



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in der Region Köln



- **Radverkehr:** Innenstadt durchlässiger
- **VCD:** Rückblick auf die Jubiläumsveranstaltung
- **ÖPNV:** Neuer Halt am Heumarkt

VCD
**Verkehrsclub
Deutschland**

Regionalverband Köln e. V.

(Die neue) Lust auf Last



z. B. Gazelle cabby – günstiges Transportvehikel, für die Brötchentüte zugegeben etwas oversized...



z. B. Bakfiets: sicherer (Kinder-)Transport und allzeit freie Sicht bis zum Horizont aus formvollendeter Holzbox (auf draht)



z. B. Christiania Light – ultimativ leichter Kindertransporter mit viel Stauraum (Radlager)



z. B. Transporter „BlueLabel“ von r-m. Starker Bosch-Mittelmotor. Lediglich die Endlichkeit der eigenen Phantasie setzt seinen vielfältigen Einsatzmöglichkeiten Grenzen.



z. B. Load hybrid von r-m. Setzt Maßstäbe bei der Revolutionierung herkömmlicher Bikes. Aus Last wird lässig.

Schon heute gibt es Perspektiven für ein Leben ohne Stau, Parkplatzsuche und unverhältnismäßigen Energieverbrauch (siehe oben). Ideales Transport- und Fortbewegungsmittel für die Stadt:

Das Fahrrad. Es lässt uns viel Freiheit, hält uns körperlich gesund und sogar geistig fit! Geben wir unserer (Fort-)Bewegung also die Form und Dynamik, die uns gut tut und uns hoffentlich mehr erreichen lässt als nur immer und überall erreichbar zu sein. Gerne stehen wir beim Umstieg zur Seite.

Radlager

Sechzigstr. 6 · 50733 Köln
Tel. 0221-73 46 40
www.radlager.de

Ihre Kölner VSF-Mobilitätsberater

auf draht 

Weyertal 18 · 50937 Köln
Tel. 0221- 44 76 46
www.aufdraht-koeln.de

Stadtrad
Service, Fahrrad...

Bonner Str. 53-63 · 50677 Köln
Tel. 0221-32 80 75
www.stadtrad-koeln.de

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,
das **Jubiläumsjahr** liegt hinter uns. Mit diversen Veranstaltungen zu Themen rund um umweltverträgliche Mobilität konnten wir unsere Arbeit veranschaulichen; als „Sahnehäubchen“ ist sicherlich die Tagung im Straßenbahnmuseum Thiehlenbruch am 26. September zu werten, die auch Interessierte aus anderen Kreisverbänden in NRW und darüber hinaus anzog. Jetzt starten wir in die zweiten 25 Jahre „dicke Bretter bohren“ – mit dem nötigen langen Atem!

Dass sich dies dann und wann auszahlt, ist an der Straße **„Unter Fettenhennen“** erfahbar: Ein jahrzehntelanger unbefriedigender Zustand wurde endlich zum Besseren verändert (siehe Seite 4 und das Titelbild der RHEIN-SCHIENE 49). Überhaupt liegt der Schwerpunkt der vorliegenden Ausgabe auf dem Radverkehr mit seinen Problemen und Lösungsmöglichkeiten.

Für umweltfreundliche Mobilität werden gut informierte Senioren in Zukunft immer wichtiger. Daher wurde jetzt das auf Seite 36 vorgestellte **Seniorenprojekt** in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen gegründet, dem wir viel Erfolg wünschen.

Zuletzt ein Hinweis auf die **Landesgartenschau 2014**, die auf dem Gebiet unseres Regionalverbandes im Voreifelstädtchen Zulpich stattfindet. Für trainierte Radfahrer gewiss ohne ÖPNV erreichbar, ist sie auch für alle anderen Interessierten ein lohnendes Ausflugsziel.

Viel Spaß beim Lesen!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Es gibt etwas zu gewinnen!

Dieses Mal verlosen wir 10 Exemplare des Hörbuchs **„Das Evangelium auf Kölsch“** von Rolly Brings, die uns der Bachem-Verlag dankenswerterweise zur Verfügung gestellt hat.

Um an der Verlosung teilzunehmen, beantworten Sie bitte die folgende Frage:



Welche Stadtbahnlinien halten am Heumarkt ab dem 15. Dezember 2013?

Senden Sie eine E-Mail oder Postkarte mit der richtigen Lösung an:

VCD Regionalverband Köln e. V.
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln
info@vcd-koeln.de

Einsendeschluss ist der 28. Februar 2014.

Die Gewinnerinnen und Gewinner werden unter allen Einsendungen mit der richtigen Lösung ermittelt und erhalten das Hörbuch zugesandt.

Inhalt

Radverkehr

VCD-Erfolg: „Unter Fettenhennen“ gilt „Radverkehr frei“	4
Auszeichnung für autofreie Siedlung Köln	4
Umbau Vogelsanger Straße	5
Kölner Rheinbrücken: Hindernisse für den Radverkehr	6
Velo-Route über die Wälle: Hohes Entwicklungspotenzial	8
„Parken ohne Ende“	9
Mein Weg zur Arbeit: Alternativen zum Automobil	10
Rekordbeteiligung bei Kölner Fahrrad-Sternfahrt	12
Aktuelles zum Radverkehr in Köln	14
Radschnellweg zwischen Köln und Frechen kommt	16
Veranstaltungshinweis: Kölner Eisenbahnbrücken	16

Nahverkehr

Neue Haltestelle Heumarkt: Umstieg mit langen Wegen	18
Lentpark sinnvoll erschließen!	20
Schließfächer geschlossen	20
Neues „AnschlussTicket“ im VRS	22
Chaos auf dem Breslauer Platz	23

Verkehr allgemein

Der verkehrspolitische Blog	24
Behinderungen durch Baustellen: Von Düx noch Kölle	25
Tag des Guten Lebens: Leben statt Parken!	26
Der Brückenschlag von Gleis 1	27
Erfolgreiche Initiative in Müngersdorf	28
cambio: Charsharing – wer hat's erfunden?	30
Neue Initiative zum Klimaschutz: Köln spart CO ₂ !	30

Bahnverkehr

Eigenheiten des Fahrscheinverkaufs bei der Bahn	31
Nur sonntags mit dem Zug nach Zulpich	31
Bahnverkehr zwischen Köln und Düsseldorf	32

Service

Kontakte – Infos – Hilfe	37
--------------------------	----

VCD

Rückblick auf die VCD-Jubiläumsveranstaltung	34
Neues Projekt: „klimaverträglich mobil 60+“	36
Mitgliederversammlung 2013	37
Einladung zum Neujahrstreffen	37
Impressum	37
Kontakte	38
Spendenaufruf	38
Beitrittsformular	38



Für das Titelfoto
danken wir
John S. Camp.

VCD-Forderung wurde umgesetzt

„Unter Fettenhennen“ gilt „Radverkehr frei“

Durch ein kleines zusätzliches Schild erfüllt die Kölner Stadtverwaltung langjährige Forderungen von VCD und Radverkehrsverbänden.

Seit wenigen Wochen ist die Einbahnstraße „Unter Fettenhennen“ am Dom in beide Richtungen für Radfahrer geöffnet. Damit ist jetzt erlaubt, was bislang verboten war, aber aufgrund der fehlenden Alternativen von vielen Radfahrern gezwungenermaßen praktiziert wurde, nämlich aus Richtung Marzellen- oder Kommödienstraße kommend über „Unter Fettenhennen“ in Richtung Wallrafplatz zu gelangen.

Die Freigabe dieser Straße für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr erfolgte im Rahmen flächendeckender Änderungen der Verkehrsregelungen im Kolumbaviertel: Bis auf die Zufahrten zur Tunisstraße sind dort jetzt sämtliche Straßen für den Radverkehr uneingeschränkt nutzbar, also beispielsweise Herzog-, Brücken- und Minoritenstraße. Damit sind wichtige Grundlagen für eine bessere Radverkehrsrouten durch die City gelegt worden.

Es bleibt zu hoffen, dass weitere Maßnahmen folgen, damit endlich durchgän-



Manchmal werden (Radfahrer-)Wünsche wahr: links die Titelseite der RHEIN-SCHIENE Nr. 49 mit einer im Mai 2012 angefertigten Collage, rechts ein aktuelles Foto der Einfahrt in die Straße „Unter Fettenhennen“.

gig gut benutzbare Radverkehrsverbindungen durch die Kölner Innenstadt möglich werden. In seinem Konzept für den Nord-Süd-Radverkehr in Köln hat der VCD hierzu hinreichende Anregungen gegeben (siehe RHEIN-SCHIENE 49/Sommer 2012). Maßnahmen wie



die Öffnung von Wallraf-, Roncalli- und Heinrich-Böll-Platz sowie der Fußgängerzonen Hohe Straße und Schildergasse (außerhalb der Ladenöffnungszeiten) sollten nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Reiner Kraft



DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike 2013

Dritter Platz für autofreie Siedlung Köln

In der letzten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE berichteten wir ausführlich über die Nominierung der Fahrradtiefgaragen in der autofreien Siedlung Köln für den Deutschen Fahrradpreis 2013 in der Kategorie „Alltagsmobilität“.

Im April tagte die Jury, die sich aus Fachleuten der Fahrradindustrie, der Verkehrsplanung, der Verbände sowie Auftraggebern, Projektpartnern und Stiftern zusammensetzte, und verlieh dem Projekt den dritten Platz. Im Auslobungstext der Jury heißt es: „Hier stehen

den Bewohnern sichere Tiefgaragenplätze zur Verfügung, die ausschließlich den Fahrrädern vorbehalten sind. Über eine breite Zufahrt können die Fahrräder jederzeit problemlos von allen Bewohnern, auch von Kindern und älteren Menschen, für ihre alltäglichen Wege genutzt werden.“

Ein Vertreter des Bewohnervereins der autofreien Siedlung sowie einer der Planer konnten am 13. Mai im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses in Münster den Preis entgegennehmen und das Projekt dem Publikum präsentieren.

Hans-Georg Kleinmann



Umbau der Vogelsanger Straße in Köln-Ehrenfeld

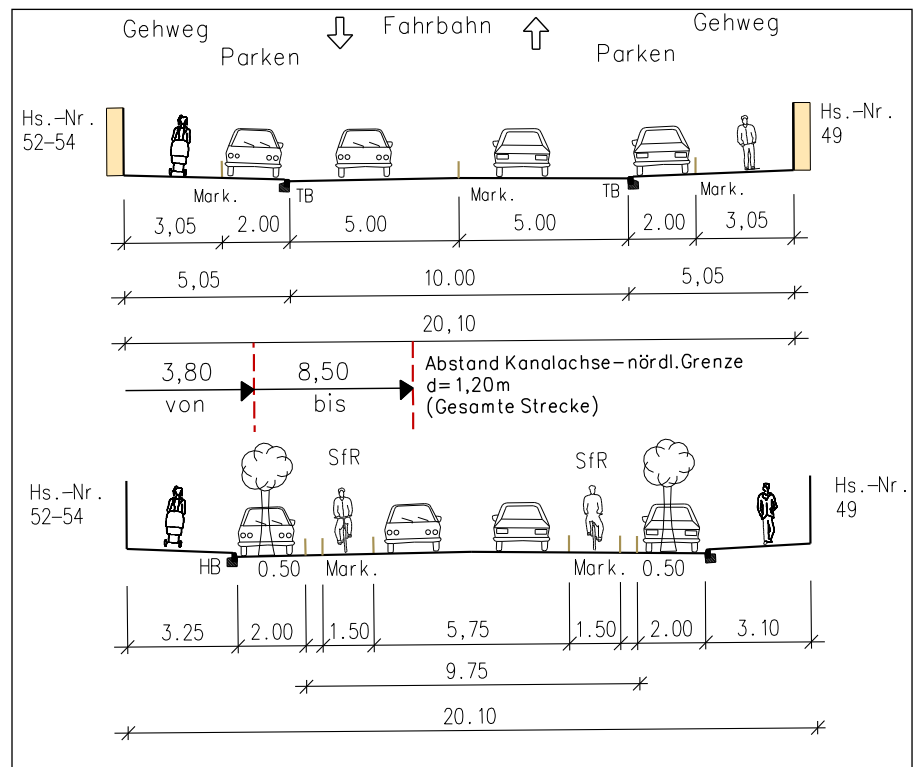
Chancen für Fuß- und Radverkehr nutzen!

Für 2015 plant die Verwaltung den Umbau des etwa einen Kilometer langen stark verkehrsbelasteten Abschnitts der Vogelsanger Straße zwischen Innerer Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel. Auf einer gut besuchten Bürgerversammlung stellte die Stadt Anfang Oktober ihre erste Entwurfsplanung vor, in der unter anderem breitere Bürgersteige, beidseitig markierte Radstreifen und mehr Zebrastreifen vorgesehen waren.

Aus Sicht des VCD ist es wichtig, den Umbau zu nutzen, um gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Wichtige Punkte hierfür sind: breitere Radfahranlagen als die auf der Versammlung vorgestellten 1,50 Meter breiten Schutzstreifen, mindestens drei Meter breite Bürgersteige, Tempo 30 und weniger Autoparkplätze.

Zu hoffen bleibt, dass der angeregte Austausch mit den Bürgern sowohl während als auch im Nachgang der Versammlung zu einem guten Ergebnis führt. Bietet sich eine solche Chance doch nur alle paar Jahrzehnte!

Nicole Preiser



Die Vogelsanger Straße im Querschnitt: oben der Ist-Zustand, unten der auf der Bürgerversammlung vorgestellte Planungstand zum Umbau [Quelle: Stadtverwaltung Köln].

perpedalo
velomarketing & event

Glühwein-Fahrt

ConfiBike-Fahrt

KÖLN & BONN ERFAHREN
VERSCHENKEN SIE
GUTSCHEINE!

JOBS für die Saison 2014
Fahrer & Stadtführer

Moselstr. 68 (Südbahnhofnähe)
50674 Köln

Telefon: (0221) 60 47 89
E-Mail: info@perpedalo.de
Internet: www.perpedalo.de

Kölner Rheinbrücken

Hindernisse für den Radverkehr beseitigen

Die notwendige Sanierung der Kölner Rheinbrücken sollte auch dazu genutzt werden, endlich gute Fahrradverbindungen zu schaffen.

Der Fahrradverkehr in Köln boomt, wodurch die Defizite der Radverkehrsinfrastruktur immer offensichtlicher zutage treten. Dies gilt insbesondere auf den zentralen Achsen. Während der VCD auf der Nord-Süd-Verbindung erste Verbesserungen erreichen konnte, sind die Möglichkeiten, über den Rhein zu gelangen, meisthin unzureichend.

Bereits bei der zweiten Kölner Fahrraddemo Mitte der neunziger Jahre war dieser Missstand das Hauptthema. Seitdem haben sich – wie leider allzu oft – die Bedingungen kaum verbessert. Lediglich die Einführung des Zweirichtungsverkehrs auf der Südseite der Deutzer Brücke kann positiv vermerkt werden. Ansonsten warten die Kölner Radlerinnen und Radler weiterhin darauf, direkt, sicher und legal die Rheinseite wechseln zu können.

Chance Brückensanierung

Auf Grund ihres Alter und der hohen Belastungen müssen in den nächsten 15 Jahren fast alle Kölner Brücken grundlegend saniert werden. Damit besteht die einmalige Chance, die Belange des Radverkehrs – und auch der Fußgänger – grundlegend zu verbessern. Bei Investitionen im dreistelligen Millionenbereich muss deutlich mehr geschehen als lediglich den Fahrbahnbelag zu erneuern oder andere kosmetische Reparaturen vorzunehmen. Der Fokus darf nicht auf der Wiederherstellung der Tragfähigkeit und des Status quo liegen,

sondern muss auf die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel gesetzt werden. Eine zentrale Forderung ist die Realisierung von Zweirichtungsradwegen auf allen Brückenseiten, um die Notwendigkeit zu verringern, Autofahrbahnen und oft auch Stadtbahngleise queren zu müssen.

Aus der Vielzahl von Mängeln der Rheinbrücken in Köln werden nachfolgend einige wichtige exemplarisch vorgestellt.

Südbrücke

Die Sanierung der Gehwege auf der Südbrücke ist mittlerweile abgeschlossen. Trotz der leichten Verbreiterung sind diese mit etwa zwei Metern weiterhin schmal, woran sich in absehbarer Zeit auch nichts mehr ändern wird. Die an den Treppen bisher nur einseitig vorhandenen Schieberillen sollten kurzfristig auch auf der zweiten Seite installiert werden. Ebenso ist die Öffnung der Verbindung über die Rheinuferstraße zum zweiten Treppenturm am Friedenspark anzustreben. Für die Barrierefreiheit der Brücke muss die Planung für die Rampen zügig vorangetrieben werden.

Severinsbrücke

Die Severinsbrücke wurde in den fünfziger Jahren gebaut und atmet die Vision der autogerechten Stadt. Ein Blick auf das Luftbild lässt eher an ein Autobahnkreuz als eine innerstädtische Verbindung denken. Dementsprechend fallen die Zu- und Auffahrten für den Radverkehr aus. Es wird kaum jemanden geben, der auf Anhieb den legalen Weg findet. Zudem sind diese in Teilen Lehrbuchbeispiele für die Schaffung von Angst-



Deutzer Brücke: Engstelle am Hotel

räumen. Des Weiteren fehlen wichtige Anschlüsse etwa in Richtung Kalk oder zum Barbarossaplatz. Eine schlechte Oberfläche und teilweise unzureichende Breiten runden das schlechte Bild ab.

Deutzer Brücke

Im Vergleich mit den anderen Brücken, bietet die Deutzer Brücke noch die besten Möglichkeiten, mit dem Rad legal über den Rhein zu gelangen. Daher ist sie die von Radfahrern am häufigsten genutzte Verbindung. Trotzdem bestehen auch hier deutliche Mängel. Die Führungen zur und von der Brücke haben ein erhebliches Optimierungspotenzial. Klassiker sind die mit dem autogerechten Umbau der Siebziger gekappte Verbindung zur Deutzer Freiheit oder der mit diversen Ampelstopps und einer im Weg stehenden Werbetafel garnierte Zick-Zack-Kurs am südlichen Heumarkt vor dem Maritim-Hotel.

Hohenzollernbrücke

Hier ist die Situation absurd, da der Radverkehr nur einseitig berücksichtigt wurde. Von Deutz führen auf beiden



Südbrücke: schmale Wege



Severinsbrücke: autogerechten Stadt



Hohenzollernbrücke: nur selten so leer

Seiten gut befahrbare Rampen auf die Brücke. Auf der linksrheinischen Seite besteht die einzige legale Führung für den Radverkehr aus einer Serpentinestrecke von und zum Rheingarten, die nie dafür vorgesehen war und jeglichen Normen widerspricht. Die Verbindung am Museum Ludwig vorbei zum Roncalliplatz ist verboten. Auf der Nordseite gibt es lediglich eine Treppe. Die seit langem vorgesehene Weiterführung mit einer Rampe zum Breslauer Platz fehlt nach wie vor.

Zoobrücke

Diese städtische Brücke hat zwar eine autobahnartige Anmutung, könnte aber mit radfahrgerechter Gestaltung trotzdem eine attraktive Verbindung für den Alltagsverkehr werden. Ein wesentlicher Schritt ist die bessere Trennung von Auto(fahr)bahn und Radweg. Bisher besteht die Trennung aus einer sehr niedrigen Barke. Bereits mit einer Glaswand oder halbhohen Trennung ist eine deutliche Verbesserung zu erreichen. Ein Highlight sind die auf dem Radweg eingestreuten Nothaltebuchten für den Kfz-Verkehr. Hier wird der Radverkehr über schmale Rampen auf den Fußweg geführt – so schmal, dass dies mit einem Dreirad oder Anhänger kaum möglich ist. Auch ist auf beiden Seiten die Fahrbahnoberfläche mangelhaft.



Zoobrücke: Fahren an der Autobahn

Zudem sind die Zufahrten unzureichend. Auf Deutzer Seite sind die Rampen in den Rheinpark für Radfahrer verboten und die legalen Abfahrten enden im Niemandsland. Ebenso fehlen direkte Verbindungen, zum Beispiel in Richtung Nippes.

Mülheimer Brücke

Diese Brücke soll ab 2015 als erste saniert werden. Sie ist derzeit zu eng für einen Zweirichtungsverkehr. An den Py-

lonen gibt es zudem unzureichende und daher unfallträchtige Sichtbeziehungen, eine Situation, die im Zuge der Sanierung unbedingt verbessert werden muss.



Mülheimer Brücke: kritische Pylons

Auch an der Mülheimer Brücke sind die Anschlüsse nur mangelhaft. Vom linksrheinischen Rheinuferadweg, dem wichtigsten Zuweg, geht es nur über eine Treppe auf die Brücke. Die fahrbare Alternative verlangt einen deutlichen Umweg und ist kaum zu finden.

Autobahnbrücken

Die beiden Autobahnbrücken haben zwar kein so hohes Radverkehrsaufkommen, sind aber wichtige Verbindungen an den Stadträndern und in den Außenbezirken. Die Fahrradwege der Rodenkirchener Brücke sollten breiter sein. Insbesondere die kaum einsehbaren Begegnungsstellen an den Brückenpfeilern sind zu eng. Die Auf- und Abfahrten hingegen sind komfortabel, so dass diese Brücke insgesamt für das Verkehrsaufkommen durchaus ausreichend ist. Allerdings hatte man hier andere Hindernisse zu überwinden. Im Dickicht unterschiedlicher städtischer Zuständigkeiten war der Winterdienst

untergegangen. Erst nach Intervention von Nutzern und Verbänden ist dieser inzwischen gewährleistet.

Die Leverkusener Brücke soll wegen Bauauffälligkeit bis 2020 neu gebaut werden. Hierbei sind die Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern, die auf Autobahnen nicht zugelassen sind, von Beginn an zu berücksichtigen und die Defizite der Rodenkirchener Brücke zu vermeiden.

Chance nutzen

Mit der Sanierung der Brücken hat die Stadt Köln die große Gelegenheit, den Radverkehr erstmalig angemessen zu berücksichtigen und alte Planungsfehler zu korrigieren. Nahezu überall bestehen erhebliche Mängel bei den Zuwegungen. Des Weiteren sind die Breiten auszubauen und Hindernisse zu beseitigen.

Daneben bestehen auch Defizite, die unabhängig von der jeweiligen Sanierung und damit wesentlich früher in Angriff genommen werden können. Ein Beispiel ist die direkte Führung des Radverkehrs vom Gotenring in Deutz auf den Radweg der Severinsbrücke. Zum Start reicht hier bereits eine Bordsteinabsenkung und die Markierung der Radverkehrsführung.

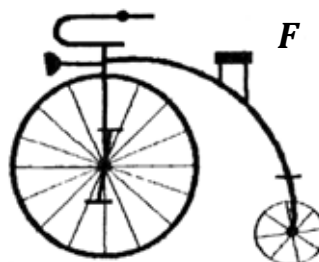
Detaillierte Konzepte und Forderungen zu den einzelnen Brücken wird der AK Radverkehr der Verwaltung und Politik sowie in der RHEIN-SCHIENE vorstellen. Das Fahrrad soll und wird im innerstädtischen Raum weiterhin stark an Bedeutung gewinnen. Je mehr Möglichkeiten der einfachen, gefahrlosen und komfortablen Querung des Rheins man anbietet, desto eher werden diese auch genutzt.

Ralph Herbertz



R.E.I.N.E.N.

Stephan Reinen



F A H R R Ä D E R

Zubehör

Ersatzteile

Tel.: 0221-388533

FAX: 0221-3762375

Bonner Str. 244 * 50968 Köln-Bayenthal

Mo.: 15.00-18.30 ** Di.-Fr.: 10.00-13.00 und 15.00-18.30 ** Sa.: 10.00-14.00 Uhr

Fahrradverbindung über die Wälle

Hohes Entwicklungspotenzial

Die innerstädtische Velo-Route über die Wälle zeichnet sich durch vielfältige Mängel aus. Doch aus ihr könnte noch etwas werden ...

Exakt um 12:25 Uhr atmeten am Montag, den 22. April 2013, die Teilnehmer der Fahrradmängeltour hörbar auf: Genau um diese Zeit hatten die Vertreter von Politik, Polizei, Stadtverwaltung, Presse und Verkehrsverbänden nämlich den sehr engen und hochfrequentierten Fahrradweg entlang der Ringe verlassen und bogen gerade in den autoverkehrsarmen und beinahe beschaulich wirkenden Mauritiuswall ein.

Welch ein Unterschied zur Hektik auf den Ringen, wo sich die Fahrradfahrer permanent am Limit bewegen müssen. Dabei hat die Stadt Köln die Strecke über die Kölner Wälle schon seit einigen Jahren als Velo-Route ausgeschildert und bereits an etlichen Stellen baulich für einen komfortablen Fahrradverkehr ertüchtigt. Allerdings bei weitem nicht genug. Die Fahrradgruppe RadExpress-WegKöln (REWK) hat nun im Rahmen

einer Besichtigungstour eine umfangreiche Mängelliste erstellt, die hier auszugsweise wiedergegeben wird:

- unklare oder unzureichende Führung des Radverkehrs bei der Querung von verkehrsreichen übergeordneten Straßen, vor allem in Höhe des Friesen-, Rudolf- und des Barbarossaplatzes,
- bei den Lichtsignalanlagen kein Vorrang für den Radverkehr,
- keine vollständige Öffnung für den Fahrradverkehr in beiden Fahrtrichtungen,
- etliche Engstellen durch parkende PKW-Stellplätze,
- fehlender Lückenschluss zwischen der Straße „An der Bottmühle“ und dem Rheinufer,
- einige Platzkonflikte mit der Außen-gastronomie.

Trotz der besagten Mängel verdient diese schnelle und sichere Fahrradverbindung über die Wälle nach Meinung der REWK-Gruppe bereits heute wesentlich

mehr Beachtung durch den Radverkehr und sollte viel stärker beworben werden. Eine Widmung als Fahrradstraße sowie eine deutliche farbige Markierung zumindest an den Einmündungsbereichen könnte hier schnell und kostengünstig umgesetzt werden. Und die Abarbeitung der Mängelliste sollte eine hohe Priorität bekommen.

Hans-Georg Kleinmann



RadExpressWegKöln hat noch einiges vor

Nicht nur um die Ertüchtigung der Wälle zu einem Radschnellweg kümmert sich die Projektgruppe RadExpressWegKöln. Diese agile Gruppe von engagierten und hoch motivierten Radfahrern hat sich die Einrichtung von innerstädtischen Radschnellwegen auf ihre Fahnen geschrieben und sucht noch weitere Mitstreiter, um in Köln ein flächen-deckendes Schnellwegenetz in einer hohen Qualität zu erreichen.

Weitere Infos unter www.rewk.de



Die parallel zu den Ringen (gestrichelte Linie) geführte Velo-Route über die Wälle (rote Linie) hat Potenzial für einen Radschnellweg. In der Karte sind einige kritische Punkte markiert, die bei einer Umsetzung zu beheben sind, etwa die unschöne Unterbrechung am Rudolfplatz (oben). Engstellen durch Parkplätze (unten) sind zu beseitigen.

Parkplätze und Verkehrssicherheit

„Parken ohne Ende“

Unter diesem Titel hat die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW, der auch die Stadt Köln angehört, eine Broschüre herausgegeben, die sich der Parkproblematik des Kfz-Verkehrs widmet.

In einer Studie, die der Broschüre zugrunde liegt, gaben drei von vier Gemeinden an, dass parkende Autos den Raum blockieren, der zur Entwicklung der Nahmobilität – sprich für Fußgänger, Fahrradfahrer und ÖPNV – notwendig ist. Als Umweltverband, der sich für die Mobilität aller Verkehrsteilnehmer einsetzt, können wir nicht hinnehmen, dass diese durch parkende Autos in vielfältiger Weise behindert wird. Wer in Köln viel unterwegs ist, wird feststellen, wie oft Bürgersteige, Radwege und sogar Schienen zugeparkt werden. An Kreuzungen oder an Einmündungen führt dies meist zu Sichtbehinderungen und nicht selten zu Unfällen, davon ein großer Teil mit Kindern als Opfer.

Während in dieser Studie 80 Prozent der Anwohner von Straßen das Autoparken als Problem ansehen, haben Kunden, die ein Geschäft aufsuchen, nur zu 27 Prozent ein Parkplatzproblem, Handwerker und Lieferanten nur zu einem Drittel. Viele Geschäftsinhaber beklagen sich, wenn auf einer Einkaufsstraße Parkplätze wegfallen. Dabei ergaben Verbraucherbefragungen, dass Fußgänger, Fahrradfahrer und ÖPNV-Benutzer den größten Teil des Umsatzes erbringen. So kam es vor zwei Jahren während des KVB-Streiks zu einem starken Umsatzrückgang bei den Geschäften auf der Neusser Straße.

Die oft in zweiter Reihe – meist auf dem Fahrradschutzstreifen – haltenden oder parkenden Autos behindern nicht nur den fließenden Verkehr, sondern nötigen oft die Zweiradfahrer zu nicht selten gefährlichen Ausweichmanövern. Auch Fußgängern ist es oft nicht möglich, zu zweit nebeneinander herzugehen, da der Bürgersteig durch parkende Autos eingeengt wird. Ganz zu schweigen von Menschen, die in ihrer Bewegung eingeschränkt sind. Sie haben nicht selten Schwierigkeiten, durch Falschparker an abgesenkten Bordstei-

nen den Bürgersteig zu erreichen. Auch die Feuerwehr beklagt sich darüber, dass parkende Autos ihren Einsatz behindern.

Fazit

Es darf nicht sein, dass parkende Autos die Lebensqualität der Bevölkerung derart stark beeinträchtigen, wie das in Köln sehr häufig zu beobachten ist. Auch die Nutzung der Gehwege als kostenlose Parkplätze sollte nicht länger hingenommen werden. Politik und Verwaltung trauen sich oft nicht, Parkplätze anderen Nutzungen zuzuführen, was sich beispielsweise zeigte, als angedacht war, am Höniger Weg in Köln-Zollstock für mehr Radverkehrssicherheit einige Stellplätze wegfallen zu lassen. In Zukunft müssen andere Wege beschritten werden, um die Stadt als Lebens- und Bewegungsraum lebendig werden zu



Autofahrer, die Fahrradstreifen zuparken, wie hier an der Neusser Straße in Köln-Nippes, gefährden Fahrradfahrer und Fußgänger.

lassen. Am „Tag des guten Lebens“ in Ehrenfeld konnten sich viele Bürger ein Bild davon machen, wie es ist, wenn keine Autos den öffentlichen Raum beeinträchtigen: Ungehindert konnte auf der Straße gelebt und gespielt werden.

Bernd Herting



FRIEDENSBILDUNGSWERK	
Bildungsurlaub Mediation Sprachen	
Info: www.friedensbildungswerk.de	Mediation – Sechsstufige Fortbildung zur/ zum MediatorIn (150 Std.)
	Sprachen – Hocharabisch – Russisch – Polnisch Neugriechisch – Niederländisch
	Politische Bildung – Vorträge zu Fragen von Krieg Frieden und Politik & Gesellschaft
	1914 bis 2014 – 100 Jahre 1. Weltkrieg Veranstaltungsreihe ab 14. März 2014 im Friedensbildungswerk in 50667 Köln
Friedensbildungswerk Köln Obenmarspforten 7-11, 50667 Köln E-Mail: fbkkoeln@t-online.de Telefon: 0221 9521945	
	

Mein Weg zur Arbeit

Alternativen zum Automobil

Dieser Artikel, der in der nächsten Ausgabe fortgesetzt wird, soll zeigen, dass es für den Weg zur Arbeit durchaus Alternativen zum Auto gibt.

Auf die Frage „Welche der folgenden Gründe führen dazu, dass Sie nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren?“ antworteten nach einer Umfrage des Bundesverkehrsministeriums 56 Prozent der Befragten mit „zu weit“, 34 Prozent mit „zu langsam“ und 21 Prozent mit „zu anstrengend“ – Mehrfachnennungen waren möglich. Genau hier könnte ein Pedelec oder ein E-Bike eine gute Alternative zum Auto darstellen.

Gerne mag die werbe Leserschaft auch über ihren eigenen Weg zur Arbeit berichten – die Redaktion freut sich schon jetzt auf interessante Beiträge!

Christoph: 12 Kilometer von Köln-Zollstock nach Frechen mit dem Pedelec

Unser erster „Proband“ ist Christoph, der täglich die Strecke von Köln-Zollstock nach Frechen und zurück mit seinem Pedelec zurücklegt.

Seit wann nutzt Du das Pedelec? Seit April 2012, damals hat sich mein Weg zur Arbeit von 6 auf 15 Kilometer erhöht. Vor Änderung meines Arbeitswegs bin ich die 6 Kilometer mit einem „normalen“ Rad gefahren.

Wie ist der Zeitvergleich zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln? Durch das Pedelec bin ich etwa

10 Minuten schneller als mit einem Fahrrad ohne elektrische Unterstützung, mit dem ÖPNV bin ich rund 20 Minuten länger unterwegs als mit dem Pedelec.

Sind beim Pedelec Probleme oder Pannen aufgetreten? Bislang noch nicht.

Fährst Du auch bei schlechtem Wetter? Ja.

Bist Du nach der Ankunft meeting-tauglich (Frisur, Schweiß)? Durch eine Umkleidemöglichkeit bin ich auch meeting-tauglich.

Wie hoch war der Anschaffungspreis? Mein Pedelec hat rund 2.400 Euro gekostet. Ich habe mich beraten lassen, habe dann aber das Vorjahresmodell gekauft, also ein anderes als das empfohlene Modell.

Wie hoch sind die monatlichen Betriebskosten? Die reinen Stromkosten schätze ich auf unter 10 Euro im Monat.

Was kannst Du zur Ladezeit und zur Reichweite des Akkus sagen? In meinem bevorzugten Unterstützungslevel muss ich alle zwei Tage den Akku aufladen (fünf bis sieben Stunden Ladezeit). Die Akkuleistung hat in den letzten Wochen spürbar nachgelassen, so dass ich mich mit dem Akku-Thema befassen muss.

Wie kommst Du zur Arbeit, wenn das Pedelec einmal defekt ist? In den 18 Monaten hatte ich noch kein ernsthaftes technisches Problem. Sollte so etwas auftauchen, kann ich jederzeit auf den ÖPNV umsteigen.

Hast Du diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten? Im Betrieb habe ich einen überdachten Abstellplatz, jedoch ohne eine Möglichkeit zum Anketten.

Welches Fazit würdest Du ziehen? Sehr schön: Die Fahrt durch Stadtwald und Feldwege macht Spaß; allerdings gibt es oft auch große Temperaturunterschiede, die man bei der Kleidung berücksichtigen muss. Nicht schön: Auf der gesamten Strecke gibt es keine Unterstellmöglichkeit bei plötzlichem Niederschlag.



Melani an der überdachten Fahrradabstellanlage ihrer Arbeitsstätte

Melani: 25 Kilometer von Köln-Vogelsang nach Monheim mit dem E-Bike

Unsere zweite „Probandin“ ist Melani – sie legt täglich die Strecke von Köln-Vogelsang nach Monheim und zurück mit ihrem E-Bike zurück.

Seit wann nutzt Du das E-Bike? Seit Anfang Juli 2013. Im Dezember 2012 sind wir aus der Innenstadt nach Vogel-sang gezogen. Nach einigen Monaten habe ich mich nach einem Fahrzeug für die Pendelstrecke zur Arbeit umgesehen.

Auf meiner täglichen Strecke fahre ich durch Tempo-30-Zonen, auf dem Militärring oder abseits aller Straßen durch Wald und am Rhein entlang. Da ich die Straßen und nicht die Radwege nutze, komme ich deutlich schneller voran (weniger Schikanen, keine Bedarfsampeln etc.). Es hat aber einige Zeit gedauert, bis ich die Unterschiede zum „normalen“ Rad verinnerlicht hatte. Die anderen Verkehrsteilnehmer unterschätzen einen und auch man selber schätzt sich anfangs nicht immer richtig ein.

Vor dem Umzug habe ich knapp 60 Minuten zur Arbeit gebraucht, egal ob ÖPNV oder Fahrrad. Darüber hinaus hatte ich die Möglichkeit, mich von Kollegen mitnehmen zu lassen. Nach dem Umzug fiel die Möglichkeit der Fahrgemeinschaften weg und die Zeit für den Nahverkehr verlängerte sich deutlich. Daher habe ich versucht, täglich



Christoph auf seinem Pedelec

mit dem „konventionellen“ Fahrrad zu pendeln. Das war nach wenigen Wochen eine Qual. Nach Hause kommen, aufs Sofa; wenn man verabredet war, erst unter die Dusche und sich dann nochmal raus quälen. Mit Spaß am Radfahren, das musste ich zugeben, hatte das nichts zu tun.

Meine Anforderungen: lautlos und geruchlos. Einfach nur Fahrspaß und keine fossilen Brennstoffe für den Antrieb. Darüber hinaus sollte das Fahrzeug mir Zeit und Kraft sparen, so dass ich abends nicht total verschwitzt und erschöpft zu einer Verabredung erscheine. Da ich wetterfest bin, brauche ich keine Karosserie und somit weniger Platz in der Garage.

Die Fahrzeugklasse stand somit bald für mich fest: Ein E-Bike musste es sein. Es stinkt nicht, man hört es nicht, und es lässt mir den Spaß am Radfahren – mal mehr mal weniger aus eigener Kraft – je nach Tagesform, aber nie ohne. Ein einfaches Pedelec (bis 25 km/h) schied von vorneherein aus, da es meine Spitzengeschwindigkeit senken würde und ich somit über eine Stunde Fahrzeit pro Strecke bräuchte.

Wie ist der Zeitvergleich zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln? Mein Arbeitsplatz liegt gut 25 Kilometer entfernt, mit dem ÖPNV benötige ich etwa 90 Minuten, mit einem Auto 30, mit einem konventionellen Fahrrad 70 und mit dem E-Bike 50 Minuten plus Umziehen.

Sind beim E-Bike Probleme oder Pannen aufgetreten? Nach über 3.000 Kilometern in 4 Monaten kann ich glücklicherweise noch nichts über Probleme oder Pannen berichten.

Fährst Du auch bei schlechtem Wetter? Ja.

Bist Du nach der Ankunft meetingtauglich (Frisur, Schweiß)? Glücklicherweise stehen uns auf der Arbeit Duschen und Spinde zur Verfügung.

Wie hoch war der Anschaffungspreis? Ein solch gut ausgestattetes E-Bike kostet ca. 4.500 Euro.

Die Beratung war hervorragend, da der Fahrradhändler meines Vertrauens auch im Bereich der Elektroräder viel Erfahrung hat. Nach vielen Tagen Testfahren hatte ich mich für ein recht komfortables Modell entschieden: vollgefedert, mit effizientem Motor (36 V) und großem Akku (11 Ah also 400 Wh), um die 50 Kilometer täglich zuverlässig zurücklegen zu können.

Wie hoch sind die Betriebskosten? Ich rechne mit 25 Cent pro 100 Kilometer. Dazu kommt pro Jahr eine rund 80 Euro teure Versicherung und alle drei Jahre (etwa 500 Ladezyklen) ein neuer Akku á 500 Euro.

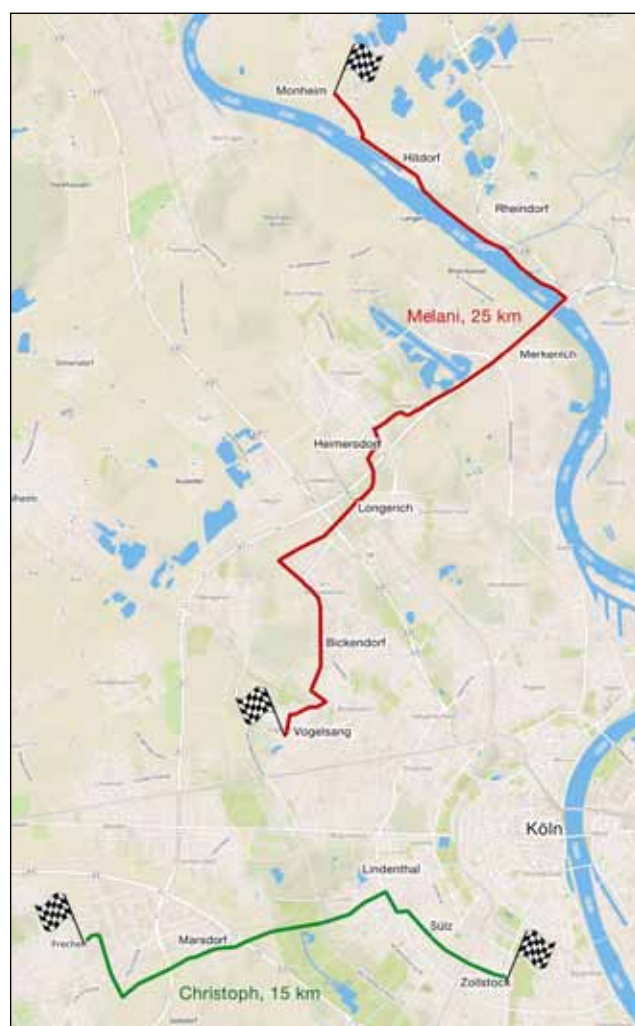
Was kannst Du zur Ladezeit und zur Reichweite des Akkus sagen? Eine komplette Ladung dauert etwa 3,5 Stunden – für mich nicht relevant, weil ich nachts auflade. Ich komme ohne einen zweiten Akku aus, da ich auch bei zügiger Fahrt mit maximaler Unterstützung bis zur Arbeit und wieder zurück nach Hause komme.

Bist Du mit der Technik im Alltag zufrieden? Ja, sehr. Ich musste mich in den vier Monaten nur um den Reifendruck und das Ölen der Kette kümmern.

Wie kommst Du zur Arbeit, wenn das Bike einmal defekt ist? Dann benutze ich den ÖPNV.

Gibt es Ähnlichkeiten und Unterschiede im Vergleich zum konventionellen Fahrrad? Egal, ob E-Bike oder „konventionelles“ Fahrrad, der Fahrspaß ist der gleiche. Durch die Unterstützung des Motors braucht man aber viel weniger Kraft und ist trotzdem schneller unterwegs. Das bedeutet aber auch, dass man viel vorausschauender fahren muss, da die anderen Verkehrsteilnehmer einen häufig unterschätzen, weil sie „nur“ ein Fahrrad wahrnehmen.

Wie sieht es mit der Nutzung der Radwege aus? Da für die E-Bikes die gleichen Regeln wie für Mofas gelten, ist die Nutzung der Radwege verboten, es sei denn, das Schild „Mofa frei“ weist auf eine Ausnahme hin. Für mich ist das eher ein Vorteil, weil ich auch beim „konventionellen“ Radfahren die meisten Radwege als Behinderung eines zügigen Vorwärtkommens empfinde.



Die Karte zeigt die im Artikel beschriebenen Arbeitswege von Melani (rot) und Christoph (grün) [Illustration: Harald Schuster].

Hast Du diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten? Das Rad steht zu Hause in der Garage und am Arbeitsplatz auf einem zugangskontrollierten Werksgelände in einem überdachten Fahrradständer.

Welches Fazit würdest Du ziehen? Das E-Bike macht viel Spaß, jeder Tag ist ein kleiner Urlaub am Rhein. Fast alle meine Kollegen aus dem Kölner Raum meinen, dass sie mit dem Auto schneller sind. Am Mittagstisch aber geht es immer nur um „Stau – Kölner Ring – Leverkusener Autobahnbrücke – Unfälle – Baustellen“. Sie haben noch nie am Mittagstisch erzählt, wie toll ihre Autofahrt am Morgen war, dafür aber oft darüber geschimpft, wie lange sie heute wieder gebraucht haben.

Die Interviews führte
Hans-Georg Kleinmann



Sechste Kölner Fahrrad-Sternfahrt Erneute Rekordbeteiligung

„Köln lebenswert gestalten – dem Fahrrad Raum geben“ lautete das Motto der diesjährigen Kölner Fahrrad-Sternfahrt.

Am autofreien Sonntag, dem 16. Juni 2013, starteten nun schon zum sechsten Mal Radler aus Köln und Umgebung zur Kölner Fahrrad-Sternfahrt. Von rund 15 Startpunkten aus machten sich rund 1.500 Begeisterte, davon viele zum ersten Mal dabei, in einer Fahrrad-Demo auf den Weg zum Treffpunkt am Rudolfplatz. Von dort aus fuhren dann alle gemeinsam durch die Innenstadt bis zum Roncalliplatz, wo das Kunstorchester Kwaggawerk aufspielte und für die musikalische Einstimmung sorgte.

Werner Roleff vom Aktionsbündnis Kölner Fahrrad-Sternfahrt begrüßte alle Teilnehmenden, die aus ganz Köln und der näheren und weiteren Umgebung gekommen waren: Pulheim, Frechen, Brühl, Bergisch Gladbach, Wipperfurth, Leverkusen, Wermelskirchen und sogar Düsseldorf waren.

Als erster Redner vermittelte Hans-Georg Kleinmann, ebenfalls vom Kölner Aktionsbündnis sowie langjähriges VCD-Mitglied, einen Eindruck davon, wie gefährdet Radler auf Kölns Straßen sind, und plädierte für Tempo 30. Seine Rede „Verkehrstote sind vermeidbar – wenn man nur will“ ist nachfolgend abgedruckt.

Elise Scheibler und Davide Brocchi vom Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit stellten dann ihr Projekt vor und luden alle zum „Tag des guten Lebens“ am 15. September 2013 in Köln-Ehrenfeld ein, wo viele Straßen nur für Fußgänger und Radfahrer reserviert sind und ein buntes Programm zum Mitmachen lockt.

Auch 2014 wird es wieder eine Sternfahrt geben – mit hoffentlich noch mehr Beteiligten und damit einer erneuten Rekordbeteiligung. Aktuelle Infos und Impressionen von der Sternfahrt sind unter www.sternfahrt-koeln.de und auch auf Facebook oder Twitter zu finden.

Daniela Hesse



Verkehrstote sind vermeidbar – wenn man nur will

Auszüge des Redebeitrags von Hans-Georg Kleinmann, Vorstandsmitglied des VCD Regionalverbands Köln auf dem Kölner Neumarkt anlässlich der 6. Kölner Fahrrad-Sternfahrt am 16. Juni.

In den letzten Monaten wurde der Radverkehr hier in Köln von einigen schweren Unfällen überschattet, bei denen Radfahrer und Fußgänger getötet wurden.

„Es wird nicht mehr im Auto gestorben, sondern davor“, stellte auch der Polizeipräsident fest, als er die Verkehrsunfallstatistik 2012 vorstellte: 23 Verkehrstote, und zwar Fußgänger und Fahrradfahrer. Von den 23 Verkehrstoten waren 15 Menschen älter als 65 Jahre.

Mich wundert, dass unsere hoch entwickelte Gesellschaft den Tod dieser Menschen einfach so hinnimmt. Ein kurzes Aufgeschrecktsein, ein paar Schlagzeilen in den Medien, alle sind empört, alle regen sich auf, alle wollen etwas tun, aber schon nach wenigen Tagen ist alles vergessen – bis zum nächsten tödlichen Unfall.

Was für unsere Gesellschaft absolut beschämend ist: So gut wie alle Unfälle sind vermeidbar, es muss nicht auf unseren Straßen gestorben werden.

Die Geschwindigkeit ist der größte

Unfallverursacher. Erfasst ein Auto einen Radfahrer mit Tempo 50, beträgt die Todeswahrscheinlichkeit 80 Prozent, bei Tempo 30 liegt sie nur noch bei 20 Prozent.

In Köln-Porz auf der Kaiserstraße straukelte vor genau einem Monat eine 80-jährige Radfahrerin auf dem Radweg und wurde auf der Fahrbahn von einem 85-jährigen Autofahrer erfasst. Die Frau starb im Krankenhaus.

Dieser tödliche Unfall zeigt, wie wichtig eine geringere Autogeswindigkeit sein kann – genauso wie der tödliche Unfall, welcher sich eine Woche später auf derselben Straße, der Kaiserstraße, ereignete. Diesmal war es eine 58-jährige Radfahrerin, die aus bislang ungeklärten Gründen ins Straucheln geriet und auf die Fahrbahn stürzte. Der Fahrer eines in die gleiche Richtung fahrenden Autos konnte eine Kollision nicht mehr vermeiden und überrollte die auf der Straße Liegende. Noch am Unfallort erlag die Verunglückte ihren Verletzungen.

Beide Unfälle zeigen auf drastische Art und Weise, dass der heutige Straßenverkehr viele Menschen schlichtweg überfordert. Menschen sind keine Maschinen und machen nun einmal Fehler, ältere Menschen insbesondere. Es darf nicht sein, dass ein kleiner Fehler eines

Verkehrsteilnehmers zum Tode führt. Der heutige Verkehr muss fehlertolerant werden, der Mensch muss das Maß der Verkehrspolitik sein. Tempo 30 gibt allen Beteiligten mehr Zeit, auf Fehler zu reagieren. Zeit, die über Leben und Tod entscheidet.

Im April ereigneten sich mehrere tödliche Unfälle, bei denen rechtsabbiegende LKW-Fahrer Radfahrer und auch Fußgänger überfahren. Das Medienecho war außergewöhnlich hoch, viele fühlten sich berufen, etwas dazu zu sagen, unter anderem der Staatssekretär Mücke vom Bundesverkehrsministerium. Er sprach davon, dass sein Ministerium schwächere Verkehrsteilnehmer durch den Einbau technischer Hilfsmittel in LKW besser schützen wolle. Er betonte jedoch, man wolle den Einbau der neuen Technik nicht zur Pflicht machen. Er legt so das Leben von Radfahrern in die Hände der Spediteure und entlarvt damit alle Bekenntnisse zum Schutz der Radfahrer als reine Rhetorik – es darf halt nichts kosten. (...)

Ihr seht, „keine Verkehrstoten“ sind schon mit wenigen Maßnahmen möglich, die allesamt nicht viel kosten. Vor allem sind keine teuren Umbaumaßnahmen notwendig, auf die wir noch bis zum Sankt Nimmerleinstag warten müssen.

Wer sind denn eigentlich die „Anwälte“ der Radfahrer, wer ist für unsere Sicherheit zuständig? Da ist zu allererst die Polizei zu nennen, sie muss uns schützen, das ist ihre Aufgabe. Aber sie schützt uns nicht.

Die Polizei weiß bis auf die Kommastelle genau, wie viel weniger Tote und Verletzte eine Absenkung der Geschwindigkeit bringt. Wir haben die Polizei aufgefordert, mit diesem Wissen an die Öffentlichkeit zu treten und sich für Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit einzusetzen. Das sei politisch, so die Antwort der Polizeiführung, da wolle man sich heraushalten. Die Polizei wäscht ihre Hände in Unschuld und lässt die Radfahrer und auch die Fußgänger im Stich.

Nun, wenn es denn politisch ist, dann müsste man ja bei der Politik an der richtigen Adresse sein. Was sagt denn die Politik zu Tempo 30 und zu anderen wirksamen Maßnahmen? „Das ist ideologisch“, heißt es dort reflexartig. Indem



Von Jahr zu Jahr beteiligen sich mehr Radfahrerinnen und Radfahrer an der Kölner Fahrrad-Sternfahrt.

man diese Maßnahmen als ideologisch brandmarkt, braucht man sich inhaltlich nicht mehr damit auseinanderzusetzen, das kann ja wohl keiner verlangen. Stattdessen richtet man Appelle an die Verkehrsteilnehmer, das kostet nichts, beruhigt das Gewissen und man hat ja etwas getan ...

Ich möchte jedoch mit dem Finger nicht nur auf andere zeigen. Auch mit

unserem eigenen Verhalten können wir zu weniger Unfalltoden beitragen.

Wir müssen unser eigenes Mobilitätsverhalten überprüfen: Brauche ich überhaupt ein Auto? Und: Kann ich nicht auf so manche Autofahrt verzichten?

Denn jeder Auto-Kilometer, der weniger gefahren wird, senkt die Wahrscheinlichkeit eines schweren Unfalls. Sprecht auch eure Mitbürger an, überzeugt sie vom Radfahren und vom Zufußgehen. Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger kann es nur dann geben, wenn die Autofahrer Zugeständnisse machen – und

genau daran scheitert es.

Es gibt einen gefühlten gesellschaftlichen Konsens: Es darf relativ ungehindert Auto gefahren werden – der Preis dafür ist eine gewisse Anzahl von Toten und Verletzten. Lasst uns diesen Konsens aufkündigen! Dieser Preis ist uns zu hoch!

Hans-Georg Kleinmann



ESSEN SIE SCHON, ODER SCHLEPPEN SIE NOCH?

NATURATA LIEFERT BIO-LEBENSMITTEL

NACH HAUSE!

LADEN SIE LIEBER IHRE FREUNDE
ZU EINEM KÖSTLICHEN ESSEN!

www.naturata-koeln.de

0221 94 40 230

nur BIO!
nur köstlich!



Aktuelles zum Radverkehr in Köln „Gegen den Strom“

Dank der weitgehenden Beschlüsse der Bezirksvertretungen können in naher Zukunft zahlreiche Einbahnstraßen in den Stadtbezirken für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

In der letzten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE hatten wir bereits über die Beschlussvorlagen in den neun Bezirksvertretungen berichtet, die es diesen erlauben, auf Grundlage einer klaren Konzeption zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben, ohne dass jede einzelne Freigabe der Bezirksvertretung erneut zur Beschlussfassung vorgelegt werden muss. Hierfür wurde für jeden Stadtbezirk zunächst eine Bestandsaufnahme aller geöffneten und nicht geöffneten Einbahnstraßen vorgenommen.

Im Anschluss wurden, unter Einbeziehung von VCD und ADFC, für jeden Stadtbezirk Haupttrouten für den Radverkehr definiert, um die Einbahnstraßen zu filtern, die in erster Priorität für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben werden sollen. Dabei wurden über 300 zu öffnende Einbahnstraßenabschnitte identifiziert und anschließend in die Bezirksvertretungen eingebracht. Mit Ausnahme von Nippes, Chorweiler und Mülheim haben alle Stadtteilparlamente dieser Beschlussvorlage ungeändert zugestimmt, so dass in diesen Stadtteilen in naher Zukunft zahlreiche Einbahnstraßenabschnitte

für den Radverkehr freigegeben werden können.

Bereits wenige Monate später wurden beispielsweise in der Innenstadt im Bereich zwischen Komödienstraße, Schildergasse, Tunisstraße und Hohe Straße fast alle Einbahnstraßen mit Ausnahme derjenigen, die zur Tunisstraße führen, geöffnet, darunter auch die Straße Unter Fettenhennen, deren Öffnung vom VCD seit vielen Jahren vehement gefordert wurde.

Fahrradparken

In diesem Sommer konnte die Anzahl der im Stadtgebiet verfügbaren Fahrradboxen annähernd verdoppelt werden. Insgesamt wurden 242 zusätzliche Fahrradboxen an den 21 S-Bahnhaltestellen in Köln aufgestellt. Damit stehen Pendlerinnen und Pendlern somit mehr als 500 Fahrradboxen zur Verfügung. Die insgesamt hohe Nachfrage nach diesen besonders sicheren Abstellmöglichkeiten für das Rad zeigt sich an der rasanten Vermietung der neuen Boxen. Fast jede zweite Box ist bereits vermietet. Interessierte finden weitere Informationen zu Standorten, Mietpreisen und Ansprechpartner unter www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/news/13474.

Darüber hinaus werden in diesem Jahr voraussichtlich so viele Fahrradabstellplätze wie nie zuvor im öffentlichen Straßenraum errichtet werden. Bereits im dritten Quartal konnte die fünfhundertste Haarnadel des Jahres angelegt werden. Bis Jahresende sollen weitere 250 folgen. Seit 2007 konnten wir so schon über 7.500 Abstellplätze im öffentlichen Raum installieren. Anlässlich dieses Ereignisses wurde Andreas Hupke, dem Bezirksbürgermeister der Innenstadt, im Rahmen eines Pressterters eine entsprechend gestaltete Haarnadel feierlich übergeben.



Viele neue Schutzstreifen – zum Beispiel längs der Godorfer Hauptstraße

Im kommenden Jahr soll der Takt nochmals gesteigert werden. Möglich wird dies durch zusätzliche Mittel in Höhe von 300.000 Euro für die Ausweitung des Angebots sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Stadtgebiet, die vom Rat der Stadt Köln bis Ende 2014 bewilligt wurden.

Radwegsaniierungsprogramm

Auch im Rahmen des städtischen Radwegsaniierungsprogramms konnten in diesem Jahr einige Maßnahmen umgesetzt werden und zwar schwerpunktmäßig im Rechtsrheinischen. So konnten weitere Teilabschnitte entlang des Pfälzischen Rings in Deutz und der Humboldtstraße in Porz saniert werden, ebenso ein Abschnitt der Rösrather Straße zwischen Neubrücke und Rath/Heumar sowie etwa zwei Kilometer des Rheinradwegs zwischen Porz und Westhoven. Hinzu kommt die Einrichtung eines in beiden Richtungen befahrbaren Radwegs auf der Ostseite des Parkgürtels zwischen der Nußbaumer Straße und der Auffahrt zur A 57. Auch ein erstes, etwa 450 Meter langes Teilstück der geplanten „Gürteltrasse“ im Bereich der KVB-Hochbahn (Linie 13) zwischen Neusser und Niehler Straße wurde fertiggestellt.



An mehreren S-Bahn-Haltestellen wurden neue Fahrradboxen aufgestellt.

Schutzstreifen und Aufstellflächen

In vielen Straßen des Stadtgebiets wurden weitere Schutzstreifen markiert, so an der Adrian-Meller-Straße in Widdersdorf, der Wilhelm-Mauser Straße in Bickendorf, an der Lützerathstraße in Rath/Heumar, der Straße Am Bahnhof in Porz-Wahn (im Rahmen der Erschließung des Neubaugebiets), an der Porzer Hauptstraße zwischen Bergerstraße und Karlstraße – zusätzlich wurden hier Aufstellflächen an den Ampelstandorten markiert – sowie an der Godorfer Hauptstraße.

Im Rahmen der Erneuerung der Ampelanlage auf der Kreuzung Weinsberg-/Piusstraße haben wir an allen vier Armen Aufstellflächen für den Radverkehr markiert. Radfahrerinnen und Radfahrer, welche die Weinsbergstraße von der Inneren Kanalstraße kommend befahren, werden nun vor der Kreuzung sicher auf die Fahrbahn geführt und erreichen über einen Schutzstreifen die Aufstellfläche.

Auf der Mengenericher und der Pescher Straße sowie auf dem Thenhover-Escher-Weg werden seit dem Sommer bis mindestens Ende 2014 im Rahmen des Modellprojekts „Schutzstreifen außerhalb“ Markierungen auf schwach befahrenen Landstraßen getestet.

Mitarbeiteraktion „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“

Bereits zum fünften Mal haben wir alle städtischen Bediensteten aufgefordert, zwischen Mai und August an mindestens 25 Tagen das Fahrrad für den Arbeitsweg zu nutzen. Erneut kann mit

rund 500 Beschäftigten ein Teilnehmerrekord vermeldet werden, rund 150 mehr als im Vorjahr. Im Schnitt sind die Teilnehmer an 49 Tagen mit dem Rad zur Arbeit gefahren und haben auf Hin- und Rückweg 14 Kilometer zurückgelegt. Zusammen sind sie fast achtmal um die Erde gefahren (ca. 310.000 km) und haben unserem Planeten dadurch etwa 44 Tonnen Kohlendioxid „erspart“.

Apropos Aktionen: Beim „Tag des guten Lebens“ am 15. September in Ehrenfeld waren wir mit einem Infostand vertreten und haben ein kleines Gewinnspiel veranstaltet. Die zu beantwortende Schätzfrage lautete: „Wie viele Radfahrerinnen und Radfahrer befahren täglich die Venloer Straße“. Der richtigen Antwort (6.482) kam Frau Wrobel am nächsten. Sie gewann eine Haarnadel und wünschte sich die Aufstellung vor ihrem Geschäft in der Ehrenstraße. Aufgrund der günstigen örtlichen Gegebenheiten werden wir dort voraussichtlich zehn Haarnadeln installieren können.

Ihre Hilfe ist gefragt!

Abschließen möchten wir mit einem kleinen Hilfesuch an Sie. Mit dem endgültigen Inkrafttreten der Novelle zur Straßenverkehrsordnung am Anfang des Jahres ist auch das alte neue Verkehrszeichen, das eine für den Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgasse anzeigt, wieder offiziell zulässig. Dieses Schild war in der ursprünglichen Novelle neu vorgesehen und wurde – durch die zwischenzeitliche Nichtigkeit der Novelle – noch nicht im Stadtgebiet angebracht. Damit dies nun geändert werden kann, bitten wir alle, die entsprechende Sackgassen kennen, uns diese zu



„Diese Sackgasse ist für Fußgänger und Radverkehr durchlässig“ – helfen Sie mit, geeignete Standorte für dieses nützliche Hinweisschild zu finden!

nennen. Es reicht eine formlose E-Mail an fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de. Idealerweise können Sie uns den Standort des bestehenden Sackgassenschildes, das zu ersetzen ist, als Punkt auf einer digitalen Karte markieren und ein Foto beifügen. Dies würde die Bearbeitung deutlich beschleunigen. Wir hoffen, dass wir auf diesem Wege für eine zügige Aktualisierung der Beschilderung, die ja einen wertvollen Informationsgewinn für den Rad- und Fußverkehr bedeutet, gewährleisten können.

Benjamin Klein, Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln

UND WO PARKT IHR FAHRRAD?

wsm hat für Sie praktische Fahrradständer und Parksysteime im Sortiment – immer stand-sicher, platzsparend und fahrradschonend. Informieren Sie sich über die Vielfalt der Systeme.



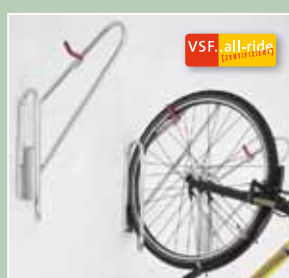
Fahrradgarage BikeBox 3



Fahrradhalter Spacer



Fahrrad-Wandhalter 3730



Hängeparker 3900



Anlehneparker 2500 XBF

Mehr Informationen erhalten Sie in unseren ausführlichen Produktkatalogen, auf unserer Homepage oder direkt bei Ihrem Fachhändler.

Planungswettbewerb für Radschnellwege in NRW

Radschnellweg Köln – Frechen erfolgreich!

Zwischen Köln und Frechen wird in den nächsten Jahren ein neuer Radschnellweg entstehen.

Das von der Kölner Stadtverwaltung zusammen mit den Umlandgemeinden und dem Rhein-Erft-Kreis entwickelte Konzept für einen rund neun Kilometer langen Radschnellweg zwischen Köln und Frechen gehört zu den fünf Siegern des vom Verkehrsministeriums des Landes NRW ausgelobten Planungswettbewerbs für Radschnellwege.

Das Konzept sieht vor, dass die Strecke in der Kölner Innenstadt beginnt und über die Universität und Lindenthal sowie die Gewerbegebiete in Marsdorf und Europark zum Bahnhof Frechen geführt wird. Die Auszeichnung ist verknüpft mit der Zusage einer Förderung der weiteren Planungsschritte durch das Land zu rund 80 Prozent. Als erster Schritt ist eine Machbarkeitsstudie vorgesehen, um die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte konkretisieren zu können.

Eine zügige Errichtung des Schnellwegs ist wünschenswert. Der VCD Regionalverband Köln wird die Planungen verfolgen und darauf einwirken, dass als Ergebnis ein vorbildlicher Radweg entsteht, der dazu beiträgt, dass auf dieser autoverkehrsreichen Strecke noch mehr Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel wählen, beispielsweise auf dem Weg von und zu ihrer Arbeitsstätte – siehe dazu auch unseren Artikel auf den Seiten 10 und 11 dieser Ausgabe.

Lisa Heitkamp



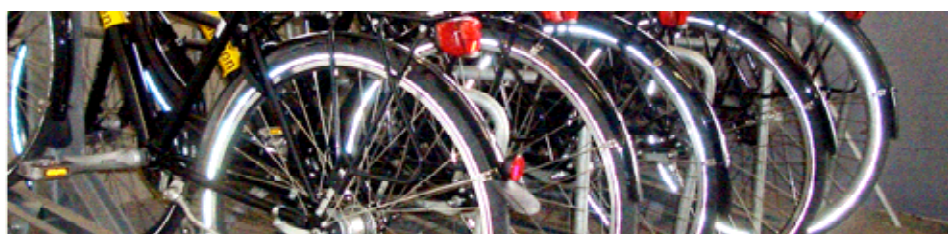
Verlauf des geplanten Radschnellwegs zwischen der Kölner Innenstadt und dem Bahnhof Frechen [Quelle: Stadtverwaltung Köln].

Veranstaltungshinweis Von Eisenbahn- brücken, Radwegen und Innerem Grüngürtel

**Donnerstag, 23. Januar 2014,
19:30 Uhr, Universität zu Köln**

Der Erhalt der denkmalgeschützten Eisenbahnbrücken längs des Inneren Grüngürtels in Köln bringt die Chance mit sich, die Räume für Radverkehr und ÖPNV neu zu gestalten. In einem Freiraum-Gespräch des Bundes der Landschaftsarchitekten NRW mit Beteiligung des VCD werden hierfür Perspektiven aufgezeigt.

Die Veranstaltung findet in den Räumlichkeiten der Universität zu Köln statt. Der genaue Ort wird rechtzeitig auf www.vcd-koeln.de bekannt gegeben.



Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 5.30 – 22.30 Uhr | Samstags 6.30 – 20.00 Uhr | So. und Feiertags 8.00 – 20.00 Uhr



First Class Unterkunft für Ihr Fahrrad

Die Radstation bietet über 900 bewachte Fahrrad-Stellplätze im Parkhaus direkt am Kölner Hauptbahnhof. In kürzester Zeit zur Bahn, in die Innenstadt, zum Dom oder zum Shoppen – Ihr Fahrrad steht trocken und sicher. Ob Dauerkunde mit einem Monats- bzw. Jahresticket oder als Tageskunde, wir bieten Ihrem Rad Bewachung und Schutz an 365 Tagen im Jahr – ein Service, den Sie an keinem öffentlichen Platz rund um den Bahnhof finden.

Bei Bedarf sorgt unsere Meisterwerkstatt darüber hinaus für professionellen Reparatur- und Reinigungsservice.

Preise

Tagesticket	0,80 EUR
Monatsticket	8,00 EUR
Jahresticket	80,00 EUR
Persönlicher Stellplatz (gilt ein Jahr)	99,00 EUR

Radstation
Hauptbahnhof Köln

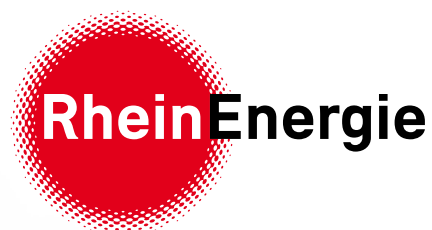
Breslauer Platz, 50667 Köln,
Tel. (0221) 139 71 90
Fax (0221) 139 71 91
Mail: Radstation@invia-Koeln.de
www.radstationkoeln.de



Seit über 140 Jahren Ihr Energieversorger aus der Region.

Wo immer in Köln jemand Licht anmacht, in Pulheim duscht oder in Mülheim die Heizung aufdreht: Wir sind dabei. Seit über 140 Jahren beliefern wir die Region zuverlässig mit Strom, Erdgas, Wasser und Wärme.
Mehr über uns und unsere Energie: www.rheinenergie.com

Da simmer dabei.



Neuer U-Bahn-Halt Heumarkt

Umstieg mit langen Wegen

Durch die Eröffnung der neuen U-Bahn-Haltestelle am Heumarkt entstehen neue Umsteigemöglichkeiten.

Im Dezember ist es endlich so weit: Mit der Verlängerung der Linie 5 bis zum Heumarkt wird eine wichtige Lücke im Kölner Stadtbahnnetz geschlossen. Fahrgäste, die aus dem Kölner Nordwesten kommen, erreichen hier erstmals direkt die Stadtbahnlinien 1, 7 und 9 ins Rechtsrheinische und die Buslinien 106, 132 und 133 in den Kölner Süden.

Hierfür sind allerdings am Heumarkt für die Umsteiger längere Fußwege – vor allem zu den Bussen – in Kauf zu nehmen. Denn der neue Haltepunkt befindet sich nicht unterhalb der heutigen Stadtbahnhaltestelle, sondern weiter westlich in Richtung Kaufhof/Hohe Pforte.

Den mit der Linie 5 ankommenden Fahrgast erwartet zunächst ein längerer Aufstieg aus den Tiefen der neuen U-Bahnstation. Diese befindet sich unterhalb einer zweiten, für absehbare Zeit nicht benötigten Ebene der Haltestelle. Es handelt sich hierbei um eine Vorleis-

tung für eine mögliche zukünftige Ost-West-U-Bahn.

Erreicht man endlich das Tageslicht, geht es oberirdisch weiter in Richtung Rhein zu den Bahnsteigen der Ost-West-Stadtbahn. Hat der Fahrgast diese passiert, trifft er in der dahinter liegenden Wendeschleife auf die Haltepunkte der Buslinien 132, 133 und 978.

Weite Wege zur Linie 106 abgewehrt

Die Abfahrt der Busse der – zukünftig parallel zur Linie 132 durch das Severinsviertel verkehrenden – Linie 106 sucht man hier jedoch vergebens. Denn die Linie 106 endet zukünftig am Heumarkt. In der Schleife wird sie Fahrgäste absetzen, kann aber dort nicht die anschließende Pausenzeit verbringen.



Der neue Abfahrtpunkt der Linie 106 liegt südlich des Heumarkts direkt hinter dem Gebäuderiegel an der Pipinstraße.

Das würde die nachfolgenden Busse blockieren.

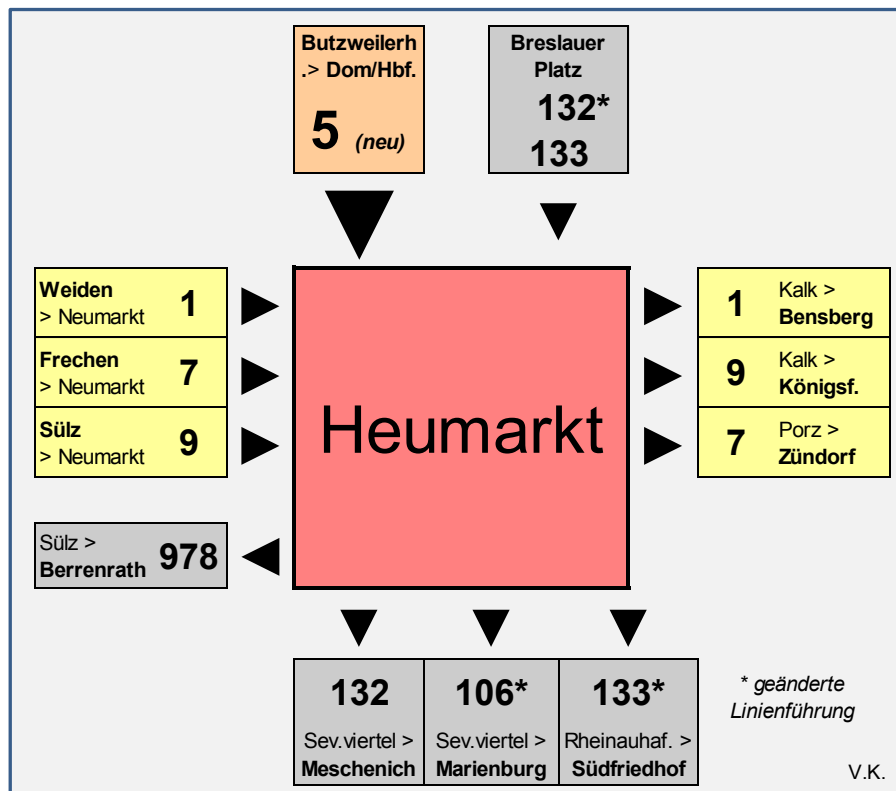
Als Folge war vorgesehen, den Einstieg zur Linie 106 weiter entfernt nach Süden zu verlegen: am Maritim-Hotel vorbei zur Handwerkskammer. Die KVB hat inzwischen aber auf die Kritik des VCD reagiert und plant die Abfahrt der Linie 106 nun an der näher gelegenen Haltestelle am Malzbüchel. Diese ist vom U-Bahn-Ausgang an der Pipinstraße auf relativ kurzem Weg erreichbar.

Ferner wird der Bus dort nur einen kurzen Stopp als Fahrplanpuffer einlegen, so dass sinnvoll sein kann, doch bereits vorher in der Wendeschleife zusteigen. Eine dortige gemeinsame Abfahrthaltestelle für beide Linien durch das Severinsviertel erleichtert die Orientierung der Fahrgäste erheblich.

Als Nebeneffekt bleibt dem Bus 106 nun auch die mühselige Umwegfahrt über die Straße Am Filzengraben erspart.

Der kürzere Fußweg über die Pipinstraße und die Möglichkeit eines frühen Zustiegs direkt an der oberirdischen Stadtbahn sollten jedoch kein Geheimwissen für die Leserinnen und Leser der RHEIN-SCHIENE bleiben. Eine wichtige Aufgabe ist nun, allen am Heumarkt die Orientierung so leicht wie möglich zu machen.

Volker Kunstmann (AK ÖPNV)



Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste der Linie 5 ab Dezember 2013



Umweltschutz und **Bahnfahren** –
Das **ist für mich** dasselbe in **Grün!**

Razan Karadaghi, Gelsenkirchen – Gewinnerin „Unser Gesicht 2013“

NRW. Ehrliches Land. Ehrliche Menschen.

Nahverkehrsanbindung Eis- und Schwimmzentrum Lentpark sinnvoll erschließen!

Überlegungen zur Anbindungen einer wichtigen Freizeitstätte in der Kölner Nordstadt.

Seit der Schließung des Hallenbades an der Friedrich-Karl-Straße sind die Bewohner des Stadtbezirks Nippes darauf angewiesen, die Schwimmangebote des neuen Freizeitentrums „Lentpark“ an der Inneren Kanalstraße zu nutzen. Die dortige Eissporthalle und das Freibad stellen ein großzügiges und attraktives Freizeitangebot dar. Die Nippeser Bevölkerung erreicht ihr neues Bad zu Fuß und per Rad über die Brücke am Lentpark, mit öffentlichen Verkehrsmitteln per Stadtbahn. Hierbei sind von der Haltestelle Lohsestraße etwa 800 Meter und von der Haltestelle Reichensperger Platz rund 500 Meter zu Fuß zurückzulegen. Seit einigen Monaten existiert ferner das Angebot eines Anrufsammeltaxis direkt



Für die Verwaltung ist ein Bushalt auf der Nordseite der Inneren Kanalstraße vom Bau einer 1,5 Millionen Euro teuren Lichtsignalanlage abhängig.

zum Bad, welches jedoch praktisch nicht genutzt wird.

Aufgrund einer Bürgereingabe hat die Verwaltung Vorschläge für eine direkte Busanbindung des Lentparks erarbeitet. Sie schlägt schließlich eine Verlängerung der von Ehrenfeld kommenden und bisher am Merheimer Platz endenden Linie 142 (Unibus) bis unmittelbar zum Lentpark vor. Hauptargument für diesen Vorschlag: Es ist die kostengünstigste Variante und schnell zu realisieren.

Die Nippeser Bezirksvertretung lehnt diesen Vorschlag aus verständlichen Gründen ab. Hier wird vor allem Ehrenfeld und nicht Nippes an den Lentpark angebunden. Die BV Nippes schlägt stattdessen eine Verlängerung der von Langel kommenden Buslinie 121 vor. Sie soll über die Haltestelle Neusser Straße/Gürtel hinaus über die Niehler Straße bis zum Lentpark geführt werden. Aufgrund der längeren zusätzlichen Wegstrecke ist dies eine im Betrieb erheblich teurere Lösung, erreicht jedoch viele von der Schließung des Bades in Nippes Betroffenen.

Für den Arbeitskreis ÖPNV des VCD ist vor allem nicht nachvollziehbar, warum in der Diskussion durchweg der Lentpark als Endstation gewählt wird. Eine größere Auslastung des Busses dürfte allein an heißen Sommertagen und im Winter zur samstäglichen Eisparty zu erwarten sein. Eine angemessene und gleichmäßige Auslastung ist aber nur zu erwarten, wenn durch die neue Strecke



Noch nicht entscheidungsreif: mögliche Bus-Anbindung des Eis- und Schwimmzentrums an der Inneren Kanalstraße

auch andere Verkehrsnachfragen befriedigt werden – wie die der zukünftigen Bewohner des Clouth-Geländes oder sonstiger wenig erschlossener Teile von Nippes. Dies funktioniert jedoch erst dann, wenn der Bus nicht am Lentpark endet, sondern zumindest bis zur darauf folgenden Stadtbahnhaltestelle durchgebunden wird. Die Verknüpfung mit dem Stadtbahnnetz könnte beispielsweise an der Haltestelle Zoo/Flora oder auch am Reichensperger Platz oder dem Ebertplatz erfolgen. Für den Lentpark hätte dies ferner den Vorteil, nicht nur aus einer, sondern aus zwei Richtungen per ÖPNV erreichbar zu sein. In jedem Fall sollte ein Bus, der zukünftig den Lentpark ansteuert, nicht nur als politisches Feigenblatt dienen, sondern eine sinnvolle, nachgefragte Ergänzung des Kölner ÖPNV-Netzes sein.

Volker Kunstmann (AK ÖPNV) □

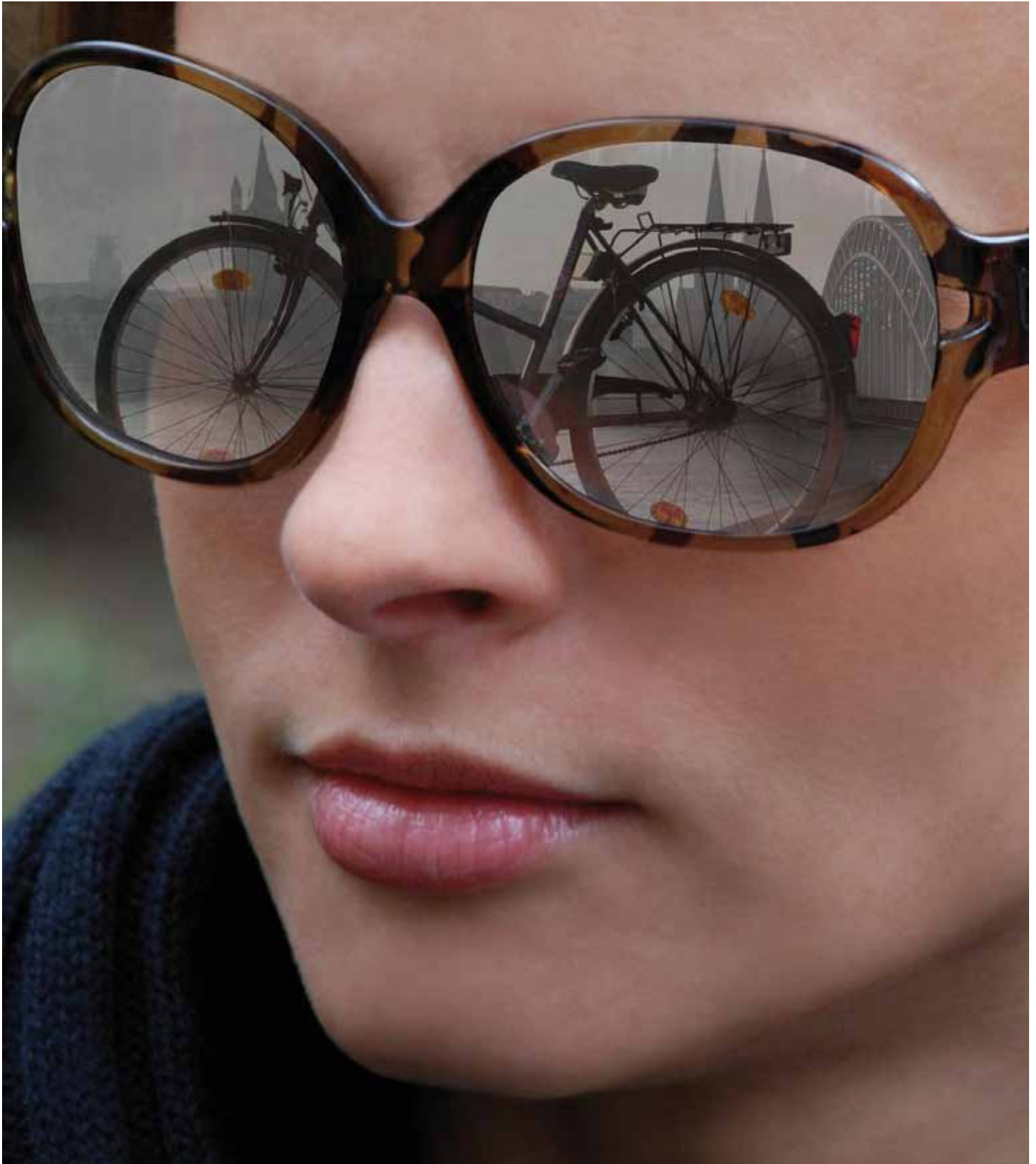
Innerstädtische U-Bahnstationen Schließfächer geschlossen

Weitgehend unbemerkt existierten bis vor ein paar Wochen in einigen innerstädtischen U-Bahnstationen wie Neumarkt, Rudolfplatz und Friesenplatz Schließfächer. Jetzt nicht mehr. Die Argumente der KVB: „Zu wenig genutzt, zu teuer in der Unterhaltung, für Straftaten missbraucht.“ Man hätte jedoch auch sagen können: „Zu wenig bekannt

und mit einer Tarifstruktur, die nicht zur kurzen Zwischenlagerung von Einkäufen passt.“ Warum nicht eine neuen Anlauf starten? Dann mit mehr Publicity und einem günstigen 3-Stunden- statt einem 24-Stunden-Tarif. Wo wäre sonst der Kofferraum-Ersatz für die shoppenden KVB-Kundinnen und Kunden? *Volker Kunstmann (AK ÖPNV)* □



Alle KVB-Schließfächer wurden im Frühjahr außer Betrieb genommen.



Ich fahre Rad, weil ...

ich den Blick für das Wesentliche habe.

Ab 1. Januar 2014

Neues „AnschlussTicket“ im VRS

Der Verkehrsverbund vereinfacht die Weiterfahrt für Zeitkarteninhaber.

In der RHEIN-SCHIENE wurde regelmäßig über die komplizierten Regelungen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zur Weiterfahrt über den Geltungsbereich der eigenen Zeitkarte hinaus berichtet. In Gesprächen beim Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland hatte der VCD für Anschlussfahrten innerhalb des VRS auf das Vorbild des einfachen „ZusatzTickets“ im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hingewiesen: Für pauschal 3,10 Euro (Preis ab Januar 2014) wird der Geltungsbereich auf das gesamte Verbundgebiet erweitert.

Erfreulicherweise hat der VRS nun diese Idee aufgegriffen: Alle Zeitkartenkunden, die über den Geltungsbereich ihres Tickets (z. B. Monats-, Formel9-, Job- oder Aktiv60Ticket) unterwegs sein wollen, können ab Neujahr das neue „AnschlussTicket“ zum Preis von 3,50 Euro lösen, das zur Weiterfahrt im „erweiterten VRS-Netz“ (grüne Gebiete in der Grafik) berechtigt, so unter anderem zwischen dem VRS und dem Kreis Ahrweiler, von und nach Altenkirchen, Neuwied oder Gerolstein. Darüber hinaus gilt das Ticket im sogenannten „Großen Grenzverkehr“ mit dem VRR, der das in der Grafik umstrichelte Gebiet umfasst, zum Beispiel für Anschlussfahrten zwischen Köln und Düsseldorf.

Die bisherige Lösung, nach der Einzel- und Vierertickets für die Weiterfahrt gekauft werden müssen, wird hinfällig. Pro Fahrt und Person ist ein Anschluss-Ticket zu lösen, für Fahrräder muss wie bisher ein pauschales FahrradTicket gekauft werden. Für Anschluss-Kurzstreckenfahrten (bis zu vier Stationen ab Einstiegshaltestelle) kann weiterhin das billigere Kurzstreckenticket gelöst werden. Ab der Entwertung bei Fahrtantritt ist das AnschlussTicket 360 Minuten, die Kurzstrecke 20 Minuten lang gültig.

Leider wurde eine einfache Lösung für den gesamten VRS-Tarifraum (alle Gebiete der Grafik) nicht erreicht. Die Kompliziertheit der Übergangstarife des VRS, insbesondere die „Grenzverkehre“ mit dem VRR, scheinen dies verhindert zu haben. Dennoch ist positiv zu bewerten, dass viele treue ÖPNV-Kundinnen



und -Kunden sparen und einfacher das richtige Ticket ermitteln können. Auch für Job-/Großkundenticketinhaber aus dem VRS-Kerngebiet ist das Anschluss-Ticket interessant: Es ermöglicht die Weiterreise in den Kreis Ahrweiler, wo diese Tickets bisher im Allgemeinen nicht gelten. Für Zeitkarteninhaber aus dem Bereich des „Großen Grenz-

verkehrs“, zu dem auch Köln gehört, bietet sich das AnschlussTicket für Fahrten nach Mönchengladbach, Düsseldorf oder Wuppertal an. Das teurere Anschluss-Ticket des NRW-Tarifs bleibt innerhalb des VRS-Tarifraums notwendig beispielsweise für Anschlussfahrten von Bonn nach Düsseldorf.

Markus Meurer



Zum Einsatz kommt ein historischer MAN-Triebwagen mit WC und Bar

Infos erhalten Sie unter:
Tel. 02 28 / 850 340-0
Fax 02 28 / 850 340-10
E-Mail info@rse-express.de
Internet www.rse-express.de

RSE

Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH

Die RSE bietet interessante Ausflugsfahrten auf der Schiene an oder mieten Sie Ihren eigenen Sonderzug für

- Betriebsausflüge
- Geburtstage
- Familienfeste

Köln Hauptbahnhof

Chaos auf dem Breslauer Platz

Obwohl die Gestaltung des Breslauer Platzes nahezu abgeschlossen ist, bestehen dort immer noch massive Behinderungen zwischen Bussen, Taxis und dem Individualverkehr. Augenscheinlich fehlt ein Konzept, das die Belange aller Verkehrsteilnehmer tatsächlich berücksichtigt.

Die Busse am Breslauer Platz erreichen heute ihre Haltestelle nur mit erheblichem Zeitverlust. Vor dem Eingang zur A-Passage des Hauptbahnhofs werden sie durch sich hier stauende Taxis und Pkw an der Weiterfahrt gehindert. Auf engstem Raum müssen sich Fahrzeuge arrangieren, die entweder Fahrgäste vor dem Bahnhof absetzen oder hier stehen, um auf ankommende Reisende zu warten. Selbst Flächen im absoluten Halteverbot werden hierfür in Anspruch genommen.

Während Radfahrer, die zur Fahrradstation oder – über die Johannisstraße – in die Innenstadt gelangen wollen, sich durch das Chaos hindurchschlängeln können, sind die Busfahrer darauf an-

gewiesen, dass Pkw ihren Warteplatz in der zweiten Reihe freiwillig räumen. Eine Einhaltung des Fahrplans ist somit Zufall. Die Fahrgäste in den Bussen müssen damit rechnen, auch schon mal den Anschlusszug zu verpassen.

In der Presse wird eine Lösung erst für die weitere Zukunft genannt, wenn der zentrale Busbahnhof vom Breslauer Platz in Richtung Flughafen verlegt wird. Die dann vorgesehene Lösung ist auch keine für die Fahrgäste besonders günstige. Geplant ist, einen Bushalt für die Linien 132 und 133 in der Goldgasse einzurichten, also in der Straße zwischen Rhein und dem Kreisverkehr im Nordosten des Breslauer Platzes. Das verspricht größere Fahrplanstabilität, aber auch längere Fußwege für die Reisenden.

Der Arbeitskreis ÖPNV des VCD sieht es als dringend erforderlich an, eine kurzfristige Lösung für den Breslauer Platz zu finden. So erscheint es nur möglich, die Verkehrsflüsse zu ordnen, wenn die völlig überlastete Stichstraße zum Eingang der A-Passage für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und für den Bus-, Taxi- und Radverkehr reserviert wird. Um den Andrang aller Verkehrsteilnehmer zu bewältigen, reicht hier schlicht der Platz nicht. Ferner sollte den Bussen die Möglichkeit gegeben werden, die Fahrgäste unmittelbar vor dem Eingang zur A-Passage abzusetzen (zum Beispiel direkt südlich des Kreisverkehrs), damit diese ohne Zeitverlust ihren Anschlusszug erreichen können.



Die Zufahrt zum Busbahnhof wird durch Autos blockiert, die vor dem Bahnhofseingang auf ankommende Fahrgäste warten.



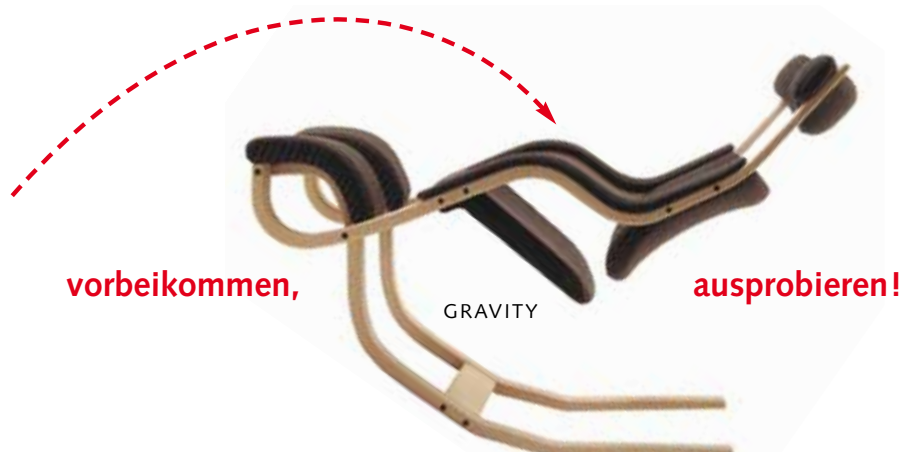
Das tägliche Chaos vor dem Eingang zur A-Passage des Hauptbahnhofs

Für den motorisierten Individualverkehr besteht die Möglichkeit, auf den jetzt fertiggestellten Standstreifen der Nordseite des Platzes (beiderseits der Maximinenstraße) Halte- oder Kurzzeitparkzonen einzurichten, um dort Fahrgäste aussteigen zu lassen oder auf sie zu warten. Die Reisenden erreichen von hier auf direktem, weitgehend wettergeschütztem Weg die B-Passage des Hauptbahnhofs, die alle Bahnsteige nicht nur zu Fuß, sondern auch mit Aufzügen erschließt. Gleichzeitig befindet sich unmittelbar vor der genannten Kurzzeit-Parkzone ein Zugang zur Nord-Süd-U-Bahn.

Entsprechende Hinweise im Hauptbahnhof und eine Beschilderung für den Kfz-Verkehr würden die notwendige Neuorientierung ermöglichen.

Der Breslauer Platz hat in der Vergangenheit allen Beteiligten einen langen Atem abverlangt. Mit jahrelangen, schlecht funktionierenden Provisorien sollte nun aber endlich Schluss sein.

Thomas Mackeben/Volker Kunstmann
(AK ÖPNV) □



da Vinci

■ Denkmöbel ■

ERGONOMIE UND SERVICE

- rückenfreundlich
- wunderschön
- eine Investition für's Leben

Bewegte Zeiten

Der verkehrspolitische Blog

Wir leben in bewegten Zeiten: Nicht nur bei Energie, Klima und Finanzen stehen große Veränderungen oder gar Umbrüche ins Haus, sondern auch beim Verkehr zeichnet sich ein Paradigmenwechsel ab. Dieser Blog berichtet chronologisch über Ereignisse, die eine verkehrspolitische Relevanz und zumeist auch einen Bezug zur Mobilität in Köln haben.

18. April 2013: Laut einer großen Kölner Tageszeitung will sich das Bundesverkehrsministerium nach den jüngsten tödlichen Radfahrunfällen in Köln für den Einbau technischer Hilfsmittel in Lkw einsetzen. Wenn die Technik reif sei, werde die Regierung sich für ihre Markteinführung in europäischen und internationalen Gremien einsetzen. Der geplante Abbiege-Assistent überwacht mit Sensoren den rechten Seitenraum des Fahrzeugs und registriert Bewegungen im toten Winkel. Der Fahrer bekommt optische und akustische Signale. Ein Staatssekretär aus dem Verkehrsministerium betonte jedoch, man wolle den Einbau der neuen Technik nicht zur Pflicht machen.

Kommentar: Der Staatssekretär legt das Leben von Radfahrern in die Hände der Spediteure und deren Buchhalter – Lebensschutz nach Kassenlage. Damit tut der Staatssekretär weder den Spediteuren noch deren LKW-Fahrern einen Gefallen – wie mögen die sich fühlen, wenn sie sich gegen den Abbiege-Assistenten entschieden haben und es danach zu einem tödlichen Unfall kommt.

16. Mai 2013: Eine 80 Jahre alte Radfahrerin war in Köln-Porz auf der Kaiserstraße in Richtung Frankfurter Straße unterwegs. Auf Höhe eines Supermarkts lenkte die Seniorin ihr Rad plötzlich nach links und kollidierte mit dem Pkw eines 85-Jährigen. Dabei zog sich die Frau lebensgefährliche Verletzungen zu, an denen sie drei Tage später starb.

Kommentar: Dieser Unfall mit den beiden Unfallbetei-

ligten im Alter von 80 und 85 zeigt einmal mehr, dass der heutige Straßenverkehr insbesondere ältere Menschen schlichtweg überfordert. Menschen sind keine Maschinen und machen nun einmal Fehler, ältere Menschen insbesondere. Es darf nicht sein, dass ein Fehler eines Verkehrsteilnehmers sozusagen mit dem Tode bestraft wird. Der heutige Verkehr muss fehlertolerant werden, der Mensch muss das Maß der Verkehrspolitik sein.

Der Straßenverkehr sollte deshalb dringend durch ein generelles Tempolimit von 30 Stundenkilometern innerhalb des Stadtgebiets entschleunigt werden. Fehler, die bei Tempo 30 gemacht werden, sind in der Regel nicht mehr tödlich, auch Verletzungen sind wesentlich geringer, viele Unfälle können sogar vermieden werden, da der Anhalteweg nur noch halb so lang ist wie bei Tempo 50.

23. Mai 2013: Erneut starb eine Fahrradfahrerin auf der Kaiserstraße in Köln-Porz. Gegen 16:30 Uhr war eine 58-Jährige mit ihrem Fahrrad auf dem Radweg in Richtung Porz-Zentrum unterwegs. Die Frau geriet plötzlich ins Straucheln und stürzte auf die Fahrbahn. Der 44-jährige Fahrer eines in die gleiche Richtung fahrenden PKW konnte eine Kollision nicht mehr vermeiden und überrollte die auf der Straße Liegende.



An der Kaiserstraße in Köln-Porz kam es im Mai zu zwei tödliche Fahrradunfällen – das Foto zeigt die Unfallstelle vom 23. Mai.



Autobahntunnel in Köln-Lövenich

de. Noch am Unfallort erlag die Verunglückte ihren Verletzungen.

28. Mai 2013: Bei Köln-Lövenich verläuft die Autobahn A1 in einem rund 1.500 Meter langen mit Glas überdachten Tunnel, welcher rund 200 Millionen Euro gekostet hat. Gebaut wurde der Tunnel, damit die Anwohner ruhig schlafen können. Gemäß der Richtlinie des Bundesverkehrsministeriums für den Betrieb von Straßentunneln darf der Tunnel höchstens mit Tempo 80 befahren werden.

Kommentar: Wäre damals eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h eingeführt worden und hätte man Flüsterasphalt verlegt sowie Lärmschutzwände gebaut, dann hätten die Anwohner auch ohne teuren Tunnelbau ruhig schlafen können. Ein echter Schildbürgerstreich – oder ein Investitionsprogramm für den Straßenbau. Was hätte man mit diesem Geld nicht alles für den Rad- und Fußverkehr tun können. Aber der hat keine einflussreiche Lobby.

1. August 2013: Tödlich verletzt wurde gegen 14 Uhr ein 71 Jahre alter Radfahrer bei einem Verkehrsunfall in Köln-Porz. Nach ersten Angaben fuhr ein 48-Jähriger in seinem Porsche-Cabriolet auf der Alte Kölner Straße in Richtung Altenrath ungebremst von hinten in das Rennrad des Rentners. Dieser wurde durch die Wucht des Aufpralls über die Motorhaube, in die Windschutzscheibe und über den Porsche geschleudert und landete schließlich hinter dem Sportwagen auf die Straße. Der Radfahrer erlag trotz Schutzhelm – so der Polizeibericht

– und trotz Wiederbelebungsversuchen noch an der Unfallstelle seinen schweren Verletzungen. Weshalb sich der tragische Unfall ereignete, ist noch nicht endgültig geklärt. Da die Landstraße durch ein kleines Waldgebiet führt, vermutet die Polizei, dass „Lichtschattenspiele“ eventuell die Unfallursache sein könnten.

Kommentar: Die Straßenverkehrsordnung besagt: „Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Sicht- und Wetterverhältnissen (...)

anzupassen. (...) Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersichtbaren Strecke gehalten werden kann.“ Nicht die „Lichtschattenspiele“, sondern die nicht angepasste Geschwindigkeit war wohl die Unfallursache. Obwohl er nicht richtig sehen konnte, ist der Porschefahrer möglicherweise zu schnell gefahren – sozusagen auf gut Glück. Dieses Glück fehlte jedoch dem 71-jährigen Radfahrer – er hatte Pech, dass er einem auf Risiko fahrenden Autofahrer begegnete.

30. August 2013: Mit über 260 Teilnehmern verzeichnete die Critical Mass Köln an diesem Tag erneut eine Rekordbeteiligung. Bei der Critical Mass handelt es sich um eine Art Fahrraddemo,



Critical Mass: Rekordbeteiligung im August

die am letzten Freitag eines jeden Monats um 17:30 Uhr auf dem Rudolfplatz startet. Hier können Radfahrer erleben, wie es sich anfühlt, als Verkehrsteilnehmer ernst genommen und nicht an den Rand gedrängt zu werden.

Kommentar: Es ist ein wunderbares Gefühl, gemeinsam mit vielen Gleichgesinnten den Straßenraum zu nutzen, der sonst ausschließlich den Autos vorbehalten ist. Und man bekommt eine Idee davon, wie schön das Radfahren in Köln sein könnte. Ich bin zuversichtlich: Die Kölner Critical Mass wird in absehbarer Zeit eine Größe erreichen, die Politik, Verwaltung und Medien nicht länger ignorieren können. Deshalb: Macht mit und setzt Euch mit Eurer Teilnahme

für eine spürbare Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse in Köln ein. Schaut Euch im Internet die Fotos und Filme von der Kölner Critical Mass an, die sagen mehr als tausend Worte ...

28. September 2013: Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB, berichtete auf der VCD-Tagung „Aktiv für nachhaltige Mobilität“ darüber, dass er regelmäßig in den Produkten seines Hauses unterwegs sei, um unverfälschte Eindrücke aus der Perspektive seiner Kunden zu gewinnen. Dabei erlebte er einmal gegen 18:30 Uhr an der U-Bahnstation Neumarkt eine unerwartete Überraschung: Die Bahnsteige waren sehr voll, um nicht zu sagen überfüllt. Jürgen Fenske dachte im ersten Moment, es sei der letzte Samstag vor Weihnachten, so ein Gedränge herrschte hier. Aber nein, es war nur ein ganz normaler Werktag und trotzdem war man mit der Kapazität am Limit.

Kommentar: Gut, dass der KVB-Vorstandsvorsitzende die Kapazitätsprobleme offen anspricht. Erstaunlich, dass die KVB trotz dieser Probleme jährlich immer noch kleine Zuwächse bei der Anzahl der Fahrgäste hat. Welche Zuwächse könnte sie erst haben, wenn es diese Kapazitätsprobleme nicht gäbe? Wie viele potentielle Kunden gehen hier dem Unternehmen verloren?

Hans-Georg Kleinmann □

Baustellen und Radverkehr Von Düx noh Kölle ...

Wer mit dem Fahrrad oder auch dem Rollstuhl von der Deutzer Rheinseite aus auf die Hohenzollernbrücke oder die Deutzer Brücke will, wird seit Beginn dieses Frühjahrs mit massiven Hindernissen auf dem Fahrweg konfrontiert. Die städtische Baustelle Ottoplatz/Mindener Straße am Bahnhof Deutz sorgte (und sorgt) für irrsinnige Blockaden. Für das zuständige Amt war die oberste Leitlinie, den Autoverkehr aufrecht und flüssig zu halten. Dagegen wurden massive Absperrungen, Engstellen, unübersichtliche, lange Umleitungen, Barrieren für den Rad- und Fußverkehr erdacht und umgesetzt. Trotz heftiger Proteste gab es keinerlei Verbesserungen auf der Hauptradver-

kehrsrouten zwischen Deutzer Bahnhof und Hohenzollernbrücke.

Erschwerend kam hinzu, dass auch die Alternative, die Fahrt über die Deutzer Brücke, massiv behindert wurde. Dort war es der Umbau des Lufthansa-Gebäudes, für dessen Baustelle mit Genehmigung der Stadt der breite Geh- und Radweg auf einen knapp ein Meter breiten gemeinsamen Geh- und Radweg verringert wurde, rechts ein hoher Holzbauzaun, links die Absperrungen zur Fahrbahn und ein miserabler Belag. Dies wurde dem Rad- und Fußverkehr über Monate zugemutet, es gab aber immer zwei Fahrspuren für den Autoverkehr!

Roland Schüler □



Seit dem Frühjahr gibt es am Deutzer Bahnhof wegen des Umbaus des Ottoplatzes massive Behinderungen für Fußgänger und Radfahrer durch Absperrungen und Umleitungen. Zeitweise wechselte die Verkehrsführung in dieser Zeit fast täglich.

Autofreier Sonntag in Köln Ehrenfeld Leben statt Parken!

Der erste „Tag des guten Lebens“ in Köln-Ehrenfeld war ein voller Erfolg.

Was bis vor einem Jahr noch als ehrgeizige Vision bezeichnet wurde, ist am vergangenen 15. September wahr geworden: Der erste „Tag des guten Lebens: Kölner Sonntag der Nachhaltigkeit“ fand im Stadtteil Ehrenfeld statt. Ein Gebiet, in dem mehr als 20.000 Menschen wohnen, blieb einen ganzen Tag lang für den motorisierten Straßenverkehr gesperrt. Ganze Straßenzüge wurden von Autos komplett befreit, indem mehr als 1.000 alternative Parkplätze für die Anwohner organisiert wurden. Der Verkehrsraum wurde in eine breite „Agora“ umgewandelt, in der direkte Demokratie, Kultur, Gemeinschaft und nachhaltige Wirtschaft stattfanden.

Gutes Leben

Der Begriff „gutes Leben“ bezieht sich auf eine breite Debatte, die unter dem Namen „Buen Vivir“ seit Jahren von indigenen Völkern, Intellektuellen und Nichtregierungsorganisationen in Lateinamerika geführt wird. Dabei geht es um die Definition eines alternativen Wohlstandsmodells zu jenem des Westens; um mehr Gemeinschaft statt Individualisierung, Solidarität statt Privatisierung, Gleichgewicht mit der Natur statt Wachstum.

Auf der zentralen Verkehrsachse, der Venloer Straße, wurde die postfossile Mobilität durch mehr als 50 Aktionen und Stände von verschiedenen Organisationen und Unternehmen präsentiert und erlebbar gemacht. Die Nebenstra-



VCD-Stand [Foto: Hans-Georg Kleinmann]



In einer Seitenstraße [Foto: Marén Wirths]

ßen wurden hingegen an diesem Tag von den jeweiligen Nachbarschaften gestaltet und „regiert“: ein Konzert vor der eigenen Haustür, ein gemeinsames Mittagessen, ein Tischtennis-Turnier, öffentliche Debatten und vieles mehr. Bei einigen Aktionen wurden die Parkplätze begrünt, nach dem Motto „Mehr Platz für Park statt Plätze zum Parken“.

Der Tag war mehr als ein gewöhnliches Straßenfest. Die Menschen schätzten den nicht-kommerziellen Charakter der Veranstaltung und die entspannte Atmosphäre im Sinne der Entschleunigung. Laut inoffizieller Schätzungen der Polizei nahmen zwischen 80.000 und 100.000 Menschen am Kölner „Tag des guten Lebens“ teil. Der Erfolg zeigt, dass es in der Bevölkerung ein breites Bedürfnis nach Gemeinschaft, freien Räumen für die kreative Entfaltung und alternativen Lebensweisen gibt – gerade nach Jahren der zunehmenden Privatisierung und Kommerzialisierung des urbanen Raums.

Die Resonanz in der Presse war ebenso groß. In der Welt an Sonntag hieß es: „Die Frankfurter IAA, die größte Automesse der Welt, hat soeben begonnen, da kommt es in Köln zu einer Art von Anti-IAA.“ Der Kölner Stadtanzeiger kommentierte: „Kölns Stadtentwicklungspolitik braucht mehr solcher Impulse – und viele weitere Tage des guten Lebens“.

Ins Leben gerufen wurde der Tag von der Agora Köln, einem bunten Bündnis aus mehr als 90 Kölner Institutionen, Unternehmen und Organisationen. Durch die Vernetzung von Akteuren aus Zivilgesellschaft, Um-

Agora

Die Agora war der zentrale Platz in der altgriechischen Polis, auf der die direkte Demokratie entstand. Neben der Politik im weitesten Sinne fanden hier der Markt, das gemeinschaftliche und das kulturelle Leben der Stadt statt, deshalb symbolisiert die Agora die Einheit der gesellschaftlichen Bereiche.

weltbewegung, Kultur und regionaler Ökonomie sollen die marginalisierten Dimensionen der gesellschaftlichen Entwicklung aufgewertet werden. Das Bündnis setzt sich für eine stärkere Bürgerbeteiligung und für eine progressive Transformation der Stadt in Richtung Nachhaltigkeit ein. Der Tag des guten Lebens versteht sich als Schrittmacher



Venloer Straße [Foto: Marén Wirths]

im Transformationsprozess. Jedes Jahr gibt sich die Agora Köln einen gemeinsamen thematischen Schwerpunkt, in diesem Jahr war es „nachhaltige Mobilität“ war.

Fortsetzung geplant

Der Tag des guten Lebens soll auch nächstes Jahr stattfinden, vielleicht in einem anderen Kölner Stadtteil. Für Interessenten bietet die Agora Köln an jedem letzten Donnerstag im Monat um 20 Uhr einen Stammtisch im Weltempfänger (Venloer Str. 196, Köln-Ehrenfeld). Weitere Informationen www.agorakoeln.de www.tagdesgutenlebens.de www.facebook.com/tagdesgutenlebens Davide Brocchi



Teilabriss der Domplatte

Der Brückenschlag von Gleis 1

Am 30. Juli 2013, einen Tag nach dem Spatenstich zum Abriss der Domplatte, präsentierten der VCD Regionalverband Köln und weitere Mitstreiter am ehemaligen Ausgang an Gleis 1 des Kölner Hauptbahnhof Ideen für einen neuen barrierefreien Bahnhofszugang.

Vor gut 25 Jahren wurde nach einer Diskussion, die sieben Jahre dauerte, der „Prominentenzugang“ von Gleis 1 zur Domplatte für die Bevölkerung geöffnet. Seitdem nutzten viele Menschen – darunter auch der Papst bei seinem Besuch in Köln – diesen bequemen und barrierefreien Ein- und Ausgang zum Bahnhof. In einem geschlossenen Moderationsverfahren 2010 und in einem Wettbewerb, wo die sinnvolle Verbesserung des Stadtraums auf der unteren Ebene das zentrale Thema war, wurde jedoch beschlossen, den Zuweg von der Domplatte auf Gleis 1 abzureißen. Sobald die Pläne öffentlich wurden, haben VCD und Behindertenverbände protestiert, allerdings ohne positive Resonanz in Politik und Verwaltung. Der Autor dieses Artikels und Gerd Abing

ergriffen daraufhin die Initiative und konnten zwei angesehene Brücken-Ingenieure, Herrn Prof. Polóny und Herrn Prof. Wörzberger, für die ehrenamtliche Erstellung des Entwurfs einer Fußgängerbrücke zwischen Gleis 1 und der Domplatte gewinnen.

Der Gewinn mit der Brücke

Nach dem Entwurf soll es an der kürzesten Verbindung von der Domplatte zum Tor von Gleis 1, und zwar in Höhe der Schatzkammer, einen nur zehn Meter langen „Brückenschlag“ geben, durch den die wertvolle Verbindung zwischen Domplatte und Gleis 1 für alle Menschen wiederhergestellt würde, die einen barrierefreien Zugang zum Bahnhof ohne Technik (Aufzug) und längere Wege wollen, sowie für alle, die von der Hohenzollernbrücke, von der Domplatte oder aus Richtung Altstadt ohne Schwierigkeiten den Bahnhof erreichen wollen.

Die Brücke ist als filigrane Glas- oder Stahlbrücke transparent gestaltet, um sich gut in das bestehende sensible Ensemble von Dom, Domplatte, Alter Wartesaal und Bahnhofsdächern einzufügen. Sie würde die untere Ebene nicht verdunkeln, ist pflegeleicht und trotzdem schön.

Eine Idee wird öffentlich

So traf sich am Tag nach dem offiziellen Spatenstich der Gesamtbaumaßnahme eine Gruppe Engagierter, um die Idee zu verkünden. Neben den Ideengebern Gerd Abing, Stefan Polóny, Ralf Wörzberger und

Roland Schüler war Reinhard Wolf anwesend. Er hat sich damals als Mitarbeiter der Stadt Köln für die Öffnung des Zugangs zu Gleis 1 sieben Jahre lang eingesetzt. Mehrere VertreterInnen des Zentrums für selbstbestimmtes Leben und von der DMSG (Deutsche Multiple Sklerose Gesellschaft) machten deutlich, wie wichtig ihnen der Zugang war und wie notwendig ein neuer Zugang mit der Brücke ist. Aus der Politik sind der Einladung nur die Vertreter der Bezirksvertretung Innenstadt gefolgt.



Am 29. Juli wurde der barrierefreie Zugang zum Hauptbahnhof über Gleis 1 abgerissen.

Bezirksbürgermeister Andreas Hupke stellte sich sehr deutlich hinter die Idee des Brückenschlags.

Leider sind unserer Einladung weder VertreterInnen des Rats noch der Verwaltung gefolgt. Die Leiterin des Stadtplanungsamts, Frau Anne Luise Müller, betonte in einem Zeitungsartikel, dass es einen breiten Konsens gäbe, der eine neue Brücke nicht vorsieht. Für uns gibt es noch keinen Konsens, da der VCD und viele Betroffene nicht gefragt wurden. Sehr deutlich waren aber die ablehnenden Stimmen aus allen Fraktionen in der Presse. Mit den Initiatoren des Brückenschlages aber hat keine Fraktion im Rat geredet. CDU- und FDP-Fraktion in der Bezirksvertretung Innenstadt haben jedoch auf Initiative von Ulrich Soénus von der IHK Köln einen Prüfantrag beschlossen, ob ein Weg hinter dem Werkstattgebäude vom Museum Ludwig zu Gleis 1 machbar ist.

Vielleicht hilft ja auch ein erneuter Besuch des Papstes!
Roland Schüler



Blickperspektive auf eine mögliche Fußgängerbrücke zwischen Gleis 1 und Domplatte
[Quelle: IPPW – Ingenieurbaukunst Pirlet - Polóny - Wörzberger]

AHORN Immobilien GmbH
ökologisch – sozial – serviceorientiert

Hausverwaltung + Immobilienvermittlung
Ursulastr. 2, 50668 Köln,
Tel. 0221-168888-0
info@ahornimmobilien.de



Baustelle

Der gesperrte Weg

Am 1. Juli wurde plötzlich und unerwartet der Rad- und Gehweg Linnicher/Herbesthaller Straße in Köln-Müngersdorf gesperrt – ein Beispiel für den gleichgültigen Umgang mit Rad- und Fußverkehr in dieser Stadt, diesmal mit einem glücklichen Ende.

Im Viertel Linnicher Straße leben gut 300 Familien, deren südliche Verbindung zur Aachener Straße, zur Straßenbahnlinie 1 und zum Einkaufen in Braunsfeld ein scheinbar schon seit ewigen Zeiten vorhandener Rad- und Fußweg war, der auch geöffnet blieb, als sich die Sidolwerke entlang des Weges ausbreiteten. Halteschilder wiesen den Werksverkehr auf die Vorfahrt von Rad- und Fußverkehr hin. Auch nach Stilllegung des Werks und der ab 2012 folgenden Umwandlung der Gewerbeflächen beiderseits des Weges in ein Wohngebiet sollte der Weg erhalten bleiben. Auch während der Bauarbeiten zur Errichtung der neuen Wohngebäude sollte er immer geöffnet bleiben, so der einstimmige Beschluss von Bezirksvertretung Lindenthal und Stadtentwicklungsausschuss.

Unerwartete Sperrung

Ohne Ankündigung und Hinweisschilder wurde zu Beginn der Sommerferien eine Absperrung eingerichtet.

Was war geschehen? In einem Gespräch mit dem Projektentwickler stellte sich heraus, dass die Firma den Baustellenverkehr zwischen den beiden Baufeldern so organisiert hat, dass der Rad- und Fußweg gekreuzt wird. Eine normale Kreuzung, denkt sich der Laie. Nicht aber die Stadtverwaltung Köln, die dem Bauherrn, nachdem er die Stadt über den Baustellenverkehr informiert hatte, auferlegte, diesen Geh- und Radweg aus Sicherheitsgründen zu sperren.

Da diese Regelung dem Projektentwickler unangenehm war, entwickelten er und der Autor dieses Artikels eine Lösung, wie der Weg wird wieder geöffnet, gleichzeitig aber mit Hilfe von Drängelgittern, Bodenschwellen und Vorfahrtsregelungen den Sicherheitsbedenken Rechnung getragen werden kann. Diese Vorschläge wurden von einem Fachpla-



Erfolgreiche Proteste: Die Absperrung an der Baustelle auf dem ehemaligen Sidol-Gelände wurde wieder beseitigt.

ner im Auftrag der Firma bearbeitet und der Stadt Köln zur Genehmigung vorgelegt, von dieser jedoch wenige Tage später abgelehnt.

Anwohnerproteste

Die Haltung der Stadt traf auf wenig Gegenliebe in der Bürgerschaft: In wenigen Tagen wurden über 200 Unterschriften gegen die Sperrung gesammelt. Auch der Bürgerverein Müngersdorf, die Interessensgemeinschaft Braunsfelder Bürger und die IG Eupener Straße verlangten die Öffnung.

Die Bezirksbürgermeister von Lindenthal luden am 31. Juli zu einem Orts-termin ein. Trotz der Ferien kamen viele und machten ihren Unmut Luft. Wieder

wurden verschiedene Lösungen vorgeschlagen, alle mit dem Ziel der Öffnung des Rad- und Gehweges. Mit vielen Anregungen ging die Verwaltung der Stadt zum Prüfen. Am 11. September wollten sich alle im Bezirksrathaus wieder treffen und dort sollten Lösungen vorgestellt werden.

Zu diesem Treffen hatte die Bezirksbürgermeisterin Helga Blömer-Frcker eingeladen. Der zuständige Amtsleiter der Stadtverwaltung musste sich den massiven Ärger von den Bürgern und der Politik anhören. Scharf kritisierten die Bürger das eigenmächtige Vorgehen der Verwaltung und die mangelnde Informationspolitik. Sie wiederholten ihre Vorschläge zur Öffnung.

Stadt stimmt Öffnung zu

Die Verwaltung nahm sich eine Woche Zeit, um mit dem Projektentwickler und den Bezirksbürgermeistern eine Lösung zu besprechen. Am 19. September wurde verkündet: Der Rad- und Fußweg Linnicher/Herbesthaller Straße wird wieder geöffnet. Es werden Wegesperren installiert, die Baustraße erhält Stoppschilder und Bodenschwellen und die Sichtbeziehungen werden durch Entfernen von Büschen hergestellt.

Roland Schüller





emmaus
second-hand

**Möbel, Elektrogeräte,
Hausrat, Kleidung,
Bücher & mehr ...**

**Mo-Fr 15-18 Uhr
Sa 10-14 Uhr**

Geestemünder Str. 42
50735 Köln-Niehl
Linie 12: HS „Geestemünder Str.“

Tel.: 0221-971 17 31
eMail: Info@emmaus-koeln.de
www.emmaus-koeln.de

MIT UNS FÄHRT DIE UMWELT BESSER.



...verbindet!

Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

*Umsteigen lohnt sich. Für den Klimaschutz. Aber auch für Sie.
Mit Bus und Bahn sind Sie staufrei und komfortabel unterwegs.
Aber das können Sie nur selbst entdecken. Wann fahren Sie besser?*

Mehr Infos unter www.vrsinfo.de

Schlaue Nummer für Bus & Bahn (0 180 3) 50 40 30

(9 Ct./Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 42 Ct./Min.)

cambio CarSharing: Wer hat's erfunden?

Biolebensmittel, Pedelecs und CarSharing: Immer wenn gute Ideen von der Industrie übernommen werden, weht den innovativen Unternehmen der scharfe Konkurrenzwind um die Nase. Diese Wirkung hat cambio CarSharing durch den Markteintritt der One-Way-Flotten gerade hinter sich. Wie geschäftsbelebend war nun die Konkurrenz?

Ein Blick auf die Zahlen zeigt ungebrochenes Wachstum: In den vergangenen 24 Monaten hat cambio nicht nur 2.000 neue Fahrerinnen und Fahrer gewonnen, sondern auch 21

neue Stationen eröffnet. Sechs davon liegen in Bonn, eine in Hürth. Knapp 13.000 Kunden haben Zugriff auf die Fahrzeugflotte, die im gleichen Zeitraum auf 350 Fahrzeuge anwuchs.

Etliche cambio-Fahrzeuge sind in der Zwischenzeit mit Bordcomputern ausgestattet, die sich direkt mit der Kundenkarte öffnen lassen. So kann auch mit wenigen Autos ein neues Gebiet erschlossen werden. Wichtig ist dabei die Kundenstruktur: Nur wenn sich die Nutzung der Autos zeitlich gut verteilt, ist CarSharing eine sinnvolle Alternati-

ve oder Ergänzung zum eigenen Auto. Erledigt zum Beispiel wochentags eine Firma oder eine soziale Einrichtung ihre Dienstwege mit CarSharing, steht dieser Fuhrpark abends und am Wochenende dem Privatkunden zur Nutzung frei.

Kooperationen mit dem Sozialdienst Katholischer Männer, den Sozialbetrieben Köln oder dem Kölner Studentenwerk machen so Stationen „jwd“ möglich. Gut geteilte Autos müssen rollen, möglichst rund um die Uhr. Herumstehendes Blech ist nur teure Werbefläche. *Elisabeth Rohata* □

Klima-Initiative Köln spart CO₂!

Prominente Kölner wie TV-Star Janine Kunze, Kabarettist Wilfried Schmickler, Ralph Caspers (Wissen macht Ah!) und Claudia Kleinert, Wetterfrau im Ersten, machen es vor: Wenn jeder Kölner seinen persönlichen Beitrag zum Klimaschutz beisteuert, verbessert sich die CO₂-Bilanz der Stadt spürbar.

Allein in Köln entstehen jährlich rund 10 Millionen Tonnen CO₂, Flugverkehr nicht eingerechnet. Das ist zu viel! Dabei ist es ganz einfach, CO₂ einzusparen: auf Bus und Bahn umsteigen, zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, einen energieeffizienten Kühlschrank nutzen oder die Ernährung umstellen.

Seit dem 19. November kann jeder Kölner seinen persönlichen CO₂-Einsparbeitrag auf der neuen Website www.Koeln-spart-CO2.de posten und sich informieren, welche Möglichkeiten er sonst noch nutzen kann, um unser Klima zu schützen. Registrierte User nehmen am Gewinnspiel teil, bei dem ein Elektrofahrrad, energetische Beratung und weitere attraktive Preise warten.

Auch Ihr Beitrag zählt! Machen Sie mit und gewinnen Sie!

www.Koeln-spart-CO2.de □

**Köln spart
CO₂ Dein
Beitrag
zählt!**





BLICKPUNKTE



Es ist fast unmöglich, dass Sie nicht schon Produkte von **wsm** gesehen haben. **wsm** ist präsent: Als nützliches Stadtmobiliar mit ansprechendem Design – überall in Deutschland und auch darüber hinaus. Lernen Sie unser breites Lieferprogramm jetzt genauer kennen:

- Mobile Raumsysteme**
- Überdachungssysteme**
- Schutz- + Sicherheitssysteme**
- Umwelttechnik + Abfallsysteme**
- Fahrradständer + Parksysteme**
- Schaukästen + Vitrinen**
- Wegweiser + Leitsysteme**
- Verkehrs- + Absperrsysteme**



WSM WALTER SOLBACH METALLBAU GMBH

Postfach 3773
D-51537 Waldbröl

Tel.: +49 (0) 2291 86-111
Fax: +49 (0) 2291 86-9111

info@wsm.eu
www.wsm.eu

Service bei der Bahn?

Die Fahrkarten bitte!

Beim Fahrscheinverkauf zeigt sich die Bahn wenig kundenfreundlich.

Wir Fahrgäste möchten gerne Fahrkarten kaufen und zwar ohne dass daraus eine Forschungsarbeit wird.

Wer von Köln nach Paris möchte, bekommt die Fahrkarte nicht mehr beim Reisezentrum im Hauptbahnhof. Die



Bahn-Information zu den nicht mehr angebotenen Thalys-Fahrscheinen

gibt es nur noch beim Thalys-Store, gegenüber vom Hauptbahnhof.

Wer von Köln nach Hamburg möchte bekommt die Fahrkarte für den Hamburg-Köln-Express nicht beim Reisezentrum im Hauptbahnhof. Die gibt es nur im KVB-Fahrgastcenter.

Liebe Verkehrspolitik, was soll das?! Wollt ihr mit aller Kraft verhindern, dass wir das umweltfreundliche und sichere Verkehrsmittel Bahn benutzen?

Bei den Fahrkartenautomaten habt ihr das ja schon vor ein paar Jahren geleistet: Als gerade neue DB-Automaten aufgestellt wurden, an denen man Verbund- und Fernverkehrskarten an einem Gerät kaufen kann, habt ihr auf allen Bahnhöfen, an denen die Mittelrheinbahn hält, neben den roten DB-Automaten einen gelben Automaten der Firma Transregio gestellt. Warum?



Nebeneinander gestellte Fahrkartenautomaten von Bahn und Transregio

Wir Fahrgäste möchten einen Schalter und einen Automaten, an dem wir eine Fahrkarte zu unserem Ziel kaufen können. Egal von welcher Firma zur Zeit der Zug nach Paris, Hamburg oder Koblenz gefahren wird.

Kay Queetz



Landesgartenschau 2014

Nur sonntags mit dem Zug nach Zülpich

Im kommenden Jahr findet die nordrhein-westfälische Landesgartenschau in Zülpich statt. Die kleine Stadt, die zwischen den Kreisstädten Düren und Euskirchen liegt, verfügt über einen Bahnhof an der sogenannten „Bördebahn“. Diese von der Bundesbahn stillgelegte ursprünglich zweigleisige Strecke mit Eilzugverkehr wird seit einigen Jahren von einigen aktiven Bürgern (Stichwort „Bürgerbahn“) in Zusammenarbeit mit der Rurtalbahn im Sommer an Sonntagen für den Ausflugsverkehr wieder befahren.

Da wäre die Landesgartenschau ein schöner Anlass gewesen, um die Strecke im Alltagsverkehr wieder zu reaktivieren.

Notwendig sind zuerst Investitionen in die Strecke: Gleise, Bahnsteige und Bahnübergänge müssen erneuert werden. Anschließend ist ein jährlicher Betriebskostenzuschuss erforderlich, um einen Taktverkehr von morgens bis abends zu finanzieren.

Trotz erheblicher Bemühungen der Aktiven, auch der VCD hatte sich an die



Bördeexpress in Düren

Verantwortlichen gewandt, ist es leider nicht gelungen, die Reaktivierung zur Gartenschau zu erreichen.

Die zuständige Bestellorganisation Nahverkehr Rheinland (NVR) weist darauf hin, dass ihr schon das Geld fehle, auf großen Strecken mit hoher Nachfrage mehr Züge zu bestellen. Daher sei für die Bördebahn erst recht kein Geld da. Die Folge ist, dass Besucher aus Aachen, Köln oder Bonn, die zur Landesgartenschau wollen, in Düren oder Euskirchen in Busse umsteigen müssen.

Die Landesgartenschau-Gesellschaft hat sich „Nachhaltigkeit“ auf ihre Fahnen geschrieben. Das Verkehrskonzept für die Besucher wäre es nur, wenn die bisher von engagierten Bürgern erhaltene Bördebahn ein attraktives Zubringer-Verkehrsmittel wäre und nach Ende der Gartenschau die Bahn auch im Alltagsverkehr weiter fahren würde.

Geplant ist nunmehr für 2014, dass wie in den Vorjahren nur sonntags Züge zwischen Düren und Euskirchen fahren. Das Fahrtenangebot steht zum Redaktionsschluss noch nicht fest. Der NVR schreibt von „in etwa dem Zuschussatz des Jahres 2013“.

Wenigstens an Sonntagen scheint erfreulicherweise ein akzeptabler Takt angeboten zu werden. Bislang gab es nur drei Züge pro Sonntag und Fahrtrichtung. Nach Aussage der Internetausgabe der Kölnischen Rundschau vom 8. November sind jetzt stündliche Fahrten an Sonn- und Feiertagen geplant.

Kay Queetz



Nahverkehr zwischen Köln und Düsseldorf

Pendler können nicht auf den RRX warten!

Die Verhältnisse im Berufsverkehr zwischen Düsseldorf, Köln und Bonn erfordern kurzfristige Angebotsverbesserungen. Auf Antrag des Regionalverbands Köln hat die Landesdelegiertensammlung des VCD am 7. September in Düsseldorf daher die folgende Resolution verabschiedet.

Der VCD fordert Landesregierung, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Nahverkehr Rheinland (NVR) auf, mit Nachdruck kurzfristig eine unbürokratische Lösung für ein bedarfsgerechtes und qualitatives Angebot im regionalen Zugverkehr zwischen Düsseldorf, Köln und Bonn umzusetzen. Der VCD bittet insbesondere die Landesregierung, Hindernisse, die einer kurzfristigen Verbesserung des Verkehrsangebotes entgegenstehen zu beseitigen und eine hohe Priorisierung dieses – die Verbundgrenzen überschreitenden – Verkehrs im Interesse der Fahrgäste in Nordrhein-Westfalen sicherzustellen.

Begründung

In der gegenwärtigen europäischen Finanz- und Wirtschaftskrise wird Deutschland als eines der wenigen Län-

der wahrgenommen, in denen eine hohe Beschäftigungsquote erhalten geblieben ist. Die Arbeitslosenquote ist zwischen 2009 und 2012 sogar gesunken.

Beschäftigte, die zwischen der Landeshauptstadt, der größten Stadt in NRW und der ehemaligen Bundeshauptstadt pendeln müssen, erleben hingegen täglich eine Verkehrskrise auf hohem Niveau und haben insoweit nicht den Eindruck eines leistungsstarken Wirtschaftsstandorts im Westen Deutschlands. In keiner anderen Verbindung in Deutschland fahren für so viele Fahrgäste im Regionalverkehr so wenige Züge. Darüber hinaus fallen zwei der drei unpünktlichsten Bahnlinien in NRW auf die Strecke zwischen Köln und Düsseldorf: die Regionalexpress-Linie 1 von Aachen über Köln und Düsseldorf nach Paderborn und die Linie 5 zwischen Koblenz, Bonn, Köln, Düsseldorf und Emmerich. Das Nadelöhr zwischen Köln und Düsseldorf hat im Verkehrsnetz zudem überregionale Bedeutung: Auch viele Reisende aus Westfalen und dem Süden von NRW leiden unter den Auswirkungen der Überlastung des Streckenabschnitts.

Seit dem Jahr 2011 wurde zwischen NRW-Verkehrsministerium, VRR und

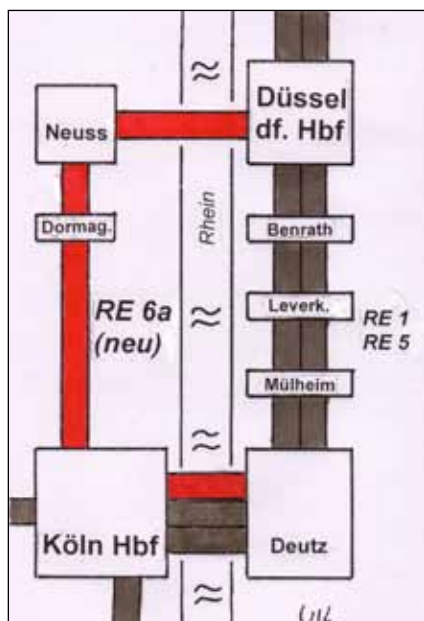


Schrittweise Verbesserungen auf der Rheinstrecke erst nach 2018? Trotz chaotischer Zustände werden kurzfristige Lösungen nicht angepackt.

NVR über eine Verstärkerlinie von Düsseldorf über Neuss nach Köln verhandelt. Die Linie sollte annähernd stündlich verkehren. Ihre Betriebsaufnahme wurde zum Dezember 2011 angekündigt. Bis heute fährt kein einziger Zug der neuen Linie. Den Fahrgästen, die sich im schlimmsten Fall noch 10 Jahre lang in zwei meist überfüllte und verspätete Züge pro Stunde quetschen müssen nützt es wenig, wenn nach dem „RRX-Konzept“ für das Jahr 2023 zwischen Düsseldorf und Köln vier Züge pro Stunde verkehren sollen.

Die Stärkung der Rheinachse ist ein unverzichtbares Kernelement für einen zukunftsfähigen Regionalverkehr in NRW.

VCD Regionalverband Köln



Der Regionalexpress 6a über Neuss nach Düsseldorf sollte als Entlastung zur linksrheinischen Strecke bereits im Sommer 2012 in Betrieb gehen.

Der ökologisch-soziale Fonds: PureForest I

PureForest I macht aus einer Teakplantage einen Mischwald aus heimischen Baumarten – Gutes tun und daran verdienen. Machen Sie mit.

Prognostizierter Gesamtmittelrückfluss ca. 275 %, Platzierungsstand 60 % (kein Platzierungsrisiko).



15 % der Gesamtfläche dienen als Schutzfläche und so als Rückzugsraum für einheimische Tier- und Pflanzenarten.

Risikohinweis: Da es sich beim PureForest I um eine langfristige unternehmerische Beteiligung handelt, unterliegt diese als solche den üblichen besonderen Risiken, die mit einer Investition in einen geschlossenen Fonds verbunden sind.

ForestFinance
Wir machen Wald.

Platzierungszeitraum verlängert bis 31.12.2013

Infos unter: (02 28) 943 778 0 bzw. info@forestfinance.de

cambio CarSharing

**Ein Auto,
wenn Sie es brauchen.**



**62 x in Köln
6 x in Bonn**

CarSharing heißt mehr Flexibilität, mehr Unabhängigkeit, weniger Kosten und weniger CO₂.

cambio-carsharing.de/bonn
cambio-carsharing.de/koeln

VCD Jubiläumsveranstaltung „Aktiv für nachhaltige Mobilität“

Am Samstag, den 28. September 2013 feierte der VCD Regionalverband Köln gemeinsam mit dem Landesverband Nordrhein-Westfalen seinen 25. Geburtstag in einer ganztägigen Veranstaltung mit Vorträgen, einer Führung durch das Straßenbahnmuseum Köln-Thielenbruch und einem unterhaltsamen Abendprogramm.

Nach den Reaktionen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer war die Feier ein voller Erfolg. Im stimmungsvollen Ambiente der großen Wagenhalle mit historischen Straßenbahnen blieben die mehr als 100 Gäste fast vollzählig bei thematisch anspruchsvollen Vorträgen zu verkehrspolitischen Themen über den ganzen Tag bis zum abendlichen Ausklang bei Buffet und Kölsch. Viele haben sich in die Podiumsdiskussionen eingebracht oder beim lockeren Zusammensein im Saal Meinungen und Erfahrungen ausgetauscht.

Besonders gefreut haben wir uns über die spannenden Vortrag des Präsidenten des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) und Vorstandsvorsitzenden der KVB, Herrn Jürgen Fenske. In seinem Beitrag hob er unter anderem hervor, dass 25 Jahre VCD eine Erfolgsgeschichte sind und nannte als Beispiel für das Wirken des Kölner Regionalverbands die vom VCD beharrlich verfolgte Buslinie über die Innere Kanalstraße. Erfreulich war auch der Besuch des Landrates der Rheinisch-Bergischen Kreises, Herrn Dr. Her-

mann-Josef Tebroke, sowie der vielen anderen Mitstreiterinnen und Mitstreiter für einen umweltfreundlichen Verkehr aus Politik und Verwaltung.

An dieser Stelle danken wir auch für die nachfolgend in Auszügen abgedruckten freundlichen Grußworte des Verkehrsministers NRW, Herrn Michael Groschek, des VCD-Gründungsmitglieds Herrn Prof. Dr. Heiner Monheim, vom Landesverband Bündnis 90/Die

Grünen sowie des früheren Bundesverkehrsministers und Vorsitzenden der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ Kurt Bodewig, der in seinem Schreiben an uns ausführlich Aufgabenstellung und Ergebnisse dieses für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs in Deutschland wichtigen Gremiums beschreibt.

Markus Meurer

[Fotos zu diesem Artikel: Thomas Weinert]

Auszüge aus den Grußworten

Zum 25-jährigen Bestehen des VCD Landesverbandes Nordrhein-Westfalen und des VCD Regionalverbandes Köln gratuliere ich Ihnen recht herzlich.

Der VCD hat in den letzten 25 Jahren einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, dass Mobilität heute verkehrsträgerübergreifend gedacht wird und der ökologische Faktor in der heutigen Verkehrsplanung eine große Rolle spielt. Auch hierzu möchte ich Ihnen herzlichst gratulieren.

Ich wünsche Ihnen gelungene Feierlichkeiten und alles Gute für die kommenden 25 Jahre.

*Michael Groschek,
Minister für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen.*

Leider kann ich zur Jubiläumsfeier nicht kommen, was ich als Gründungsmitglied des VCD natürlich sehr bedauere.

Aber ich wünsche euch eine sehr schöne Veranstaltung. Noch eine kleine Anregung: Wir haben ja lange nach einem passenden Begriff für Fuß- und Radverkehr gesucht, weil „schwache Verkehrsteilnehmer“ oder „Nichtmotorisierter Verkehr“ nicht sehr nett klingen. In letzter Zeit wird verstärkt der Begriff „Aktive Mobilität“ für die beiden Basisverkehrsarten verwendet, auch, weil der international verallgemeinbar ist als „active mobility“ oder „transport active“. Vielleicht baut ihr das irgendwie in den Festrahmen mit ein?

*Prof. Dr. Heiner Monheim, Bonn;
Verkehrswissenschaftler und
Gründungsmitglied des Verkehrsclubs
Deutschland – VCD*

Denken wir uns in die 80er Jahre zurück: Unter Stadtplanern gab es noch Freunde der „Autogerechten Stadt“. Einer Planungskonzeption, die so einseitig



Der Bundesvorsitzende Michael Ziesak schilderte die Vision des VCD für die Mobilität der Zukunft. Herausforderungen wie der Klimaschutz, Ressourcenknappheiten oder der demographischen Wandel erfordere klare Prioritäten für die nachhaltigen Verkehrsmittel, so seine Forderung.



Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der Kölner Verkehrsbetriebe und Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, beschrieb die Erwartungen der Verkehrsbranche an die neue Bundesregierung und forderte eine nachhaltige Unterstützung des Öffentlichen Nahverkehrs.



Iko Tönjes, Vorstand des VCD Bundes- und Landesverbandes NRW und Mitglied der ÖPNV-Zukunftskommission NRW sprach zum Thema „Zukunft des Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen“ – ÖPNV Zukunftskommission und VCD-Perspektive“.

war, dass sie den Menschen und andere Verkehrsmittel als das Auto völlig außer Acht ließ. Die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs in Innenstädten, wie der Beitrag des Straßenverkehrs zur Feinstaubbelastung, Lärm und Gefährdung von Fußgängern wurden weitgehend ignoriert. Die Auswirkungen sind bis heute deutlich spürbar.

Heute ist der PKW nicht mehr das Statussymbol vieler junger Erwachsener. Das Zweirad boomt, ob als Fahrrad, Pedelec oder E-Bike. Ressourceneffizienz ist den Menschen bei der Wahl des Verkehrsmittels wichtig. Modal Split ist das Schlagwort jeder Verkehrskonferenz, egal ob Schiene, Straße oder Wasserweg im Fokus steht. Für all dies streitet der VCD, und dies mit Kraft und Leidenschaft. Dafür gebührt es an dieser Stelle einen Dank im Namen der Umwelt, der Gesellschaft und auch künftiger Generationen.

Dennoch hat es von allen klimarelevanten Bereichen der Verkehr bisher am wenigsten geschafft, seinen CO₂-Ausstoß zu verringern. In Deutschland werden Wahlen damit gewonnen, dass verbindliche Ausstoß-Grenzwerte für die Automobilindustrie in Brüssel verhindert werden. Die Arbeit ist also noch nicht getan. Wahrscheinlich steht gar der längste Weg noch bevor.

Ich wünsche mir bei einem solchen Jubiläum deshalb, dass die Verdienste des VCD Landesverbands und des Kölner Regionalverbands am Samstag kräftig gefeiert werden. Zum anderen hoffe ich, dass die Gespräche während des Kongresses viele Ideen bringen, wie die notwendige Verkehrswende weiter beschleunigt werden kann. Nachhaltige Mobilität hat viele mächtige Gegenspie-



Die Atmosphäre im Straßenbahnmuseum Thienenbruch bot einen passenden Rahmen für die Jubiläumsveranstaltung und trug mit dazu bei, dass sie nach Ansicht aller Beteiligten übereinstimmend als rundum gelungen bezeichnet wurde.

ler. Von daher müsste der VCD heute gegründet werden, wenn es ihn nicht schon gäbe.

Arndt Klocke, Verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN im Landtag NRW

Ich erinnere mich gern an eine gemeinsame Veranstaltung, an der ich als Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen gemeinsam mit dem VCD, die Idee der Mobilitätskarte vorstellte. Deshalb möchte ich Ihnen sehr gern auf diesem Wege gratulieren und meine Gratulation mit einem kurzen Bericht über die Arbeit der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, die nicht umsonst diesen langen Namen trug und der ich zum Zeitpunkt Ihrer Fachtagung am 28. September noch vorstand, verbinden.

Solch ein Jubiläum bietet eine gute Gelegenheit, die verschiedenen Aspekte von Mobilität, Stadtentwicklung und Verkehrsverhalten zu analysieren und

über die Zukunft der Mobilität nachzudenken. Ihr Jubiläum fällt mit einem neuen Zeitgeist zusammen. So ist in diesem Jahr etwas anders als in den vergangenen letzten zehn Jahren: Das Bewusstsein für den Wert unserer Verkehrsinfrastruktur erlebt zurzeit einen Paradigmenwechsel. War es lange Zeit so, dass die Qualität dieses wichtigen Faktors für Gesellschaft und Wirtschaft als selbstverständlich hingenommen wurde, so erleben wir heute, dass in Politik, Wirtschaft und auch bei den Bürgerinnen und Bürgern immer mehr bewusst wird, dass wir mehr für unsere Straßen, Schienen und Wasserwege tun müssen.

Der Grund dafür ist nicht zuletzt darin zu finden, dass der enorme Bedarf an Erhaltungsmaßnahmen immer deutlicher wird. Die Sperrung der A 1 bei Leverkusen oder der Rader Hochbrücke für den Lastverkehr sind nur Beispiele dafür, dass wir dringend mehr und besser in



Britta Rohr, die Regionalkoordinatorin für Nordrhein-Westfalen beim VCD-Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ stellte dar, wie man auch im Alter noch aktiv, gesund und klimafreundlich unterwegs sein kann, und beschrieb die im Rahmen des Projekts geplanten Aktivitäten.



Jörg Thiemann-Linden vom Deutschen Institut für Urbanistik (difu), Berlin skizzierte Grundzüge des Stadtverkehrs im Jahr 2028. Unter anderem wies er dabei darauf hin, dass die Erhaltung und der weitere Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur ein kritischer Erfolgsfaktor für eine nachhaltige Mobilität ist.



Michael Adler, Geschäftsführer der fairkehr-GmbH, griff die aktuellen Pressemeldungen zum Klimawandel auf und nannte zehn Regeln zur Verhaltensänderung für den Klimaschutz. Ebenso wie sich die Einstellung zum Rauchen gedreht hat, könne sich auch die Haltung zum Auto ändern.

die bestehende Infrastruktur investieren müssen. Nachdem sich die Kommission „Zukunft der Infrastrukturfinanzierung“ mit der Analyse ausführlich befasst hat, war es nun das Ziel meiner Kommission, ein Konzept hierfür zu erstellen, das möglichst von allen Bundesländern und dem Bund getragen werden kann. 4,7 Milliarden Euro brauchen wir dringend im Unterhalt. Und wenn man all das, was in den vergangenen Jahren unterblieben ist, aufholen will, dann benötigen wir 7,2 Milliarden Euro pro Jahr zusätzlich.

Die Kommission ist dabei in drei Schritten vorgegangen. Der erste Schritt war überschrieben mit „Vertrauen“. Hier ging es darum, uns über die möglichen Formen der Zweckbindung zu verständigen. Wenn wir zusätzliche Gelder erheben, muss auch klar sein, dass diese in die Infrastruktur fließen. Im zweiten Schritt folgt die Effizienz. Ist es möglich, über bestimmte Formen der Finanzierungsstruktur eine höhere Effizienz hinzubekommen? Da spielt die Frage der überjährigen Verwendung eine zentrale Rolle. Im dritten Schritt ging es um die Frage der Formen der Finanzierung. Auch wenn wir die Effizienz durch neue Strukturen verbessern, ist klar, dass dringend mehr Mittel für den Erhalt notwendig sind. Handeln wir

nicht, so ist der volkswirtschaftliche Schaden groß. Das Gesamtvermögen der deutschen Verkehrsinfrastruktur mit Straßen, Schienen, kommunaler ÖPNV-Infrastruktur und Wasserstraßen wird auf ca. 1,1 Billionen Euro geschätzt. Heute haben wir, durch nicht gewährleisteten Erhaltungsaufwand, einen täglichen Vermögensverlust von fast 13 Millionen Euro. Das Problem wird also immer größer, wenn es uns nicht gelingt, ein tragfähiges Konzept umzusetzen. Den ersten Handlungsschritt sieht die Kommission darin, die Bindung zusätzlicher Mittel aus Haushalt und Nutzerfinanzierung „überjährig“ und „zugriffssicher“ zu gestalten. Im Rahmen eines Stufenplans wurde als Paket 1 ein Sondervermögen „Nachholende Sanierung“ in Höhe der genannten 40 Milliarden Euro vorgeschlagen. Das entspricht jährlich 2,7 Milliarden Euro an zusätzlichen Haushaltsmitteln. Die Weiterentwicklung der Nutzerfinanzierung für die Schiene unter Einbeziehung der Bahn-Dividende sowie weiterer 500 Millionen Euro jährlicher Steuermittel, die noch 2014 über eine Novellierung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Bund/Bahn fließen sollen. Das zweite Finanzierungspaket könnte durch die Einbeziehung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen sowie

auch auf Gewichtsklassen unter 12 Tonnen bis 2017 folgen. Schon im zweiten Paket könnten bis zum Ende der Legislaturperiode weitere 2,3 Milliarden Euro jährlich generiert werden, sodass dann ab 2017 pro Jahr insgesamt zusätzlich fünf Milliarden Euro für Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stünden. Ein drittes Paket könnte die nachgeordneten Land- und Kreisstraßennetze bis 2019 mit einbeziehen. Eine Pkw-Maut für Ausländer bedarf als zusätzliche Option einer intensiven europarechtlicher Prüfung.

Für die hochkarätig besetzte Kommission aus sieben Landesministern, u. a. dem Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz und dem beamteten Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums als stellvertretende Vorsitzende, war von Anfang klar, dass die Situation des ÖPNV und SPNV dringend einer konstruktiven Lösung bedarf. Eine Nachfolgeregelung für das auslaufende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG für den Erhalt und Sanierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur) ab 2019 muss zeitnah zu Beginn der neuen Legislaturperiode auf den Weg gebracht werden.

Kurt Bodewig, Bundesminister a.D. und Präsident der Deutschen Verkehrswacht

Seniorenprojekt des Verkehrsclubs Deutschland „klimaverträglich mobil 60+“

Auch in Köln ist das Projekt „klimaverträglich mobil 60+“ jetzt aktiv.

Dieses Projekt wurde vom VCD-Bundesverband zusammen mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen und dem Deutschen Mieterbund im Sommer 2013 aus der Taufe gehoben.

Für Nordrhein-Westfalen heißt die zuständige Mitarbeiterin Britta Rohr. Sie wohnt in Köln und koordiniert die Aktivitäten aus ihrem Büro in der VCD-Landesgeschäftsstelle in Düsseldorf. In diesem Projekt unterstützt sie ältere Menschen dabei, im Alltag und auf Reisen möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein. Auch Dienstleister, die ältere Menschen versorgen, erhalten Beratung zur umweltfreundlichen Mobilität.

Als eine ihrer ersten Aktivitäten unterstützte Britta im September den Regionalverband Köln des VCD beim alljährlichen Stand auf dem Umweltmarkt in Brühl. Sie geht vielerorts allerdings auch neue Wege, beispielsweise mit einer Automaten-schulung zu VRS-Tarifen in einem speziell für diesen Zweck eingerichteten Regionalzug.

Wir werden in einer der nächsten Ausgaben der RHEIN-SCHIENE ausführlich über Brittas Arbeit berichten. Wer Bedarf an Beratung zu diesem aktuellen Thema hat, erreicht unsere Regional Koordinatorin telefonisch unter der Nummer 0211 16464-60 oder per E-Mail unter mobil60plus.nrw@vcd.org. Für weitere Infos siehe auch www.60plus.vcd.org.

Eberhard Blocher



Britta Rohr, die Betreuerin des VCD-Seniorenprojekts in NRW, am VCD-Stand auf dem Brühler Umweltmarkt

Mitgliederversammlung 2013 Wechsel im Vorstand

Am 3. Juli trafen wir uns wie in den letzten Jahren üblich im Großen Forum der Alten Feuerwache zu unserer diesjährigen Mitgliederversammlung und einem Umtrunk mit einem – anlässlich unseres 25-jährigen Jubiläums besonders gut ausgestatteten – Buffet im Anschluss an die Veranstaltung.

Zu den erfreulichen Dingen, die im Rückblick festgestellt wurden, gehört, dass der Kreis an Aktiven im Regionalverband nach wie vor groß ist, auch wenn, wie ein Teilnehmer durchaus zu Recht anmerkte, eine breitere Beteiligung Jüngerer wünschenswert wäre.

Erfreulich war auch, dass alle bisherigen Vorstandsmitglieder bereit waren, ein weiteres Jahr in diesem Gremium mitzuarbeiten. Es gab lediglich zwei personelle Wechsel: Helga Jochems kandidierte nicht mehr für den geschäftsführenden Vorstand, bleibt aber weiterhin im erweiterten Vorstand aktiv. Melani Lauven wurde als Nachfolgerin von Christoph Reisig zur Schatzmeisterin gewählt.

An dieser Stelle noch einmal ganz vielen Dank an euch, Helga, Melani und Christoph, für euer Engagement!

Reiner Kraft

Neujahrstreffen 2014 Wir laden ein!

Auch in diesem Jahr laden wir ein zum Gedankenaustausch, zu Rückblicken und Zukunftsgedanken bei unserem

Neujahrstreffen
am Freitag, den 10. Januar,
ab 19:00 Uhr
im Restaurant Diogenis,
Sudermanplatz 7
(Nähe Ebertplatz).

Alle Mitglieder, Freunde und Interessierten sind herzlich willkommen.

VCD Regionalverband Köln

Kontakte – Infos – Hilfe

Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)
Fahrradbeauftragter

0221 221-32000

0221 221-21155

fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de

www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr

Informationen zum Radverkehr

NRW-Hotline

Fahrplanauskunft für alle Busse und
Bahnen in NRW (auch KVB)

01803 504030 (9 Cent/Minute)

www.bahn.de

Deutsche Bahn AG

Zentrale Rufnummer u. a. für Reiseservice
(Auskunft, Fahrkarten), Radfahrer-Hotline,
Kundendialog Fernverkehr und
Regio DB, Fahrgastrechte
Elektronische Auskunft DB

01805 99 66 33 (14 Cent/Minute aus dem
Festnetz der Deutschen Telekom)

0800 1507090 (gratis aus dem Festnetz)

01805 221100 (Mobilfunk, kostenpfl.)

0800 6 888 000 (jetzt gratis)

www.kvb-koeln.de

0221 547-0

0221 547-1234

0221 547-3360

Vandalismus (Bundespolizei)

KVB – Kölner Verkehrsbetriebe

Telefonzentrale
Vandalismus bei KVB
Beschwerden

RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

Service-Hotline (Auskünfte, Beschwerden,
Fundsachen)

www.rvk.de

01804 131313 (20 Cent bei Anruf aus
dem Festnetz der Deutschen Telekom)

Verkehrsverbünde

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

www.avv.de

www.vrr.de

www.vrs-info.de (Tel.: 0221 20808-0)

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de

0211 3809380, Mo – Do, 10 – 12 Uhr

Verkehrsiniciativen, Sonstiges

VCD (Bundesverband, Service)
VCD Regionalverband Köln
ADFC Köln

www.vcd.org

www.vcd-koeln.de

www.adfc-koeln.de (Tel.: 0221 323919)

adfc-koeln@netcologne.de

www.nachbarn60.de

www.pro-bahn.de

www.nahverkehr-online.de

www.verkehrsinfo.nrw.de

Autofreie Siedlung Köln

Pro Bahn

Verkehr allgemein

Impressum

Herausgeber:

VCD – Verkehrsclub Deutschland
Regionalverband Köln e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln

Redaktion (v. i. S. d. P.):

Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Lissy Sürth

Mitgegründet von Josiane Peters

Anzeigenverwaltung: Ralph Herbertz

Bankverbindung:

Bank für Sozialwirtschaft
BLZ: 370 205 00
Konto-Nr.: 824 55 00

Spendenkonto:

Bank für Sozialwirtschaft
BLZ: 370 205 00
Konto-Nr.: 824 55 02

Auflage: 7.500 Exemplare

Satz/Druck:

Sutorius Printmedien GmbH & Co. KG,
Blériotstraße 8, 50827 Köln

Die RHEIN-SCHIENE ist das Publikationsorgan des VCD Regionalverbands Köln e. V. und wird kostenlos verteilt.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Sofern nicht anders angegeben, stammen Fotos und Bilder von den Autor(inn)en.

Die Schreibweise von man/frau bleibt den AutorInnen überlassen.

E-Mails an die Redaktion:

rheinschiene@vcd-koeln.de

Diese Auflage enthält Beilagen der VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH und der Klimaschutzkampagne Köln spart CO₂. Wir bitten um freundliche Beachtung.

VCD Regionalverband Köln e. V.

Vorstandsteam

Eberhard Blocher, Ralph Herbertz, Bernd Herting,
Helga Jochems, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft,
Volker Kunstmann, Melani Lauven, Markus Meurer,
Jürgen Möllers, Christoph Reisig

Anschrift

VCD Regionalverband Köln e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln
Tel.: 0221 7393933, Fax: 0221 7328610
E-Mail: info@vcd-koeln.de
www.vcd-koeln.de

Bürozeiten

Das VCD-Büro ist an zwei bis drei Tagen in der Woche besetzt. Kernöffnungszeiten sind Montag von 15 bis 18 Uhr und Donnerstag von 9 bis 12 Uhr.

Da sich aufgrund externer Termine Änderungen ergeben können, erfahren Sie die aktuellen Öffnungszeiten unter unserer Rufnummer 0221 7393933.

Vorstandssitzungen

Einmal monatlich dienstags um 19:30 Uhr im VCD-Büro. Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die Termine der nächsten Treffen erfahren Sie ebenfalls unter unserer Rufnummer 0221 7393933 oder auf www.vcd-koeln.de.

Arbeitskreise

Besonders aktiv sind derzeit die Arbeitskreise ÖPNV und Radverkehr. Beide treffen sich monatlich.

Sie suchen Ansprechpartner für ein Verkehrsproblem? Sie möchten in einem bestehenden Arbeitskreis mitwirken oder einen neuen gründen? Oder Sie möchten ganz einfach mehr über den VCD und die Arbeit des Regionalverbands Köln erfahren?

Ein Anruf im VCD-Büro oder eine E-Mail an info@vcd-koeln.de führt zu den gewünschten Informationen oder Personen.

Eine Spende ...

... zugunsten des VCD Regionalverbands Köln trägt dazu bei, dass unsere Service-Leistungen, beispielsweise die RHEIN-SCHIENE, erhalten bleiben.

Ab 10,00 Euro pro Jahr auf unser

Konto Nr. 8245502
bei der Sozialbank Köln
(BLZ 370 205 00)

erhalten Sie eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung.

Vielen Dank!

Die Arbeit des VCD Regionalverbands Köln e. V. wird von unseren Förderern unterstützt:

- Radlager Nirala Fahrradladen GmbH, Sechzigstr. 6, 50733 Köln, Tel. 0221 734640, www.radlager.de
- Stadtrad, Bonner Str. 53 – 63, 50677 Köln, Tel. 0221 328075, www.stadtrad-koeln.de

Partner gesucht für Bürogemeinschaft!

Der VCD Regionalverband Köln sucht kurzfristig im Umwelt- und Verkehrszentrum einen thematisch zum Konzept des Zentrums passenden gemeinnützigen Untermieter für den gemeinsamen Büroraum. Direkt nebenan stehen ein Versammlungsraum für bis zu 15 Personen, Küche und WC zur Verfügung. Das Zentrum wird derzeit von vier Vereinen genutzt und befindet sich im zweiten Obergeschoss des Südtraktes der Alten Feuerwache, Melchiorstr. 3, 50670 Köln.

Die Miete kann unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen des Partners vereinbart werden.

Wir freuen uns über Interesse an einem Besuch zur Besichtigung unter Tel. 0221 7393933 oder info@vcd-koeln.de. ☐

Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

Ich trete dem VCD zum 01. ☐ 20 ☐ bei.

Jahresbeitrag

- ☐ **Einzelmitgliedschaft** (mind. 50 Euro).....
- ☐ **Haushaltsmitgliedschaft** (mind. 62,50 Euro).....
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- ☐ **Reduzierter Beitrag** (mind. 25 Euro).....
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)
- ☐ **Juristische Person** (mind. 150 Euro).....
(Vereine usw.)
- ☐ **Jugendmitgliedschaft**
Ich bin unter 26 Jahre und bekomme den Mitgliedsbeitrag im ersten Jahr geschenkt. Danach zahle ich den Beitrag der von mir gewählten Art der Mitgliedschaft (bitte oben ankreuzen).

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

Name, Vorname (oder Verein usw.)*

Straße und Hausnummer*

PLZ und Wohnort*

Geburtsdatum Fon

E-Mail

Datum und Unterschrift*

* Pflichtfeld, bitte ausfüllen.

- ☐ Ich benötige einen VCD-Schutzbrief. Bitte senden Sie mir Infomaterial zu.

Einzugsermächtigung:

Ich helfe Verwaltungskosten sparen. Deshalb ermächtige ich

- ☐ den VCD e.V., den Jahresbeitrag
- ☐ die VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH, die Versicherungsbeiträge

bis auf Widerruf zum jeweiligen Fälligkeitstermin (Folgebeiträge am 1. des jeweiligen Monats) zu Lasten des folgenden Kontos einzuziehen:

Konto-Nr. Bankleitzahl

Geldinstitut

KontoinhaberIn

Datum, Unterschrift KontoinhaberIn

NW 1800

Bitte einsenden oder faxen:

VCD e.V. · Postfach 610148 · 10921 Berlin · Fax 030/280351-10

Sämtliche persönliche Daten werden ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte – mit Ausnahme an die VCD Service GmbH und die fairkehr GmbH – findet nicht statt.



Das Unternehmen

> Innovationsführer RVK



**Vision „Null Emission“:
Bei der RVK schon heute Realität.**

Die Wasserstoff-Hybridbusse der Regionalverkehr Köln GmbH sind ein länderübergreifendes Pilotprojekt, das durch die Kooperation von Wirtschaft, Forschung und Politik möglich wurde. Alle Infos hierzu und vieles mehr auf der RVK-Website:

www.rvk.de



Gefördert vom Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung und vom Land Nordrhein-Westfalen



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



Wir bewegen die Region



Regionalverkehr Köln GmbH



Ihr Beitrag zum Klima?

Mehr Bus & Bahn fahren!

www.kvb-koeln.de
01803.504030
(9 C/min dt. Festnetz; Mobilfunk max. 42 C/min)