

Aus der Ausgabe 22, Dezember 1998:

- [Umbau der Zülpicher Straße](#)
- [Linie 12 - Hoch oder nieder auf dem Höninger Weg](#)
- [Linie 6 im Kölner Norden](#)
- [Linie 6 im Kölner Süden](#)
- [Neues zur Autofreien Siedlung](#)
- [Was haben Euskirchen, Dormagen und Hürth gemeinsam?](#)
- [IHK wettert gegen Kölner Verkehrspolitik](#)
- [Mülheim - Auch für's Rad](#)
- [Ring-Radwege - Benutzungszwang aufheben!](#)
- [Ein Jahr nach der StVO-Novelle - Stadt Köln auf dem Prüfstand](#)
- [Offener Brief an Willi Mertens](#)
- [U-Bahnausgänge ins goldene Paradies](#)
- [STATTAUTO wächst weiter](#)
- [D'r Zoch kütt nit!](#)
- [Antrag des VCD Köln zum Anwohnerparken](#)
- [Neujahrstreff des VCD](#)

Umbau der Zülpicher Straße

Krampf und Dilletantismus

Wenn in Köln etwas für den öffentlichen Nahverkehr getan wird, dann ist das Geschrei groß. Berechtigt und vielfach unberechtigt wird jede Maßnahme in Mißkredit gebracht. Tatkräftig helfen dabei die Hauptakteure Stadt und KVB. Denn durch ihr zum Teil dilletantisches Handeln unterstützen sie meist den Protest und sorgen dafür, daß selbst Gutwillige vergrault werden. So im Fall der Zülpicher Straße.

Um für die Fahrgäste einen besseren Komfort beim Ein- und Aussteigen in die Niederflurfahrzeuge zu erreichen, wurden neue Haltestellen auf der Zülpicher Straße gebaut. Doch anstatt ein Vorzeigeobjekt zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs zu errichten, wurde es Krampf. Das fängt bei der nicht stadtbildgerechten Möblierung der Haltestellen an und endet bei der Mißachtung des Radverkehrs.

Viel Geschrei um Parkplatzverluste

Doch was bestimmte die öffentliche Diskussion? Das Wehklagen um weggefallene Autoparkplätze! Eine Gruppe von Aktivisten erreichte, daß in der öffentlichen Meinung das Bild einer KVB-Rennbahn und KVB-Zerstörung der Zülpicher Straße aufgebaut wurde. Es gipfelte darin, daß zum Einweihungsfest Ende August kein Offizieller von Stadt und KVB reden durfte (der VCD wurde gar nicht erst geladen) und die Verbesserung weiterhin von schrägen Mißtönen begleitet wird.

Fahrgäste haben gewonnen

Fakt ist, daß die vielen Fahrgäste auf der Zülpicher Straße mit den neuen Bahnsteigen viel gewonnen haben: angenehmes Warten mit mehr Platz sowie bequemes und sicheres Einsteigen ohne störenden Autoverkehr. Ältere Menschen, Mobilitätsbehinderte und Menschen mit Kinderwagen haben eine Verbesserung. Hier herrscht Zufriedenheit. Tatsache ist auch, daß die breitere Fläche von den vielen FußgängerInnen und EinkäuferInnen

positiv aufgenommen wird. Und wenn erst die Außengastronomie im Sommer südliches Flair verbreitet, dann hat die Zülpicher Straße gewonnen.

Alternativrouten für Radverkehr

Massive Probleme gibt es dagegen für den Radverkehr. Dieser hatte es auch vorher schon schwer genug, doch der Umbau trug nicht zur Verbesserung bei. Der VCD hatte dies schon frühzeitig erkannt und schon in der Planungsphase darauf hingewiesen. Die Zülpicher Straße hätte nur durch eine drastische Verringerung des Autoverkehrs und den Wegfall von Parkplätzen für den Radverkehr annehmbar gestaltet werden können. Dies war aber nicht gewollt. So hat der VCD gefordert, daß für den Radverkehr Alternativrouten attraktiv ausgebaut werden. Dazu zählt ein fahrradfreundlicher Umbau der parallel verlaufenden Palanter Straße und eine gute Radverkehrsanlage auf der Kerpener Straße. Diese Forderungen, schon 1993 erhoben, wurden von SPD/CDU-Politik und Verwaltung bis zur Fertigstellung des Umbaus ignoriert. Erst als das Kind in den Brunnen gefallen oder der Radverkehr in der Schiene gelandet war, wurde es brisant. Während der Verkehrsdezernent Oelmann noch mit markigen Sprüchen ("Der Radverkehr hat auf der Zülpicher Straße nichts zu suchen") sein Nichtstun in der Vergangenheit zu bemänteln versuchte, reagierte die Bezirksvertretung Lindenthal auf Antrag der GRÜNEN. Einstimmig wurde die VCD-Forderung nach alternativen Fahrradrouten beschlossen. Doch die Verwaltung weigert sich, diesen Beschluß mit Nachdruck umzusetzen. Muß erst ein schwerer Unfall passieren, bevor die Verwaltung ihre Langsamkeit verliert?

Sicheres Überqueren der Schienen

Doch durch die Verlagerung des Durchgangsradsverkehrs auf Nebenstraßen ist das Problem Zülpicher Straße noch nicht gelöst. Denn der Ziel- und Quellradverkehr muß sicher geführt werden. Auf Anregung des VCD haben die GRÜNEN einen Antrag in der Bezirksvertretung gestellt. Mittels Gummi-Abdichtungen in den Schienenrillen sollte das jetzt mehrfach nötige Überqueren der Straßenbahnschienen sicherer werden. Der VCD hat sich umgehört, bei der Industrie nachgefragt und Anregungen u. a. bei den ostfriesischen Inselbahnen erhalten. Natürlich ist die Situation auf der Zülpicher Straße mit dichtem Stadtbahnbetrieb schwieriger als ein Betrieb der Inselbahn, aber mit gutem Willen aller Beteiligten und dem Erfindungsgeist der Gummi-Industrie läßt sich eine Lösung finden. Nur warum arbeitet die Verwaltung nicht daran?

Unnötig lange Bauzeit

Unnötig verärgert wurden die Anlieger der Zülpicher Straße durch die lange Bauzeit. Nachdem eine mehrwöchige Sperrung vorbei war, wurde auf der Restbaustelle monatelang gewerkelt. Es schien so, als würde von Hermeskeiler Platz bis Zülpicher Platz nur ein einsamer Leihbauarbeiter arbeiten. Und fertig ist die Zülpicher Straße bis heute noch nicht.

Behinderungen für KVB bleiben

Immer wieder müssen die Parkbuchten ausgebaut werden, weil falsch parkende Autos die Straßenbahn behindern. Hier wird viel Geld rausgeschmissen, weil AutofahrerInnen nicht richtig einparken können und ihr Blech wild abstellen. Und die Ampelvorrangschaltung fehlt immer noch. Ständig stehen die Bahnen vor roten Ampeln. Hätten sie den Vorrang, dann könnten sie auch im gemütlichen Tempo über die Zülpicher Straße fahren, ohne an Zeit zu verlieren. Und müßten nicht dem Radverkehr im Genick sitzen. Nach anfänglichen Konflikten haben die KVB ihren FahrerInnen ein Klingelverbot ausgesprochen.

Fazit

Eines hoffentlich nicht allzufernen Tages wird sich das Verkehrsgeschehen auf der Zülpicher

Straße eingespielt haben. Doch bis dahin wird durch mangelhafte Umsetzung viel Porzellan zerschlagen sein.

Wolfgang Besser

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Linie 12 - Hoch oder nieder auf dem Höninger Weg

Eine neue Studie der KVB hält 90 cm hohe Bahnsteige auf dem Höninger Weg für machbar - eine Gelegenheit, an Konzepte des VCD zu erinnern.

Die Linie 12, die noch mit den Achtachsern aus den 60er Jahren betrieben wird, sollte nach dem (vor dem Gezeter um die Zülpicher Straße noch festen) Willen von Rat, Verwaltung und KVB auch mit Stadtbahnwagen betrieben werden. Für den niveaugleichen Einstieg sollten 90 cm hohe Bahnsteige in den Straßenraum gehauen werden, Bollwerke von mindestens 50 m Länge. Dezent Hinweise des VCD auf die Absurdität dieses Vorhabens auf schmalen Straßen (wie dem Höninger Weg) wurden ignoriert. Wir hatten vorgeschlagen, die Linie mit Niederflurfahrzeugen zu betreiben, bei zum Teil geänderter Streckenführung: Statt durch den U-Bahntunnel Poststraße - Ebertplatz in den Kölner Norden, sollte die 12 vom Barbarossaplatz oberirdisch über den Neumarkt zum Bahnhof Deutz geführt werden. Maßgeblich für die Führung der Linie 12 sollten die Ziele der Fahrgäste aus Zollstock sein. Wollen sie wirklich alle zum Hauptbahnhof, wie Zollstocker SPD und Bürgervereinigungen behaupten? Ist ein Umsteigen für Ziele im Kölner Norden zumutbar? Wie verändert sich das Fahrgastverhalten, wenn Köln-Deutz als ICE-Bahnhof ein gleichwertiger Ersatz zum Hauptbahnhof wird? Welche Bedeutung hat das Rechtsrheinische für eine direkte Anbindung an Zollstock (KölnArena, technisches Rathaus, Euroforum, CFK)? Welche Bedeutung erhält der S-Bahn-Westring mit Halten an Gürtel und Pohligstraße und direkten Verbindungen nach Düsseldorf und Gummersbach? Wie wirkt sich die diskutierte und vom VCD geforderte Buslinie 142 von Zollstock über Universitätstraße und Innere Kanalstraße zum Bahnhof Ehrenfeld aus?

Am **26. Januar um 19 Uhr** kann über diese Fragen diskutiert werden. Dr. Meyer vom KVB-Vorstand und Dr. Jünger, der die Planungen für die Linie 12 leitet, werden ihr Konzept im VCD-Büro vorstellen. **Alle Interessierten sind herzlich eingeladen.**

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Linie 6

Stillschweigend ...

Manchmal ändern sich Dinge im eigenen Umfeld, die einem erstmal gar nicht auffallen. Doch eines Tages - "ach, das war doch mal anders" - steht man mit langem Gesicht vor dem KVB-Fahrplan und muß erkennen, daß mal wieder eine Bahn nicht mehr so fährt wie noch vor Wochen. So ist seit dem letzten Fahrplanwechsel der Kölner Norden abends ab 20 Uhr und

am Wochenende von der direkten Anbindung durch die Linie 6 an die Ringe abgeschnitten. Nachdem vor Jahren die Linie 10 auf ähnliche Weise schließlich ersatzlos gestrichen wurde, scheint dies der Linie 6 auch bevorzuzustehen.

Insbesondere die abendlichen Besuche in der Kino- und Kneipenzone an den Ringen werden erschwert durch Umsteigeaktionen am Ebertplatz. Die sogenannte Ersatzbahn Linie 17 fährt nämlich ab Ebertplatz auf der Strecke der Linie 19 nach Niehl weiter. Dabei hat man die 19 entsprechend der 6 ebenfalls eingespart. Es mag ja sehr freundlich von den KVB sein, daß damit zumindest zeitweise die Niehler direkt an die Ringe angebunden sind, nur erfreut mich das weniger. Bedauerlicherweise scheinen die Betreiber der großen Lichtspielhäuser und der großen und kleinen Kneipen und Discos diesen Mangel noch nicht erkannt zu haben, oder sind die Beteiligungen an Parkhäusern vorrangig? Eine öffentliche Beschwerde ist mir noch nicht zu Ohren gekommen.

Meiner Meinung nach handelt es sich wieder mal um Serviceeinschränkung und wieder mal um Abzug von städtischer Lebensqualität von Seiten der KVB.

Lissy Sürth, Köln-Nippes

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Leserbrief

Wird die Line 6/106 geopfert?

Mit großer Sorge verfolge ich die Entwicklung der ÖPNV-Erschließung in Bayenthal. Seit einigen Monaten verkehrt abends ab 20 Uhr und an Wochenenden nicht mehr die Stadtbahnlinie 6, sondern die Buslinie 106 im Pendelverkehr zwischen Marienburg und Chlodwigplatz. Argument für das Einstellen des Stadtbahnverkehrs ist die geringe Auslastung der Bahn. Dies mag für den Abschnitt südlich des Gürtels (Marienburg) auch stimmen, ab Haltestelle Tacitusstraße nimmt die Auslastung aber deutlich zu. Hier wird die Linie 6 auch in den Abendstunden von Auszubildenden, Abendschülern des Bürogebäudes Goltsteinstraße 91, bevölkert.

Es drängt sich der Verdacht auf, daß die Linie 6 zwischen Chlodwigplatz und Marienburg schrittweise abgebaut werden soll, noch bevor die Stadtbahnlinien Bonner Straße und Gürtel ein Ersatzangebot schaffen.

Möglich, daß die Marienburger davon nicht sonderlich betroffen sind, die Bayenthaler sind es allemal. Wird ÖPNV angeboten, so kann eben nicht in jedem Fall und zu jeder Zeit mit einer Auslastung gerechnet werden, die schwarze Zahlen garantiert. Die optimale Versorgung der Bevölkerung ist zu gewährleisten. Das zusätzliche Umsteigen am Chlodwigplatz verschlechtert die Attraktivität des ÖPNV.

Warum soll Bayenthal darunter leiden, daß die Marienburger sich vom ÖPNV distanzieren und lieber mit dem Auto fahren?

Martina H.

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Der Arbeitskreis berichtet

Neues zur Autofreien Siedlung

Die Weichen für autofreies Wohnen in Köln sind gestellt, aber bis zum Baubeginn ist noch viel zu tun.

Grundstücksverhandlungen laufen

Spätestens Mitte des nächsten Jahres werden die Grundstücksverhandlungen in Nippes und Dellbrück abgeschlossen sein. Voraussichtlich wird das Grundstück in Nippes von einem privaten Investor und jenes in Dellbrück von der Stadt Köln erworben.

Konzept für Nippes erarbeitet

Um die Diskussion voranzutreiben und die Vorstellungen für die Gestaltung einer autofreien Siedlung zu konkretisieren, haben wir ein städtebauliches Konzept für die Siedlung in Nippes erarbeiten lassen. Grundlagen bilden die bisher von uns erarbeiteten Konzepte, der städtische Rahmenplan für das ehemalige Ausbesserungswerk Nippes und die Planung für die neue Nutzung der großen Wagenhalle. Das städtebauliche Konzept berücksichtigt die Besonderheiten des autofreien Stadtraumes und die Einbettung der geplanten Siedlung in das Umfeld. Wir wollen verdeutlichen, welche hohen Gewinn autofreie Zonen für das gesamte Umfeld bedeuten. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Vernetzung der geplanten Siedlung mit der Nachbarschaft und der Qualität autofreier Außenräume. Anhand des städtebaulichen Konzeptes werden wir weitere Elemente - wie Energieversorgung, ökologisches Bauen oder Mobilitätskonzept - erarbeiten und diskutieren.

Informationen über das Konzept

Die neue Ausgabe unserer Zeitung FREIRAUM enthält erste Informationen zum Konzept. Zudem planen wir für Anfang nächsten Jahres eine Veranstaltung, in der wir das Konzept ausführlich vorstellen. Wer nicht so lange warten möchte, kann das Gutachten gegen eine Schutzgebühr (15 DM für Arbeitskreismitglieder, sonst 20 DM, zuzüglich Porto) über unser Büro bestellen.

Umfrage gestartet

Desweiteren hat der Arbeitskreis eine kleine Umfrage unter den Interessenten gestartet. Anhand der Antworten wollen wir zielgerichtete Informationen und Veranstaltungen anbieten sowie Gleichgesinnte zusammenführen. Auf einem Mantelbogen werden die möglichen Wohnformen (Eigentums- oder Mietwohnung bzw. genossenschaftliches Wohnen) und die beiden Bauplätze kurz vorgestellt. Mit dem Fragebogen sollen der gewünschte Wohnort und die gewünschte Wohnform sowie Größe und Kosten einer Wohnung erfaßt werden. Interessenten können die Unterlagen im Büro anfordern.

Kontakte

Unser Büro, das wir beim VCD einrichten konnten, ist jeden Dienstag von 15 bis 18 Uhr besetzt. Seit Oktober steht Ihnen Stefanie Franz für Fragen, Anregungen und Terminhinweise zur Verfügung. Außerhalb dieser Zeit sind wir per Anrufbeantworter (02 21 - 7 39 09 23) erreichbar.

Wer sich ausführlicher informieren möchte, ist herzlich zu unserem Info-Treff eingeladen. Dieser findet an jedem zweiten Mittwoch eines Monats um 19.30 Uhr im Büro, Melchiorstraße 3, statt. Die nächsten Termine sind am 13. Januar und am 10. Februar.
Ralph Herbertz für den Arbeitskreis Autofreie Siedlung

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Was haben Euskirchen, Dormagen und Hürth gemeinsam?

Die drei Städte haben seit 1996/97 Stadtbussysteme, die eindrucksvoll zeigen, daß ein gutes öffentliches Verkehrsangebot auch außerhalb der Großstädte Erfolg haben kann.

Qualitätsmerkmale des Stadtbusses sind:

- kleinräumige Erschließung der Wohngebiete (kurze Fußwege zur nächsten Haltestelle)
- verlässlicher Taktfahrplan (mindestens 30-Minuten-Takt)
- übersichtliches Liniennetz, meistens auch Fahrtstrecken ohne große Umwegfahrten
- zentrale Treffpunkthaltestelle (immer Anschluß) in der Stadtmitte
- neue, komfortable Haltestellen und Fahrzeuge
- offensive Werbung, gute Information
- Taktverkehr im Berufs- und Einkaufsverkehr (montags bis freitags bis 21 Uhr, samstags bis 17 Uhr), außerhalb dieser Zeiten werden AnrufSammelTaxis (AST-System) angeboten

Dies sind alles Punkte, die der VCD seit langem als Voraussetzung für einen attraktiven Nahverkehr fordert. Ein deutlicher Mangel ist jedoch das Fehlen eines akzeptablen Sonntagsangebots.

Unerwartet viele Neukunden (Ex-Autofahrer) konnten für den Stadtbus gewonnen werden: In Euskirchen stieg die Zahl der Stadtverkehrsfahrgäste von 800 auf 60.000 (!) im Monat. In Euskirchen und Hürth haben die Städter in einem solchen Maße ihr neues Fortbewegungsmittel gestürmt, daß seit Sommer 1997 das Angebot zu vielen Zeiten auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden konnte. Seit August 1998 gibt es in Euskirchen dazu noch drei neue Linien und eine fast vollständige Erschließung von Stadt und Stadtteil-Dörfern.

Für diesen großen Innovationsschub im öffentlichen Nahverkehr haben die Städte auf die Mitarbeit der bisherigen Schlecht-Dienstleister (z. B. RVK) verzichtet, stattdessen private Stadtplanungsbüros bzw. Werbeagenturen beauftragt und Eigengesellschaften gegründet. Die neugegründete Stadtverkehr Euskirchen GmbH ist auch für die Parkraumbewirtschaftung zuständig, was den Zuschuß aus dem städtischen Haushalt gering hält.

Mit Stadtbusfesten und Fan-Artikeln (T-Shirt, Tasse, Bastelbogen) verkaufen die Stadtbusser ihr Produkt medienwirksam. Die Liniennetzpläne und Taschenfahrpläne sind übersichtlich und gratis. Die Monatskarte (Kurzstrecke) ist für ein Mittelstadt-Gebiet mit über 70,00 DM allerdings zu teuer und läßt sich schlecht als Sonderangebot verkaufen. Die Gesellschaften würden sie gerne zu niedrigen Preisen anbieten - das Problem ist hier der VRS-Vertrag, wonach vom Verbundtarif abweichende Tarifangebote nur eingeschränkt möglich sind.

Auch außerhalb der Mittelstädte tut sich was auf dem Land: deutliche Taktverdichtung und Verkehrszeitenausdehnung auf Regionalbuslinien im Erftkreis (Hürth - Frechen - Bergheim, Köln-Worringen - Pulheim - Frechen - Hürth, Lechenich - Brühl - Wesseling). Sehr positiv ist der Abendverkehr im Takt bis Mitternacht. Nennenswerte Beschleunigungen sind jedoch nicht zu verzeichnen und der 2-Stunden-Takt am Sonntag lockt auch niemanden hinter dem Ofen hervor.

Daß es für den VCD noch viel zu tun gibt, zeigt unter anderem der Nahverkehrsplan des Kreises Euskirchen: Vorsicht und Skepsis bei der Angebotsgestaltung sind Prinzip, Taktverkehr bleibt Ausnahme. Ein anderes Beispiel: Die Städte Bergheim und Kerpen mit ihrem dichten Netz an Siedlungen, guten Bahnanschlüssen und zusammen doppelt soviel Einwohnern wie Euskirchen können von einem Bussystem wie in der Voreifelstadt bislang nur träumen.

Stadtbus-Infos:

Stadtverkehr Euskirchen GmbH (SVE), Bahnhofstr. 23, 53864 Euskirchen,
(0 22 51) 1 41 41

StadtBus Dormagen GmbH,
Kirschfeld 8, 41542 Dormagen,
(0 21 33) 27 26 25

Stadtverkehr Hürth GmbH,
Friedrich-Ebert-Str. 40, 50354 Hürth,
(0 22 33) 5 31 48

Markus Meurer

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

IHK wettert gegen Kölner Verkehrspolitik

Die angeblichen Interessenvertreter der Kölner Wirtschaft (Industrie- und Handelskammer genannt), glauben immer noch, wirtschaftlicher Erfolg oder Mißerfolg hängen in erster Linie davon ab, wie die Geschäfte mit dem Auto erreichbar seien. "Schwächung der City und Ruinierung der Stadtteilzentren" warfen sie in der Kölner Presse der Stadt vor.

Dabei haben seriöse Studien längst erwiesen, daß "Erreichbarkeit" nicht "Erreichbarkeit mit dem Auto" sein muß. Dagegen versteigt sich die IHK sogar zu der absurden Behauptung, nicht die übergroße Zahl an Autos sei die Ursache von Staus, sondern die Vorrangschaltung der KVB. Daß eben die KVB täglich Millionen Menschen transportieren und damit hunderttausend Autofahrten, die sonst die Staus verlängern würden, überflüssig machen, geht offenbar nicht in die ideologisch blockierten Köpfe der IHK-Vertreter.

Angeblicher Straßenrückbau

Nun ist aus Sicht der Verkehrsinitiativen viel Kritisches gegen die überwiegend von SPD und CDU gemeinsam beschlossene und verantwortete Verkehrspolitik zu sagen. Der IHK reicht das aber nicht. Zwar will auch sie angeblich nicht die "autogerechte Stadt", ihre Vorwürfe und Vorschläge laufen aber darauf hinaus. Die Schwierigkeiten der Stadtteilzentren auf angebliche Rückbau- oder Blockademaßnahmen von Radialstrassen zurückzuführen, ist absurd. Diese Maßnahmen hat es nie gegeben. Beispiel Venloer Straße: Sie ist nach dem U-Bahnbau genauso leistungsfähig wie vorher, man hat lediglich darauf verzichtet, den früheren Schienenraum ganz dem Autoverkehr zu widmen. Wer hier den Verkehrsfluß blockiert, sind die zahlreichen Lieferfahrzeuge der Wirtschaft, die zuhauf in der zweiten Reihe parken. Hier wäre es die Aufgabe der IHK, ein City-Logistik-Konzept für die Wirtschaft und den Handel zu erarbeiten und umzusetzen.

Radwege

Daß die IHK scheinbar positiv den ADFC-Vorschlag aufgreift, die zu schmalen Radwege abzuschaffen und die RadfahrerInnen auf der Straße fahren zu lassen, zeigt, wie wenig sie verstanden hat. Selbstverständlich soll nach Meinung des ADFC die Straße nicht verbreitert werden, sondern der Radweg soll dem Gehweg zugeschlagen werden. Dann hätten die FußgängerInnen - auch die, die mit dem Auto angereist sind - mehr Platz und würden vielleicht auch wieder lieber im Stadtteilzentrum bummeln und einkaufen.

Ampelvorrangschaltung

Besonders infam ist die Hetze der IHK gegen die KVB-Ampelvorrangschaltung. Die mühsam erreichten Verbesserungen auf der Luxemburger und Aachener Straße sowie auf dem Gürtel zur Ursache von Staus zu erklären, ist nicht nur wegen der damit erreichten Entlastung von Straßen falsch, sondern auch, weil der parallel mit der Bahn fahrende Autoverkehr von der Vorrangschaltung profitiert.

Wenn die IHK soviel von Wirtschaft versteht wie vom Verkehr, dann arme Wirtschaft.

Berti Waddey/Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Mülheim - Auch für's Rad?

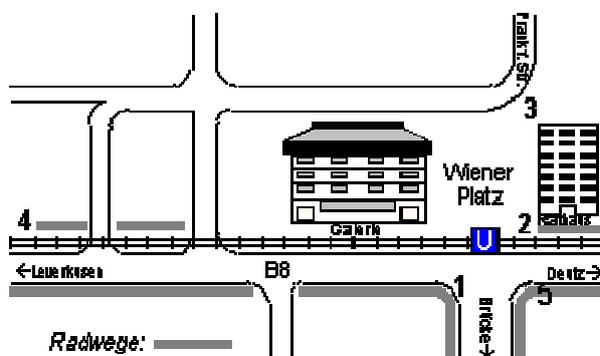
Das rechtsrheinische Chaos setzt sich fort

Nach der Baustelle „Kölnarena“ mit ihren - seit Jahren - unzumutbaren Verhältnissen für Radfahrer und Fußgänger hat das Rechtsrheinische einen weiteren Tiefpunkt: den Wiener Platz.

Neben möglichen Verbesserungen für den Autoverkehr sind Fuß- und Radverkehr auch hier wieder in Vergessenheit geraten.

Eklatante Planungsfehler

Warum glaubt eigentlich niemand daran, daß Radfahrende an Kreuzungen geradeaus fahren wollen? Von Mülheim kommend in Richtung Deutz ist an der Brücke jede Möglichkeit des



geregelten Geradeausfahrens genommen worden (1). Eine Überquerung des Kreuzungsbereichs mit dem Fahrrad (oder zu Fuß) dauert mindestens 2 komplette Ampelphasen - das sind dort 5 Minuten. In die andere Richtung, von Deutz kommend, ist es noch schlimmer - hier endet der Radweg unversehens am Bezirksrathaus (2). Es ist nirgends eine Weiterführung für den Radverkehr erkennbar.

Auch von der Mülheimer Brücke kommend gibt es keine (!) Radverkehrsführung

geradeaus über die Straße.

Das Ziel sollte wohl sein, den Verkehr vom Wiener Platz zu entfernen. Aber das ist doch nicht der richtige Weg. Was sollen die Radfahrenden an diesen Stellen machen, gerade wenn

sie in die Frankfurter Straße wollen (3)? Den Fußgängern am Rathaus über die Füße fahren? Hier werden doch nur wieder Konfliktpunkte künstlich erzeugt.

Den absoluten Vogel schießen die Ausführenden offensichtlich bei (4) ab. Der Radweg wird immer schmaler und endet schließlich in der Hecke. Rechts führt ein Fußgängerweg in eine Einbahnstraße, die genau in Gegenrichtung zurückführt, links fährt man auf die 80 cm breiten Bahnsteige der Straßenbahnhaltestelle. Das ist unmöglich, zumal auch wenig ersichtlich ist, daß dies durch Baumaßnahmen irgendwann einmal besser werden soll. Es kann doch nicht sein, daß eine Stadt, die fahrradfreundlich sein will, ihre Radfahrer entweder irgendwohin schickt, wo niemand hin will, oder den Kampf zwischen Wartenden an einer Haltestelle und Radfahrenden provoziert.

Derartige Konflikte sind auch vorprogrammiert, wo der von der Mülheimer Brücke kommende Radweg kurz vor einer Bushaltestelle in einen gemischten Rad-Fußweg übergeht (5).

Verkehrsführung überarbeiten!

Denkt endlich daran, daß Verkehr nicht nur aus Autos besteht!!! Schluß mit der Umsetzung von jahrzehntealten Konzepten. Die Radwege sind jetzt schon so, daß sie nicht mehr unter die Richtlinie der Radwege-Novelle von 1997 fallen.

Wir fordern eine Überarbeitung der Verkehrsführung am Wiener Platz in Mülheim.

Rüdiger Pohl

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Ring-Radwege

Benutzungszwang aufheben!

Ein positives Echo fand die Presseaktion, mit der wir Anfang Oktober auf die Bewertung der Ring-Radwege durch die Stadtverwaltung hinwiesen.

Wegen der besonders hohen Kfz-Dichte will die Stadt den Radverkehr weiter auf die Bordsteinradwege zwischen parkende Autos, Caféstühle und Fußgänger zwingen - und dies, obwohl die Verwaltungsvorschrift zur StVO-Novelle als Mindestbreite für Radwege 1,50 m fordert.

Dabei ist es nicht allein die schmale Fahrwegsituation, die ein zügiges Radeln unmöglich macht. Jeder, der einmal den Ring-Radweg benutzt hat, kennt dessen Ärgernisse und Gefahren: hohes Radverkehrsaufkommen, keine Überholmöglichkeit, zu viele Hindernisse an beiden Seiten, zu enge Kurvenradien, zu starke Verschwenkungen in Kreuzungsbereichen, zu geringe Aufstellflächen vor Ampeln, schlechter Belag, hohes Konfliktpotential mit Fußgängern ...

Wir fordern die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht entlang der Ringe beidseitig auf der gesamten Länge und damit die Umsetzung der StVO-Novelle. Wer sich unsicher fühlt oder langsam fahren will, soll den Radweg benutzen können, wer zügig vorankommen will, die Fahrbahn.

Rüdiger Pohl

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Ein Jahr nach der StVO-Novelle

Stadt Köln auf dem Prüfstand

Ein Jahr ist die StVO-Novelle jetzt alt. Zeit für eine Zwischenbilanz. In der Fahrrad 4/98 hat Norbert Schmidt ein erstes Fazit gezogen, das wir (leicht gekürzt) wiedergeben.

Die vor einem Jahr in Kraft getretene Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) hat sich innerhalb der Stadtverwaltung bemerkbar gemacht, jedoch (noch) nicht für den alltäglichen Radverkehr. Es gibt zwar sehr viele Ansätze, auch großflächige Planungen, der ganz große Wurf blieb bisher jedoch aus. An den einzelnen Beispielen soll dies verdeutlicht werden:

Verbesserung der Radwegequalität / Entwidmung von Radwegen

In der Lokalzeitung war zu lesen, daß städtische Mitarbeiter in den letzten Monaten alle Radwege nach einem bestimmten Kriterienkatalog auf ihre Tauglichkeit hin überprüfen. Der ADFC Köln hat bereits vor drei Jahren der Stadt Köln eine Datenbank mit dem kompletten Radwegbestand sowie deren Mängeln übergeben, ohne daß bisher irgendwelche Reaktionen erfolgt wären. Der Stadt Köln sind außerdem die Entwürfe der StVO-Novelle, die ja bereits schon ein bis zwei Jahre früher kurz vor der gesetzlichen Inkraftsetzung stand, bekannt gewesen. Sie hat darüber im zuständigen Ratsausschuß bereits berichtet. (...)

Angebotsstreifen (Schutzstreifen für Radfahrer)

Bereits vor Inkrafttreten der Novelle probierte die Stadt Köln an einer stark frequentierten Straße dieses Angebot aus - mit Erfolg. Zwar intervenierte im Anfangsstadium der von einer Karnevalssitzung aus Kalk mit dem PKW nach Hause fahrende OB Burger, um Nachbesserungen v. a. zugunsten der Kfz durchzusetzen, doch haben sich zwischenzeitlich alle Kfz auf die neue Situation an der Deutzer Brücke stadteinwärts eingestellt. Probleme machten dann die Presse und die Polizei auf der Neußer Str. in Nippes aus, wo Lieferverkehr oftmals an mehreren Stellen die Streifen blockiert. Wegen der eher mäßigen bis langsamen Geschwindigkeiten aller Verkehrsarten gab es bisher jedoch keine Unfälle, allerdings weichen viele RadlerInnen nach Angaben der Polizei oftmals ordnungswidrig auf den Gehweg aus. Die meisten Nutzer und der ADFC können letzteres jedoch nicht bestätigen. Als eher gefährlich aus Nutzersicht bewertet der ADFC dagegen die am Hansaring angelegten Angebotsstreifen, die dort im Wechsel mit benutzungspflichtigen Radspuren aufgetragen wurden. Diese suggerieren v. a. den Kfz-Fahrern, aber wohl auch den meisten RadlerInnen, daß es sich in beiden Fällen um einen benutzungspflichtigen Radweg handelt. Bei den eher hohen Kfz-Geschwindigkeiten sowie dem doppelspurigen Verkehr in Kombination mit rechts am Fahrbahnrand bzw. in Parktaschen unmittelbar zur Fahrbahn angrenzendem Längsverkehr (im Ggs. zur Neußer Str. ohne den 50 cm-Schutzstreifen!) kann der Radverkehr regelrecht "in die Zange" genommen werden. (...)

Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Hier bestand bei der Stadt Köln bereits vor der Novelle Einigkeit darüber, daß Einbahnstraßen für den Radverkehr unter Berücksichtigung der Verwaltungsvorschriften (VwV, berücksichtigt Verkehrsmengen, Mindestbreiten etc.) grundsätzlich geöffnet werden können. 1992 beschloß man, zunächst alle Einbahnstraßen in bereits bestehenden Tempo-30-Zonen nach VwV-Kriterien zu öffnen.

Das Problem ist jedoch, daß bis zur Überplanung aller 185 Tempo-30-Zonen sehr viele Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte vergehen werden. Der ADFC Köln hat der Stadt Köln vorgeschlagen, parallel zu den laufenden Überplanungen der einzelnen Tempo-30-Zonen die

Öffnung von Einbahnstraßen anhand der Routen des städtischen Radverkehrsnetzplans zu prüfen, was bisher jedoch bis auf wenige Ausnahmen unterblieb. Hier besteht nach wie vor enormer Handlungsbedarf, vor allem in den Stadtbezirken Innenstadt, Nippes und Mülheim. In einigen Fällen wurden jüngst gar Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen nachträglich eingerichtet (Rungenstr. in Holweide, Poller Hauptstr. in Poll, beide radverkehrsnetzwerkstark). Hier nimmt die Stadtverwaltung wissentlich die Ordnungswidrigkeit von entgegen der Einbahnrichtung fließendem Radverkehr in Kauf, vor allem auf regelmäßig frequentierten Verbindungen wie z. B. an Schulwegen.

Einrichtung von Fahrradstraßen

Auch hier rühmt sich die Stadt Köln ihrer Vorreiterrolle, tatsächlich blieb das erste Stück (40 m in der Johannesstr. in Höhenhaus) auch jahrelang das einzige. Inzwischen sind - auch vor der Novelle - einige radverkehrsnetzwerkstark Fahrradstraßen hinzugekommen, doch wurden auch hier Chancen vertan, längere Teilstücke entlang bedeutender Routen einzurichten (Bachemer Str. in Lindenthal, Schweinheimer Str. in Holweide). Die Ottostr. in Ehrenfeld ist auf beiden Seiten zugeparkt und derart schmal, daß von einer Fahrradstraße eigentlich nicht gesprochen werden kann.

Freigabe von Busspuren bzw. Sonderspuren für den Radverkehr

Da in Köln solche Sonderspuren kaum zum Einsatz kommen, erübrigt sich eine Freigabe dieser Spuren für den Radverkehr. Zu prüfen bliebe die Möglichkeit, inwieweit die von der Siegburger Str. in Deutz auf die Severinsbrücke verlaufende Taxi-Spur für den Radverkehr mitgenutzt werden könnte, da bisher eine akzeptable Erreichbarkeit der Severinsbrücke von der Siegburger Str. nicht möglich ist. Für die geplante Busspur in der Riehler Str. (Neustadt Nord) wurde dies seit langem angekündigt, jedoch nicht realisiert. (...)

Ausblick

Zu prüfen bleiben auch die bisherigen Planungen vor der Novelle, um Fehlplanungen wie z. B. bei der Ortsdurchfahrt in Merheim entlang der Ostmerheimer Str. zu vermeiden. Denn die Förderung von Radverkehrsmaßnahmen durch das Land NRW ist nicht nur an das Bauen von Radwegen geknüpft. Mit Anordnung von Tempo 30, Aufstellen von Fahrradwegweisern für den Alltagsverkehr, Einrichtung von Fahrradstraßen oder Markierungen auf der Fahrbahn läßt sich Radverkehr oftmals billiger und nachhaltiger fördern.

Norbert Schmidt

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Offener Brief an Willi Mertens

Antwort auf die Kolumne

Willkommen im Mixquirl -

Radweg-Novelle ein Bärendienst an der Sicherheit

Lieber Herr Mertens!

wie Sie ja bereits geahnt haben, will auch ich Ihnen wegen Ihrer Kolumne vom 5.11.98 im KStA eigentlich die Luftpumpe auf den Kopp hauen. Dagegen sprechen aber 3 Gründe:

1. meine gute Erziehung,

2. Ihre ansonsten ganz vernünftige Einstellung,
3. meine Luftpumpe wurde geklaut.

Die Änderung der StVO hatte den Sinn, den "Stahlroßreitern" die Pflicht, den Radweg zu benutzen, zu nehmen, wenn dieser nicht bestimmte Bedingungen von seinen Schöpfern mit auf den Weg bekommen hat. Keiner muß in den Verkehrs-Mixquirl. Viele Wege sind manchmal breit genug, und auch der Ring hat hier und da Stellen, an denen genug Fläche für den Velo-Reifen ausgelegt ist. Aber immer wieder wird es gemein eng, und gerade an Einmündungen oder Kreuzungen wird der "üppige" Radwanderweg zum gefährlich schmalen Gästehandtuch. Wer glaubt denn, daß Radlern das ewige Hin und Her Spaß macht? Wenn Sie Ihre geliebte alte Rahmenrohr-Rosinante mal im Sommer aus der Garage oder dem Keller holen und nach Köln radeln, werden Sie am Ringradweg bestimmt viele interessante Menschen treffen. Manche sitzen mit ihrem Caféstuhl auf dem Radweg, andere flanieren gemütlich träumend kreuz und quer zwischen Cabrio-Parkplatz und Ring-Kino vor Ihrer Lenkstange. Wem die Straße zu gefährlich ist, hat daran bestimmt seine Freude. Wer aber mal etwas flotter voran kommen will, sollte besser da fahren, wo der Geschwindigkeitsunterschied wesentlich geringer ist. Wir greifen zum Taschenrechner: 50 km/h beim Auto geteilt durch 25 km/h beim Fahrrad macht Faktor 2. 25 km/h aber geteilt durch fuß-gemütliche 5km/h macht Faktor 5. Warum sollten schnellere Radler in den Mixquirl mit Fußgängern? Ich nutze gerne jeden vorhandenen Radweg. Aber so wie nicht jedes Konditor-Preis-Schild aus einem Hundehaufen einen Kuchen macht, macht ein Radweg-Schild aus einem erbärmlichen Rest Baustoffen einen Radweg.

Viele Grüße Rüdiger Pohl

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

U-Bahnausgänge ins goldene Paradies

Stadtverwaltung und Investoren arbeiten Hand in Hand an der Verbesserung der U-Bahnein- und -ausgänge in der Kölner Innenstadt. Natürlich nicht zur Verbesserung für die KVB-Fahrgäste, sondern nur für die Eigentümer goldener Einkaufsmeilen.

In diesem Jahr werden drei zentrale U-Bahneingänge so umgebaut, daß der Zugang oder der Ausgang nur durch eine der neuen Shoppingmalls möglich ist.

Neumarkt

Wer heute vom U-Bahnmittelgeschoß in die Zeppelinstraße möchte, der kann es nicht mehr auf direktem Wege. Denn die Rolltreppe ist verschwunden. Stattdessen lockt die unterirdische Kauf- und Eßpassage in die Neumarktgalerie. Warum wurde die Rolltreppe abgebaut? Warum keine Alternative zugelassen? Pikanterweise wollte die Stadt Köln diese Rolltreppe schon einmal schließen. Am Einspruch des VCDs ist dieses Ansinnen durch die Bezirksregierung gestoppt worden. Wurde es jetzt erlaubt?

Dom/Hbf

Zweiter Fall: Dom/Hbf. Der Bahnhof wird zu einem Einkaufsparadies mit Gleisanschluß umgebaut. Die Stadt Köln hat nichts besseres zu tun, als einen neuen U-Bahneingang in dieses Einkaufszentrum zu legen und dafür zwei Ausgänge zu schließen. Einer führt geradewegs auf die Bahnhofsvorfläche. Durch den geplanten Rückbau der Domplatte hätte

dieser Ein- und Ausgang an Interesse gewonnen. Aber nein, alle müssen ins Einkaufszentrum, auch die, die zum Beispiel in die Philharmonie wollen.

Breite Straße

Am U-Bahnausgang Breite Straße war der Investor der geplanten Einkaufsgalerie auf dem Gelände des Stadt-Anzeigers noch dreister: Mit Unterstützung der Verwaltung sollten die am meisten genutzten Ausgänge zur Breite Straße geschlossen und durch einen Ausgang direkt in das Einkaufszentrum ersetzt werden. Offener kann mensch nimmer auf Kundenfang gehen. KVB-Fahrgäste werden zwangsweise durch Kleiderständer und Obstauslagen geführt. Und die Verwaltung folgt willig, anstatt die Interessen der Fahrgäste, die beileibe nicht alle ins Konsumparadies wollen, zu vertreten.

Investoren in die Pflicht nehmen! Dagegen hat sich der VCD gewandt und im Falle der Breite Straße auch die Politik überzeugt. CDU und GRÜNE beschlossen, den Eingang "Breite Straße" beizubehalten und mit einer zweiten Rolltreppe zu verbessern. Der Investor - der Esch-Fonds mit Ex-Oberstadtdirektor Ruschmeier an der Spitze - darf seinen Eingang bauen, er sollte sich aber an den Kosten der Attraktivierung beteiligen. Doch das lehnt er ab. So sind die Investoren. Für sich alles und nichts fürs Gemeinwohl. Dagegen sollte sich eine Stadtverwaltung wehren, anstatt Handlanger zu spielen.

Der VCD hat nichts gegen direkte Ein- oder Ausgänge von U-Bahnen in Einkaufszentren, die vom Investor bezahlt werden. Aber die Fahrgäste müssen eine Wahlmöglichkeit haben! Diese Zugänge können zusätzlich errichtet werden. In Köln werden sie aber anstelle öffentlicher Zugänge errichtet. Da der Investor einen Vorteil hat, sollte er nicht nur verpflichtet werden, seinen eigenen Zugang zu bauen, sondern auch in die Verbesserung der öffentlichen U-Bahnzugänge zu investieren. So hätten alle etwas davon.

Nachbemerkung

Gar nicht beachtet wird, daß die Zugänge in Einkaufszentren nicht mehr öffentlich sind. Denn sie führen ins Private. Und der Eigentümer kann bestimmen, wer ihn wann benutzen darf. Um seine Interessen durchzusetzen, werden immer mehr private Hilfssheriffs und Wachdienste in Anspruch genommen. Wer garantiert jedem Fahrgast der KVB das jederzeitige Zugangsrecht? Um 20 Uhr wird das Einkaufsparadies geschlossen und die Fahrgäste dürfen die übrig gebliebenen öffentlichen U-Bahneingänge suchen.

Wenn schon die Straßenbahn in der Erde verbuddelt und somit der Öffentliche Nahverkehr versteckt wurde, dann müssen wenigstens seine Eingänge sichtbar sein.

Doris Klug

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Stattauto wächst weiter!

Kein Auto besitzen - aber doch eines fahren, wenn es notwendig ist: Seit sechseinhalb Jahren gibt Stattauto Köln jedem umweltbewußten Bürger diese Möglichkeit. Inzwischen teilen sich über 1650 Kunden etwa 90 Fahrzeuge. Leider haben Stadtverwaltung und Politik lange Zeit dieses Projekt nicht gerade engagiert gefördert. Allmählich hat sich dies aber geändert, und so zählen inzwischen auch verschiedene Ämter der Stadt Köln zu den Stattauto-Kunden.

Von den 19 Standorten, an denen Nutzer ihren Wagen abholen können, liegen jetzt drei im

Rechtsrheinischen - als "jüngste" die Station "Halle" in Kalk. Dort steht nun auch der "letzte Schrei" unter den Kleinwagen: ein MCC Smart.

Christoph Reisig

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

D'r Zoch kütt nit!

Die Deutsche Bahn AG hat zum Beginn des NRW-Taktes großspurig verkündet, daß ab jetzt alles besser wird. Neue Wagen, neue Züge, dichter Takt, mehr Sauberkeit und Pünktlichkeit.

Doch die Wirklichkeit für die Fahrgäste ist ganz anders. Unsere VCD-Mitglieder berichten von unhaltbaren Zuständen. "Der Zug fährt in wenigen Minuten ein" heißt übersetzt eine Verspätung von 5 bis 10 Minuten. Bei "Der Zug wird bald einfahren" können sich die Fahrgäste auf gut 15 bis 20 Minuten Verspätung einstellen. Was im Frühjahr noch vereinzelt vorkam, ist die Regel geworden. Im Nahverkehr, bei der S-Bahn, kommen die Züge, wann sie wollen.

Und anders als sie sollen. Berichte von fehlenden Wagen, zu kurzen Zügen, veralteten Wagen, in denen die Heizung oder das Licht nicht funktionieren, von Zugausfällen häufen sich. Und daß die Züge häufig überfüllt sind. Was meint eigentlich die Bahn AG ihren Kunden seit Monaten zumuten zu müssen? Es ist nicht das Bemühen zu erkennen, etwas am schlechten Zustand zu verändern. Nein, mit Beginn der schlechten Witterung (Regen, Schnee, Herbstlaub und Kälte) steigerte sich deren Unzulänglichkeit noch. Aber schöne Anzeigen wurden geschaltet.

Nachdem die Fahrgäste die unhaltbaren Zustände lange Zeit ertragen haben, melden sich jetzt erst die Auftraggeber und Bezahler für den DB-Verkehr in den Regionen und Verkehrsverbänden (auch der VRS) und wollen von der Bahn AG wegen schlechter Leistung Geld zurück. Der VCD stellt die Frage, ob die Fahrgäste dann auch Geld zurückbekommen oder es nur in den Gehältern für zwei VRS-Geschäftsführer versickert.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Antrag des VCD Köln zum Anwohnerparken

Die Kölner Anwohnerparkregelung wurde vom Oberverwaltungsgericht Münster als gute Regelung für Anwohnerparken gesehen. Sie ist aber nicht konform mit der engen Auslegung des Begriffes Anwohner, für den Parkvorbereitung nur innerhalb von drei Straßen laut StVO möglich ist. Die Stadt Köln hat aber in der Innenstadt flächenhaftes Anwohnerparken geschaffen durch eine Anzahl von Anwohnerparkzonen, die nur durch Hauptverkehrsstraßen getrennt waren. Da die Kölner Innenstadt mit 120.000 EinwohnerInnen zu den meistbesiedelten Innenstädten Deutschlands gehört und sie auch flächenmäßig sehr groß ist, war die Kölner Regelung die effektivste und hatte Vorbild auch für andere Städte. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, die das Wohnen und Arbeiten und Einkaufen und Freizeit in einem hochverdichteten Raume überhaupt möglich macht, ist das Kölner Modell

auch eine Regelung im VCD-Sinne.

Durch die Flächenhaftigkeit und Absolutheit des Modells war allen AutofahrerInnen klar, daß sie in der Innenstadt keine freien Parkplätze finden können und nur das Angebot von bewirtschafteten Parkplätzen, P+R oder Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel haben. Damit wurde effektiv der Autoverkehr in der Innenstadt und in den Wohngebieten vermindert: nach Zählungen der Verwaltung um 30 % bis 50 %. Das Kölner Modell war äußerst erfolgreich.

Das Besondere an der Kölner Regelung: Es gab reservierte Bereiche in großer Zahl, die nur für AnwohnerInnen zur Verfügung standen. Sie waren für andere nicht zugänglich - darum bemühte sich kein fremder Autofahrer, keine fremde Autofahrerin.

Viele Anwohnerparkregeln arbeiten mit Parkuhren oder Parkscheiben, wo der/die AnwohnerIn nicht bezahlen muß. Hier regelt aber das freie Spiel der Kräfte (zum Teil mit Geld) das Parkverhalten. AnwohnerInnen stehen im Konkurrenzkampf mit anderen AutofahrerInnen. Zudem erzeugen diese Regelungen weiteren Parksuchverkehr. Autoverkehr wird angelockt, weil es doch eine hohe Wahrscheinlichkeit auf einen Parkplatz gibt. Im Kölner Modell ist die Wahrscheinlichkeit sehr gering und daher schon abschreckend.
VCD Kreisverband Köln und Umgebung

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Wie lange schon ...

- ... wolltest Du herausfinden, wer die aktiven VCDler sind?
- ... möchtest Du Dich mit Gleichgesinnten über die Verkehrsproblematik in und um Köln zwanglos unterhalten?
- ... willst Du wissen, welche verkehrspolitischen Entscheidungen in der nächsten Zeit bevorstehen?
- ... wolltest Du Deine Ideen zu Aktionen gemeinsam mit anderen besprechen?

Am **22. Januar** ab 20.00 Uhr hast Du die Möglichkeit dazu. Im Café Elefant (Weissenburgstraße 50, Köln-Agnesviertel) veranstaltet der VCD-Kreisverband Köln & Umgebung seinen alljährlichen **Neujahrstreff**. In geselliger Runde wollen wir bei Essen und Trinken über Verkehrspolitik im allgemeinen und über die Kölner Verkehrspolitik im besonderen reden.

Alle interessierten VCD-Mitglieder sind herzlich eingeladen.

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)