss

In der Untersuchung wird erwähnt, dass die Honschaftstraße vom Verkehr entlastet werden muss. Problematisch ist aber die Umsetzung, wenn man nicht nur eine Verlagerung auf andere Ortsteile erreichen oder zusätzlichen Verkehr erzeugen will. Dies wäre aber bei der Anbindung an die ausgebauten Autobahn-Anschlussstelle Mülheim der Fall. Hier kann mit einem erheblichen Zuwachs an PKW- und LKW-Verkehr gerechnet werden. Daher lehnen wir diese Variante ab. Die Entlastung muss durch eine bessere Anbindung an die Stadtbahn

und einen attraktiveren Bustakt erreicht werden. In der Analyse wird daher der A3-Anschluss auch aus ökologischen Gesichtspunkten nicht empfohlen.

Positive Ansätze

Interessant ist die Empfehlung an die Bahn, den Güterverkehr auf der bestehenden Trasse gegen den Personenverkehr nach Manfort zu tauschen und eine Erweiterung als S-Bahnlinie anzustreben. Dies darf aber nicht die vorhandenen Stadtbahn- oder Buslinien reduzieren, so wie dies in Stammheim/Flittard mit der Linie 152 bei Einführung der dortigen S-Bahnlinie der Fall war. Die in der Analyse zu Recht bemängelte Anbindung von Stammheim und Flittard muss endlich wieder korrigiert werden.

Angenehm sind die deutlichen Worte zu den unzureichenden Rad- und Fußverkehrsverbindungen in Dünnwald. In der Analyse wird dieser Verkehr für den Nahverkehr bevorzugt und als entwicklungswürdig bezeichnet. Wir dürfen gespannt sein, welche positiven Folgen das haben wird.

Auch die angemerkt Verbesserung der Radverkehrsanbindung in Richtung Stammheim und Flittard ist überfällig. Hier scheint die erwähnte "nachrangige West-Ost-Verbindung" auch an der sehr unattraktiven Radweg-Verbindung zu liegen, nicht unbedingt am mangelnden Bedarf. Immerhin legt ein erheblicher Teil der Bewohner täglich den Weg zum nahe gelegenen Bayer-Werk zurück. Darunter sind nicht wenige, die aufgrund der schlechten Rad-Anbindung immer noch den PKW benutzen.

Positiv aufgefallen ist uns ferner die Empfehlung für die Wohnbauflächen, die eine Innenverdichtung klar bevorzugt und von einer Neusiedlung auf der grünen Fläche abrät. Wir sehen aber auch die Notwendigkeit, frühzeitig auf die Verbesserung des ÖPNV zu drängen, wenn neuer Wohnraum geschaffen wird.

Highlight

Zur Idee der Reanimation der Bayer-Bahn können wir nur gratulieren. Vielleicht wäre eine ähnliche Lösung wie bei der vorbildlichen ÜSTRA in Hannover möglich. Dort verkehren einzelne Stadtbahnen in Doppeltraktion und teilen sich am Stadtrand in zwei getrennte Linien auf. So könnte beispielsweise ein Wagen der Linie 4 ab Keupstraße als Linie 4b auf dem Mittelstreifen der B8 über das Böckinggelände auf die Bayer-Bahn-Trasse geführt werden. Allein das Potential an KVB-Kunden wäre interessant, die den nordwestlichen Bayer-Pförtner direkt ansteuern könnten.

Ergänzung

Insgesamt möchten wir noch davor warnen, die West-Ost-Beziehungen im ganzen Gebiet zu sehr in den Hintergrund zu rücken. Gerade hier existieren nur sehr unzureichende ÖPNV-Verbindungen, und viele Straßen sind für den Radverkehr nahezu unbefahrbar. Dies gilt auch für die Verbindungen nach Dellbrück, Holweide und Niehl (hier gab es mal eine sehr praktische Fähre!). Es ist nicht so, dass die gesamte Bevölkerung nur "in die Stadt" oder auf die Autobahn will, wenn sie sich auf den Weg macht.

Wer mehr über die "Integrierte Raumanalyse" wissen möchte, kann sich gerne an mich (ruediger.pohl@epost.de oder Tel. 0221/6002003) wenden.

Rüdiger Pohl

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Freie Fahrt statt Dauerstau!

Liebe Kölnerinnen und Kölner!

Ich begrüße Sie ganz herzlich zur Einweihung unseres neuen **Parkhauses im Dom**. Dieses wunderschöne Parkhaus, das es nur in Köln geben kann, widmen wir dem Andenken meines Amtsvorgängers, unserem ehemaligen Oberbürgermeister Harry Blum. Harry Blum gab uns die Richtung vor, als er die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer forderte. Harry wäre heute stolz auf uns, denn die Gleichberechtigung der Autofahrer ist nun fast erreicht. Wie nah wir unserem Ziel schon sind, konnten sie auf der Anreise über die Schilderfreie Gasse und die sechspurige Hohe Straße merken. Auch der Dom ist nach Jahrhunderten der Unfreiheit nicht mehr alleine den Fußgängern und Rollstuhlfahrern vorbehalten. In fröhlichem Miteinander sind hier heute Fußgänger wie Autofahrer, Fahrrad- wie Motorradfahrer, Rollstuhl- und Skateboardfahrer gleichberechtigt vereint. Wir wollen uns mit dem Erreichten aber nicht zufrieden geben. Stillstand wäre Rückschritt! Dass wir weiter Akzente setzen für die Zukunft, sehen Sie schon an der Verlängerung der Grünphasen in der ganzen Stadt.

Eine kleine Rückschau sei erlaubt: Am Ende des vergangenen Jahrhunderts, als in Stadt und Land die Probleme der Autofahrer überhand nahmen, machten die Grünen den Vorschlag, die Verkehrsprobleme der Kölner Innenstadt zu lösen, indem man die Innenstadt abreißt. Meine Parteifreunde und ich waren durchaus nicht immer der gleichen Meinung wie die Grünen, aber ihr Vorschlag stellte sich als richtig heraus. Schon bald begannen wir mit der tatkräftigen Umsetzung der Idee. Nicht alles ließ sich verwirklichen: So der Plan, den Kölner Dom wegen der besseren Verkehrsanbindung ans Kerpener Kreuz zu verlegen. Unsere Merchandising-Partner machten jedoch darauf aufmerksam, dass die Umbenennung in "Bergheimer Dom" empfindliche Einbußen bei der Vermarktung bedeuten würden. Dass wir im Gespräch mit allen unseren Partnern eine bessere Lösung gefunden haben, sehen Sie hier bei unserer heutigen Einweihungsfeier!

Erheblichen Zuwachs an Verkehrsflächen haben wir nun stattdessen durch den Wiederaufbau der Romanischen Kirchen im Phantasialand.

An den Ringen geht der Ausbau der Autokinos weiter. Einen Leckerbissen kann ich Ihnen für den nächsten fußgängerfreien Sonntag ankündigen: Das UFA-Autokino vom Rudolf- bis zum Ebertplatz bietet eine Autodisco. Ich verspreche Ihnen nicht zu viel, wenn ich heute schon sage, dass der Smart-Lambada Kult wird!

Im Laufe des nächsten Jahres wird der Rhein endlich mit einem Deckel geschlossen und überbaut. Die Weiße Flotte im neuen Rheintunnel bekommt eine Lasershow mit dem nostalgischen Rheinpanorama des 20. Jahrhunderts. Auf dem Tunnel gibt es neben der Stadtautobahn für Autofahrer und Inliner den ganzjährigen Weihnachtsmarkt in den Kulissen der ehemaligen Altstadt. Auch die Hohe Straße wird dort wieder errichtet.

Wer in Köln heiraten will, muss demnächst auf Komfort nicht verzichten und kann im Rathaus-Parkhaus getraut werden. Die Einfahrt des neuen Phillip-Holzmann-Parkhauses ist unverwechselbar durch Fassadenelemente der Renaissancelaube des früheren Fußgänger-Rathauses.

Eine erfreuliche Nachricht für unsere Sportsfreunde: Die Zukunft des Ford-Köln-Marathon konnte gesichert werden, indem er in die Kölnarena verlagert wurde. Hinter dem Pace-Car, das uns freundlicherweise von den Ford-Werken zur Verfügung gestellt wird, sind die Läufer unter sich und nicht mehr anderen Verkehrsteilnehmern im Wege. Um dem großen Andrang gerecht zu werden, wird die Kölnarena 6 Tage im Januar komplett für die Läufer angemietet. Die Läuferinnen und Läufer können zu jedem gewünschten Termin starten. Jeden Abend singt Marie-Luise Nikuta live das Motto-Lied des Ford-Köln-Marathons "In Köln geht's rund!". Ein wunderbares Motto, wie ich finde, typisch kölsch. Der Sieger, das darf ich heute schon verraten, bekommt eine ganz besondere Extra-Prämie: Eine Runde beim Großen Preis von Deutschland auf den Ringen im neuen Ford Formel I-Rennwagen.

Der Transrapid bekommt seine zentrale Anbindung an den Dom. Über der Hohe Straße entstehen gerade die markanten Stelzen im gotischen Stil des Domes. Der Name "Hohe

Straße" bekommt nun erstmals einen Sinn.

Da die KVB kurz nach der Privatisierung den Fahrbetrieb bis auf den Schoko-Express eingestellt hatte, haben wir nun vorzügliche Strecken für innovative Verkehrsmittel. So wird die Ost-West-Achse in Richtung Universität bald für die PS-starken Inline-Karts freigegeben. Wenn Sie nach dieser Eröffnungsfeier noch ein wenig Zeit haben, empfehle ich Ihnen: Schauen Sie sich doch ein bisschen im neuen **Parkhaus im Dom** um! Probieren Sie mal die Fahrsimulatoren in den Beichtstühlen aus. Sehr passend ist diese Kombination, denn: Sind wir nicht alle kleine Verkehrssünderlein?

Bevor nun Verkehrsbischof Meisner das **Parkhaus im Dom** auf den Namen "St. Peter und Harry Blum" tauft und anschließend die anwesenden Autos und Rollstühle segnet, möchte ich mich von Ihnen verabschieden. Ich wünsche Ihnen eine gesegnete Heimfahrt und sage im Andenken an unseren früheren Oberbürgermeister: Harry, hol' schon mal den Wagen!

Joachim Risch

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Endlich:

Gleiche Verkehrseinrichtungen für alle!

**Noch ist es nicht offiziell, aber die Pläne liegen fix und fertig in den Amtsschubladen:
Auch Autofahrer sollen künftig in den Genuss von Drückkampeln kommen!**

"Wir können die Ungleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer nicht so fortsetzen", verlautet aus dem zuständigen Amt. "Jedes Jahr werden für viel Geld so genannte Anforderungs-Signalanlagen für Fußgänger und Radfahrer installiert. Nur die Autofahrer bekommen von diesem Kuchen bisher keinen Krümel. Das wollen wir ändern."

Mittlerweile sind die technischen Voraussetzungen geklärt: An Linksabbiegerspuren können die gleichen Ampelmasten wie bei den Fußgängern und Radfahrern genutzt werden, nur dass in ca. 1,85 Meter Höhe ein zusätzlicher Druckknopf für Lieferwagen, Busse und LKW angebracht wird. Für den Geradeaus- und Rechtsabbiegerverkehr wurde lange nach einer optimalen Lösung gesucht; nun ist sie gefunden. "In den Peitschenmasten eingebaute Sensoren erkennen, welcher Fahrzeugtyp vor der Ampel steht. Mit hydraulisch-elektronischem Antrieb wird an einem Leichtmetallstab ein Druckknopfkästchen auf die linke Fensterhöhe des Fahrzeuges heruntergelassen. Der Fahrer kann nun bequem den Drücker betätigen."

Die Mitarbeiter im Amt für Signalanlagentechnik sind stolz auf diese Innovation. "Seit Jahren bekommen wir zu hören, dass wir uns nur um Radler, Fußgänger und Skateboardfahrer kümmern. Wir hoffen, dass diese Investitionen von den Autofahrern nun auch entsprechend honoriert werden", sagt Projektentwickler Toralf Düsenberg. "Schließlich wurde ein Teil des Geldes auch vom Etat für die Signalanlagen der Radfahrer und Fußgänger abgezogen. So haben wir etwas mehr Gleichberechtigung der Verkehrsträger erreicht."

Christoph Reisig

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Bundesdelegiertenversammlung 2000

Umzug nach Berlin beschlossen

Am 11. und 12. November fand in Oberhausen die Bundesdelegiertenversammlung des VCD statt. Markus Meurer vom Vorstand unseres Kreisverbandes war einer der Delegierten. Hier sein kritischer Bericht.

Mit großer Mehrheit (gegen die Stimmen des Kreisverbandes Köln & Umgebung) wurde beschlossen, dass der Bundesverband bis Ende des Jahres 2005 von Bonn nach Berlin umzieht. Begründung der Befürworter: Nur mit einem Hauptsitz in Berlin sei effektive Lobbyarbeit, besonders bei Regierungsstellen und der überregionalen Presse, effektiv und erfolgreich (ein Lobbybüro gibt es dort schon). Die wirtschaftlichen GmbHs des VCD (Versicherungen und Publikationen) sollen in Bonn bleiben. Ein Finanzkonzept und konkrete Planungen für das Vorhaben sind noch auszuarbeiten.

Gewohnt an den für VCD-Versammlungen typischen "sanften" Debattierstil (sachlich, selbstkritisch, kompromissbereit), hoben sich einige Beiträge des Geschäftsführers des VCD, Dirk Flege, deutlich hervor. Aggressive Intonation, Polemik und ein gutes Maß an Selbstgerechtigkeit gegenüber dem höchsten kollektiven Vertretungsorgan des Arbeitgebers: Der administrative Arm des VCD zeigte seine Stärke angesichts einer heterogenen Bundesdelegiertenversammlung, die eben nur einmal im Jahr tagt. Ganz offenkundig jedoch ist die rhetorisch potente und anpackende Administration eine maßgebliche Unterstützung für den Vorstand.

Starke Administration auch beim Haushalt. 52 % voraussichtliche Planüberschreitung bei den Personalkosten im Jahr 2000 - keiner überzeugenden Erläuterung wert. Im Jahr 2001 vierter nicht-ausgeglichener Haushalt in Folge, praktisch keine freie Rücklage mehr, egal!

Stellenplan mit der Wertigkeit der Stellen - Fehlanzeige. Die meisten Delegierten vertrauten Hauptamtlichen und Vorstand, dass durchgehend gut gewirtschaftet wird und nur sinnvolle Projekte durchgeführt werden.

Die strategischen Entscheidungen und Resolutionen könnten ihr demnächst besser in der *fairkehr* im Detail lesen. Bleiben noch die meiner Ansicht nach positiven Personalentscheidungen bei den Vorstandswahlen zu erwähnen. Als Vorsitzende wurde Ute Wiegand-Nehab bestätigt. Der Ostwestfale Jürgen Gellert wurde neuer Bundesschatzmeister. Die meisten Stimmen unter den Stellvertretern erhielt (zu Recht) der Kölner Stadtplaner Hans-Jörg Thiemann-Linden. Es folgten Paul Beeckmans (ein Belgier, der sich bei der EU für VCD-Ziele stark machen will), Matthias Knobloch (schon bisher im Vorstand) aus Magdeburg, Michael Gehrman als "Berufs-Ehrenamt-VCDler" (allerdings bisher im Bundeshauptausschuss) sowie ein Neueinsteiger aus Freiburg, Christoph Erdmenger (fachliche Qualifikation als Geoökologe und Volkswirt außer Zweifel).

Als Highlight wurde von den meisten das ehrenamtlich entwickelte neue Internet-Konzept empfunden: Corporate design auf den Websites sowie ein multifunktionaler Infopool (Informationsaustausch, Wissensdatenbank) für die Aktiven. Demnächst in dieser Hinsicht mehr auch vom KV Köln und Umgebung.

Markus Meurer

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Mitgliederversammlung 2000

Zwei "Neue" im Vorstand des Kreisverbandes

Ein kleiner Teil der Mitgliederversammlung traf sich am 6. Juni zu unserer jährlichen Mitgliederversammlung in der Alten Feuerwache. Nach Berichten über die Arbeit im abgelaufenen Jahr und der Entlastung des Vorstands ging es dann zum Wahlmarathon: Renate Hammacher, Markus Meurer, Jürgen Möllers und Roland Schüler bilden den geschäftsführenden Vorstand. Sie wurden damit ebenso wiedergewählt wie die beiden Kassenprüfer Roland Dittmark und Günter Pröhl. Im erweiterten Vorstand bleiben Reiner Kraft, Rüdiger Pohl, Christoph Reisig und Reinhild Widdig. Erfreulicherweise wurden mit Helga Jochems und Hans-Georg Kleinmann zwei "Neue" in den erweiterten Vorstand gewählt.

Die beiden Neuen

Helga Jochems ist 46 Jahre alt. Sie arbeitet als Cutterin beim WDR. Seit drei Jahren lebt sie ohne Auto, problemlos. Im Einsatz für die Rechte der Radfahrer sieht sie den Schwerpunkt ihrer Arbeit und wünscht sich eine Wiederbelebung der Fahrradgruppe im Kölner VCD. Hans-Georg Kleinmann, freiberuflicher EDV-Berater, ist ebenfalls 46 Jahre alt und hat zwei Töchter. Er möchte sich bevorzugt den Themen "Kinder im Verkehr", "Fahrrad" und "neue Mobilitätskonzepte" widmen.

Inoffizieller Teil

Nach Abschluss des offiziellen Teils berichtete Sabine Müller in einem Diavortrag über ihre zweijährigen Erfahrungen mit dem Verkehrsalltag in Mailand - Köln erschien ihr im Vergleich zu Mailand schon fast als Paradies für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer. Ein kleiner Imbiss, Kölsch und gute Laune rundeten den Abend ab.

Reiner Kraft

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)
