

Aus der Ausgabe 23, August 1999:

- [Wahlprüfsteine des Forums Kölner Verkehrsinitiativen](#)
- [Nord-Süd-Sackgasse](#)
- [KVB auf Irrwegen](#)
- [Buslinie Innere Kanalstraße](#)
- [Die neue Linie 8](#)
- [Bahnhof Süd](#)
- [DB Rheinland - Wege aus dem Chaos?](#)
- [Regionalbusse im Erftkreis](#)
- [Elektronische Hinweistafeln in Köln](#)
- [Arbeitskreis Autofreie Siedlung](#)
- [Verkehrskonzept Kaserne Haelen](#)
- [Grüner Pfeil in Köln](#)
- [Wehmeyer-Passage zweiter Teil](#)
- [BIVKO: Lebenslust statt Autofrust](#)
- [Car Sharing: Vereinbarung mit NRW](#)
- [Mitgliederversammlung 1999](#)

Nord-Süd-Sackgasse

Die Katze ist aus dem Sack und eine neue Stadtbahnlinie fährt in den Sack: Die Verwaltung der Stadt Köln hat in einer Vorlage beschrieben, wie sie sich die Nord-Süd-Stadtbahn vorstellt. Zur Erinnerung: Die Stadt wollte für ca. 1 Milliarde DM eine unterirdische Neubaustrecke vom Hauptbahnhof über Heumarkt und Severinsstr. bis zum Bonntor bauen, der VCD schlug einen verkürzten Tunnelabschnitt bis südlich des Heumarkts und oberirdischer Weiterführung am Rheinufer vor - das Ganze zum halben Preis und bereits in 5 bis 10 Jahren realisierbar. Das Land NRW hat zunächst auch nur 500 Mio. DM für die Nord-Süd-Bahn bereit gestellt. Statt damit die vollständige Netzverbindung zu schaffen, wollen Stadt, SPD und CDU nun ein Sack-Stück von Hbf. bis Heumarkt bauen. Mit der Fertigstellung des weiteren Abschnitts ist im Jahr 2015 (!) zu rechnen, natürlich nur, wenn das Land dann noch Geld gibt. Die Stadt Köln dürfte sich bei der Verleihung des nächsten Schilda-Preises für Verkehrspolitik die besten Chancen ausrechnen.

Markus Meurer

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

KVB auf Irrwegen

Die Kölner Verkehrsbetriebe halten am Bewährten fest: Als der 1. FC Köln sein Zweitligaspiel gegen Arminia Bielefeld wegen des Konzerts der Rolling Stones in das Südstadion verlegen musste, zeigten die KVB Beharrungsvermögen. In ihrer Pressemitteilung zur Ankündigung der Sonderzüge wollten sie die Fans weiterhin zum Müngersdorfer Stadion schicken. Erst ein Anruf aus einer Redaktion machte das Unternehmen auf den Irrtum aufmerksam.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Die Buslinie über die Innere Kanalstraße

Die Blockadehaltung muss endlich aufhören!

Welcher Student aus Ehrenfeld oder Nippes kennt nicht den Umweg über den oft völlig überlasteten Neumarkt, um dort die Bahn zur Uni zu erwischen. Wie viel Zeit und Nerven würde die Direktverbindung über die Innere Kanalstraße sparen. Doch die seit langem gewünschte Buslinie über die Innere Kanalstraße kommt nicht in die Gänge.

Vor zwei Jahren nahte Hoffnung: Nach langen Beratungen wurde im Rat der Stadt Köln der

Nahverkehrsplan verabschiedet. In ihm wurde die Verwaltung beauftragt, potentielle Fahrgastzahlen für eine derartige "stadtteilverknüpfende Verbindung" zu erarbeiten. Bis heute wurden jedoch keine Zahlen veröffentlicht. Eine Anfrage der Grünen in der Bezirksvertretung Lindenthal, die Ergebnisse der Bedarfsanalyse bei der Sitzung am 14.06.99 vorzulegen, wurde mit Abwesenheit beantwortet. Es ist also mehr Druck erforderlich: Wer sich für die Buslinie Innere Kanalstraße/Universitätsstraße einsetzen möchte und wen die offizielle Meinung der Verwaltung interessiert, sei an den derzeitigen Oberstadtdirektor und Oberbürgermeisterkandidaten Dr. Klaus Heugel verwiesen.

Die Adresse lautet:

Oberstadtdirektor Dr. Klaus Heugel,
Postfach 10 35 64, 50475 Köln.

Also frisch ans Werk und schreibt. Schließlich weiß Herr Heugel, daß Studierende auch Wähler sind.

Markus Graf

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Die neue Linie 8

Alternativkonzept durchgesetzt

Zum Fahrplanwechsel am 30. Mai dieses Jahres haben die Kölner Verkehrsbetriebe ihr Linienkonzept verändert.

Die Linie 2 wurde eingestellt. Statt ihrer fährt die Linie 7 von Porz über den Rudolfplatz nach Frechen. Hierdurch kommt die 7 nicht mehr als Zubringer- und Verstärkungsbahn für die Studierenden der Uni in Frage. Die neue Linie 8 mit der Streckenführung Poll - Neumarkt - Sülz-Hermeskeiler Platz sollte das Problem lösen.

Wechselnde Abfahrtsstellen ...

Da die 8 in verschiedenen Zeitabschnitten nur zwischen Sülz und Neumarkt oder zwischen Poll und Neumarkt verkehrt, hätte die Abfahrtsstelle dieser Linie am Neumarkt in Richtung Sülz viermal am Tage zwischen Neumarkt-Süd und Neumarkt-Nord gewechselt. Für die Studierenden - und nicht nur für die - wäre so ein Umsteigen am Neumarkt unnötig kompliziert geworden.

... wurden verhindert

Das Alternativkonzept, das der ASTA den KVB vorlegte, wurde zunächst als zu teuer abgelehnt. In Gesprächen und Verhandlungen konnte jedoch der Aufsichtsratsvorsitzenden der KVB, Manfred Biciste, von einem modifizierten Alternativkonzept überzeugt werden. Dieses sieht vor, diejenigen Züge, die am Neumarkt geendet und damit das Chaos verursacht hätten, nach Deutz weiterzuführen. Dort wenden sie nun und fahren am Neumarkt **einheitlich** am Südhaltepunkt Richtung Uni ab. Die KVB stimmten trotz geringer Mehrkosten zu.

Markus Graf

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Bahnhof Süd

Ein weiterer Zugang zu den Gleisen

Der Zugang zum Bahnhof Süd - wer mit der DB pendelt kennt das Problem: Wie kommt man am besten auf die Bahnsteige der Gleise 1 und 2?

Vom Haupteingang des Bahnhofs an der Luxemburger Straße aus sind zwar Aufgänge zu allen Gleisen vorhanden. Nur verlassen die meisten Studenten den Bahnhof Süd nicht an der Luxemburger, sondern an der Zülpicher Straße.

Eine Änderung ist in Sicht!

Seit 1997 ist der Bau eines weiteren Zugangs von der Zülpicher Straße aus zum Bahnhof Süd geplant. Der Baubeginn musste aber verschoben werden, weil die DB ebenfalls Umbaupläne vorlegte. Diese standen im Zusammenhang mit einer kompletten Umgestaltung des Bahnhofs beim Bau des westlichen

S-Bahn-Rings und mussten erst mit den städtischen Plänen abgestimmt werden. Dies scheint jetzt endlich der Fall zu sein. Im vorigen Monat hat der Ausschuss für Tiefbau und Verkehr der Stadt Köln den modifizierten Planungen zugestimmt.

Woran hapert es, dass nicht schon längst die Bauarbeiten begonnen wurden? An der Finanzierung. Und dies, obwohl dem AStA bereits im letzten Jahr zugesagt wurde, sie wäre gesichert. Man hat aber zur Kenntnis genommen, dass die Studierendenschaft auf einen möglichst raschen Baubeginn drängt. Hoffen wir, dass es hilft!

Markus Graf

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

DB Rheinland - Wege aus dem Chaos?

Am 5. Mai war es soweit: Wir (Anke Trepkau, Markus Meurer und Volker Kunstmann vom ÖPNV-Arbeitskreis) redeten nicht mehr nur **über** sondern **mit** der Bahn, genauer gesagt mit Vertretern des Geschäftsbereichs "Nahverkehr" für das Rheinland.

Die Fakten:

- Ein 70-Punkte-Plan soll die Ursachen der Verspätungen beseitigen. Der Plan sieht z. B. längere Umsteigezeiten, häufigere Wartung von Zügen und bessere Abstimmung mit dem DB-Fernverkehr vor.
- Der Wagenbestand wird sich nur allmählich bessern. Neue Wagen werden stärker bewacht, Graffiti lassen sich hier leichter entfernen.
- Mit dem seit Mai geltenden Fahrplan gibt es zusätzliche Spätverbindungen (siehe Aufstellung unten). Die Freigabe einzelner Intercitys für den Regionalverkehr wird jedoch - aufgrund zu geringer Nachfrage - wieder aufgegeben.

Die guten Ideen:

- In den Fahrplänen sollte der Fahrgast erkennen können, welche Anschlüsse garantiert werden bzw. wie lange Anschlusszüge warten. Aktuelle Informationen liefern Lautsprecherdurchsagen.
- Lang laufende RE-Züge sollten regelmäßig Frühstücks-Service und mehr Platz für Gespräche anbieten. In den Fahrplänen sind diese Züge zu kennzeichnen.
- Der Kauf von Anslusstickets für Zeitkartenbenutzer muss vereinfacht werden.
- Bahnen sollten möglichst direkt am Abgang zur Stadtbahn halten.
- Auf allen DB-Strecken im Umland muss der mindestens halbstündig verkehrende Regional- bzw. S-Bahn-Verkehr durch einen stündlichen **wirklich** schnellen Regionalexpress ergänzt werden.
- Die Abfahrtszeit der Züge nach Mitternacht von und ins Umland muss sich an der Ankunft und Abfahrt der KVB-Nachtbahnen am Hauptbahnhof orientieren.
- Fahrplanbücher sollen ihre Informationen nach den im Betrieb üblichen RB- und RE-Liniennummern gliedern.

Weitere Gespräche sind nötig

Für viele Probleme trägt auch der VRS als Auftraggeber der DB Verantwortung. So gilt es zukünftig nicht nur, mit der DB im Gespräch zu bleiben, sondern auch Kontakte zu den Verantwortlichen beim Verkehrsverbund aufzubauen.

Volker Kunstmann, Markus Meurer

Zusätzliche Bahnen in den Nächten vor Sams-, Sonn- und Feiertagen seit 30. Mai 1999:

Linie	Abfahrt	Ankunft
S11	Berg. Gladbach 2:23	Köln Hbf 2:41
RB6	Köln-Deutz 1:06 (Köln Hbf 1:12)	Remagen 2:01
RE7	Köln Hbf 1:22	Sol.-Ohligs 1:48

RE8	M'gladbach Hbf 23:54	(Köln Hbf 0:46) Köln-Deutz 0:51 (nur von Sa auf So)
RE9	Köln Hbf 23:28	Siegen 0:58
RE9	Köln Hbf 23:39	Krefeld 0:18
RB21	Köln-Deutz 1:11 (Köln Hbf 1:17)	Aachen 2:20
RB21	Aachen 0:37	(Köln Hbf 1:43) Köln-Deutz 1:47
RB22	Köln-Deutz 0:10 (Köln Hbf 0:16)	Euskirchen 0:56
RB25	Köln Hansaring 0:11 (Köln Hbf 0:14)	Gummersbach 1:20

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Regionalbusse im Erftkreis

"Während der laufenden Fahrplanperiode kann es zu Fahrplaneinschränkungen kommen."

So steht es unter den Fahrplantabellen der Regionalbuslinien (900er) und vieler Stadtbuslinien (700er) des Erftkreises. Die KundInnen der Rhein-Erft-Verkehrs-Gesellschaft erfahren nichts darüber, wann und warum welche Busfahrten gestrichen werden.

Dabei hatte zum Fahrplanwechsel im September 98 alles gut ausgesehen. Drei neue Regionalbuslinien verbinden seitdem teilweise erstmals, sonst erheblich häufiger und jetzt auch abends und am Wochenende die Erftkreisstädte:

- Linie 960: Bergheim-Horrem-Frechen-Hürth
- Linie 980: Worringen-Pulheim-Königsdorf-Frechen-Hürth
- Linie 990: Lechenich-Erftstadt-Brühl-Wesseling

Einige Orte, wie Lechenich, Brauweiler und Sinnersdorf werden hierdurch auch an die nächstgelegenen Bahnstrecken Richtung Köln angeschlossen.

Der nächste Schritt wäre nun die Einführung von Stadtbussystemen in allen größeren Orten. Im Süden des Kreises sind die Städte aufgeschlossener. So fahren in Hürth bereits vier Stadtbuslinien teilweise im 15-Minutentakt, auch in Brühl gibt es gute Ansätze. Im Nordkreis hingegen, z. B. in Kerpen, Pulheim und Bedburg, sind die KommunalpolitikerInnen nicht so leicht von den Vorteilen der Stadtbusse zu überzeugen. Deshalb müssen die neuen Regionallinien in diesen Städten noch alle paar hundert Meter halten, um den innerörtlichen Verkehr mitzunehmen. Das kostet Fahrzeit.

Die geplanten Einschränkungen dürften in der Hauptsache kleinere Buslinien und die Abend- und Wochenendfahrten betreffen.

Auf jeden Fall gilt: Im Erftkreis noch öfter Bus fahren. Volle Busse sind das beste Argument.

Und im September sind Kommunalwahlen. Also: Fragen Sie bei Ihren Stadt- und GemeindepolitikerInnen nach.

Kay Queetz

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Elektronische Hinweistafeln in Köln

Gleiche Bedingungen für alle?



Der VCD begrüßt die informativen Hinweistafeln der KVB am neuen Technischen Rathaus in Deutz. Zumindest an einem Ort sehen wir eine alte VCD-Forderung erfüllt.

In die Freude über die neuen Tafeln mischt sich aber auch ein wenig Wehmut: Wie lange hat es gedauert bis diese eine Tafel eingerichtet war und wie schnell dagegen ist in der letzten Zeit die Stadt mit überdimensionalen Hinweistafeln für den Autoverkehr übersät worden.

Es ist nicht so, dass es an guten Ideen für weitere Hinweistafeln mangelt. Wünschenswert wäre es zum Beispiel, wenn auch am Verbindungsgang von der U-Bahn zum Bahnhof Deutz eine Informationstafel mit den Zugabfahrten und den Stadtbahnen aufgestellt würde.

Das Problem bei den Informationsmaßnahmen ist jedoch die Finanzierung. Während die Stadt Köln über 10 Millionen DM Steuergelder in die Verkehrsinformationstechnik für den Autoverkehr steckt, muss die KVB ihre Anlagen selber finanzieren. Gleichheit der VerkehrsteilnehmerInnen?

Wolfgang Besser

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Arbeitskreis Autofreie Siedlung

Bericht über den Stand der Arbeit

Vor 5 Jahren wurde der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V. (ASK) gegründet. Die Mitgliederversammlung im Juni bot Gelegenheit zur Rückschau auf die vergangenen Jahre. Am Anfang stand der Wunsch, in diesem Jahr bereits den Grundstein zu legen. Aber es zeigte sich bald, dass solch ein neues und innovatives Projekt von den ersten Planungen bis zur Fertigstellung einen etwas längeren Atem benötigt.

Vor diesem Hintergrund ist die erste autofreie Siedlung in Köln auf einem guten Weg und die Realisierung rückt Schritt für Schritt näher. In der Stadtverwaltung laufen die Vorbereitungen der städtebaulichen Wettbewerbe für Dellbrück und Nippes, die voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte starten.

Nippes: Gespräche mit Eigentümern

Das Eisenbahnausbesserungswerk Nippes ist zum Jahreswechsel von der Deutschen Bahn AG verkauft worden, so dass hier die Entwicklung der Fläche starten kann. Die neuen Eigentümer sind die Ewald Hohl Wohnungsbaugesellschaft GmbH & Co und das Statikbüro Roland Agne. Ein erstes Gespräch des ASK mit den neuen Eigentümern hat in einer guten Atmosphäre stattgefunden, wobei die Idee und die große Nachfrage vorgestellt wurden. Weitere Gespräche sind vereinbart.

Dellbrück-Moorslede: Konzept erstellt

Für Dellbrück-Moorslede hat der ASK ein städtebauliches Konzept, wie es für Nippes bereits vorliegt (s. RHEIN-SCHIENE 22), erarbeiten lassen. In seiner Struktur knüpft das Konzept mit einem Platz an das bestehende Wohngebiet an und öffnet sich zum Naturschutzgebiet. Die zwei- bis dreigeschossige Bebauung passt sich der Umgebung an und bietet Raum für rund 500 Geschosswohnungen und Reihenhäuser. Das städtebauliche Konzept kann im ASK-Büro eingesehen und bestellt werden.

Umfrage: Ergebnisse liegen vor

Die Ergebnisse der Ende letzten Jahres vom ASK gestarteten Umfrage (s. RHEIN-SCHIENE 22) liegen vor. Die bis Anfang März eingegangenen 1.000 Fragebögen zeigen folgende Nachfrage: In Nippes wollen 60 %, in Dellbrück 25 % und 'wo zuerst gebaut wird' 15 % wohnen. Jeweils zur Hälfte besteht der Wunsch

Wohnraum zu kaufen oder zu mieten. Darüber hinaus haben über ein Drittel Interesse an einer Genossenschaft und ein Sechstel an einer Wohnung als Kapitalanlage. Die 'Durchschnittswohnung' der autofreien Siedlung hat 3,5 Zimmer auf 90 qm, wobei die Nachfrage vom 1-Zimmer Miniappartement bis zur 8-Zimmerwohnung reicht. Als Kaufpreis wurden im Durchschnitt knapp 3.600,- DM/qm genannt - in der Summe ergibt dies ein Kapital von 157 Millionen allein für Eigentumswohnungen. Insgesamt bietet die Umfrage eine detaillierte Grundlage für eine an der Nachfrage orientierte Planung der autofreien Siedlungen Dellbrück und Nippes. Außerdem kann der ASK alle Interessenten frühzeitig über die Angebote zu Ihren Wohnwünschen informieren. Wer an der Umfrage (noch) nicht teilgenommen hat, kann die Unterlagen im ASK-Büro anfordern und wird so auch in die Interessentendatei aufgenommen.

Mehr Informationen

Für Nachfragen, Anregungen oder Bestellungen steht Ihnen das ASK-Büro jeden Dienstag von 15 bis 18 Uhr zur Verfügung (ansonsten Anrufbeantworter) oder Sie besuchen unseren Info-Treff (jeden zweiten Mittwoch eines Monats um 19.30 Uhr im ASK-Büro in der Alten Feuerwache).

Telefon: (0221) 739 09 23

Fax: (0221) 732 86 10

Ralph Herbertz

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Ein Teilerfolg

VCD-Verkehrskonzept zum Projekt "Kaserne Haelen"

Auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne Haelen im Kölner Westen soll ein Wohngebiet entstehen. Der VCD stellte in einem Pressegespräch am 7. Juni seine Vorstellungen zur Nahverkehrsanbindung der geplanten Siedlung vor. An den darauf folgenden Tagen berichtete die Lokalpresse über das Konzept, aus dem die Forderungen des VCD in einer Einwendung an die Bezirksvertretung Lindenthal formuliert wurden:

- Verlagerung der Haltestelle Stüttgerhofweg mit geradliniger Fuß- und Radwegverbindung zum Haupttor der Kaserne,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit an der Haltestelle,
- Verbesserung der Anbindung der Haltestelle (Allee, Boxen, Bustakt, Querung Dürener Straße),
- ganztägiger 10-Minuten-Takt für die bestehende Linie 7,
- zusätzliche neue Linie 8 Uni-Gürtel-Dürener Straße-Frechen,
- Busanbindung des Siedlungsgebiets an die Junkersdorfer und Weidener Zentren,
- Aussetzung der Stellplatznachweispflicht und Ausweisung der oberirdischen Stellplätze als Vorbehaltsfläche.

Ein Änderungsantrag in der Bezirksvertretung Lindenthal fand bezüglich der ÖV-Maßnahmen Zustimmung, bei der Stellplatznachweispflicht leider nicht.

Christoph Reisig

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Grüne (Blech-) Pfeile sind uns gar nicht grün

Laut einer Ankündigung von Verkehrsdezernent Oelmann sollen in Zukunft die "Grünen Pfeile" an Ampeln verstärkt in Köln eingesetzt werden. Dies werten wir als Angriff auf die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern.

Solange gegenseitige Rücksichtnahme unter VerkehrsteilnehmerInnen fehlt, lehnen der VCD Köln & Umgebung und FUSSVOLK gemeinsam mit vielen anderen Verbänden in Köln den "Grünen Pfeil" ab.

Rücksicht nur auf dem Papier

Leider müssen wir feststellen, dass der Paragraph 1 StVO - die gegenseitige Rücksichtnahme - nur auf dem Papier existiert. Der Alltag zeigt, dass viel zu viele AutofahrerInnen beim Rechtsabbiegen die

Vorfahrt des Fuß- und Radverkehrs nicht beachten. Sie biegen mit hoher Geschwindigkeit ab, stehen mit ihrer Stoßstange auf dem Fußgängerüberweg und blockieren an ampelfreien Einmündungen beim Abbiegen die querenden Fuß- und Radwege, während sie offensichtlich nur auf den Autoverkehr achten. Dieser Zustand würde dann auch an allen beampelten Kreuzungen herrschen, wo die "Grünen Pfeile" hängen. Sind es heute "nur" bei Grün fahrende Links- und Rechtsabbieger, die in den freigegebenen Fußgängerstrom hinein fahren, werden es zukünftig auch Rechtsabbieger sein, die Rot haben und durch den Blechpfeil in den querenden Fuß- und Radverkehr gelassen werden.

Schwächere besonders benachteiligt

Besonders für Kinder und alte Menschen ist es dann noch schwieriger, sich im Straßenverkehr zu orientieren. Sie gehen bei Grün, und plötzlich kommt aus der ersten Reihe einer roten Ampel ein Auto und biegt einfach ab. Der "Grüne Pfeil" stärkt den Autoverkehr; vom Gleichgewicht aller VerkehrsteilnehmerInnen ist das weit entfernt. Offensichtlich nimmt die Stadt neue Gefahren in Kauf, um den Autoverkehr geringfügig zu beschleunigen.

Beispiel Höhenhaus

Wie wenig sorgfältig die Verwaltung bei den bislang angebrachten "Grünen Pfeilen" vorgegangen ist, zeigt das Beispiel Höhenhaus. Dort hatte das Blechschild schon in der Probephase zu Gefährdungen der Fußgänger geführt. Nachdem Anwohner aus der Strasse "Am Springborn" im Beschwerdeausschuss des Rates über ihre Erfahrungen berichteten, gab der Ausschuss an die Verwaltung die Empfehlung, den Grünen Pfeil wieder zu entfernen. Die Verwaltung sieht jedoch bislang noch keinen Handlungsbedarf, da noch kein Unfall passiert sei. Mit anderen Worten: Sie handelt erst, wenn es zu spät ist.

Aktionen sind geplant

Der VCD wird mit dem Arbeitskreis FUSSVOLK auf die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen achten und durch Aktionen auf die Gefährdung insbesondere der Fußgänger hinweisen.

Rüdiger Pohl

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Schließung erneut verhindert

Wehmeyer-Passage - zweiter Teil

Immer wieder will das Kaufhaus Wehmeyer die Passage zwischen Schildergasse und Offenbachplatz schließen um ihre Verkaufsfläche zu erweitern. Und immer wieder findet das Begehren bei der Stadtverwaltung offene Ohren. Und jedesmal erfährt der VCD davon und muss energisch dagegen einschreiten.

Vor zwei Jahren hatte der Einspruch des VCD Köln die geheimen Planungen zunichte gemacht. Auch in diesem Jahr hörten wir wieder das Gras wachsen und legten vorsorglich Widerspruch beim Tiefbauamt ein. Natürlich bekamen wir keine Antwort, informierten aber auch die Parteien von unserer Befürchtung. Im Frühjahr konnten wir dann in der Presse lesen, dass die Firma Wehmeyer überlegt, die Passage zu schließen und sie sich in Gesprächen mit der Verwaltung befindet. Nur ein Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt auf Antrag der Grünen konnte das Entgegenkommen der Verwaltung stoppen. Und dann endlich erhielten wir auch eine Mitteilung der Verwaltung, dass unsere Befürchtung die Passage zu schließen, keine Grundlage hat - bis zum nächsten Mal.

Ärgerlich an dieser Geschichte ist nicht, dass die Firma Wehmeyer ihre Geschäftsinteressen vertritt, ärgerlich ist es, dass die Verwaltung der Stadt Köln nicht neutral alle Interessen gegeneinander abwägt, sondern die Belange des Fußgängerverkehrs überhaupt nicht berücksichtigt und erst auf massiven Druck jedesmal zurück gepfiffen werden muss. Für wen ist eigentlich das Tiefbauverwaltungsamt unter Leitung von Herrn Oelmann da?

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Der 12. Bürgerinitiativen-Verkehrskongress in Köln

Lebenslust statt Autofrust

Gipfeleuphorie in Köln, da konnte der VCD Köln und Umgebung nicht fehlen. Wir waren Mitveranstalter des 12. Bürgerinitiativen-Verkehrskongresses in der Alten Feuerwache, dem Sitz des VCD. Mit fast 400 TeilnehmerInnen aus der Bundesrepublik und den europäischen Nachbarländer wurde alle Fragen des umweltfreundlichen Verkehrs behandelt.

In guter Stimmung, verstärkt durch einen Weltmusikabend, die Kabarettisten Reiner Rübsam und Frank Meyer und die ghanesischen Gruppe Adesa wurde in 24 Arbeitsgruppen intensiv gearbeitet.

Die Eröffnungsreden

Eröffnet wurde der Kongress unter dem Kölner Motto: "Jeder Tag ein Rosenmontag" - da ist die Innenstadt für den Autoverkehr gesperrt und die Straßen gehören den Menschen. Kölns Bürgermeister Harry Blum begrüßte die TeilnehmerInnen, der Verkehrsdezernent Hubertus Oelmann skizzierte kurz die Kölner Verkehrspolitik. Dabei stellte er heraus, dass in den letzten zehn Jahren trotz Autoverkehrszuwächsen der Autoverkehr in der Kölner Innenstadt um 4 % abgenommen hat. Ein Vertreter aus dem Bundesumweltministerium forderte den Kongress auf, weiter massiv Druck für eine Verkehrswende zu machen. Bislang jedenfalls sieht man kaum Konsequenzen der Regierung aus der umweltpolitischen Notwendigkeit, den Autoverkehr zu verringern.

Gehlust

Ein Schwerpunkt des Kongresses war die Gehlust. Mit zwei Vorträgen, u.a. über die kulturgeschichtliche Bedeutung und Wandlung des Gehens von der reinen Fortbewegung über Lustwandeln hin zum Wanderparkplatz, in Arbeitsgruppen und in einem Praxiskurs wurde sich mit dem Zu-Fuß-Gehen beschäftigt. Die Tatsache, dass die meisten Menschen gerne gehen, muss als Chance begriffen werden. Ein gehfreundliches Umfeld gehört dazu, wie vom Auto befreite Gehwege und die vom Autor so sehnlich gewünschte Richtlinie für die Breite von Gehwegen im Begegnungsfall zweier Kinderwagen bei Geschwindigkeit 4 km/h.

Flugverkehr

Ein weiterer Schwerpunkt des Kongresses war der Flugverkehr. Das Totschlagargument Arbeitsplätze soll die KritikerInnen des ausufernden Flugverkehrs zum Verstummen bringen. Tatsache ist aber, dass dieser Verkehrssektor gerade mal jeden 500. Arbeitsplatz in Deutschland stellt, und dass die meisten Arbeitsplätze im Frachtbereich die berühmten 630,- DM Jobs sind. Von Jobmaschine keine Spur. Lediglich im Tourismus schafft der Flugverkehr neue Arbeitsplätze und zwar im Ausland.

Neue Zebrastreifen

Weiteres Arbeitsergebnis des Kongresses: Neue Zebrastreifen für unsere Städte! Die Richtlinie zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 84) war von Anfang an in Fachkreisen höchst umstritten. Die Überprüfung der nicht einsichtigen Einsatzkriterien, die die Richtlinie in den Händen der Verwaltung eher zu einem Zebrastreifen-Verhinderungs-Regelwerk machen, ist dringend geboten.

Kölner Lebenslust

Nicht nur Arbeitslust prägte den Kongress, sondern auch die berühmte Kölner Lebenslust. Der Innenhof der Alten Feuerwache mit dem Mobilitätscafé war ein beliebter Treffpunkt, wo sich bundesweit ausgetauscht wurde. Im Straßenbahnmuseum war vom Kölner Veranstaltungsteam zu einem Empfang geladen.

Und es wurde ein Straßenfest in der Mainzer Straße mit Klaus dem Geiger und der Eierplätzchenband veranstaltet. In der sonst von Autos zugeparkten Mittelallee wurde zu südamerikanischen Rhythmen getanzt, ein Alleecafé hatte geöffnet und alle griffen zu Stift und Pinsel.

Exkursionen

Zu einem Kongress gehört auch ein praktischer Teil. In der Umgebung von Köln - denn Köln bietet ja nicht soviel - schauten sich die TeilnehmerInnen moderne und fortschrittliche Konzepte für den öffentlichen Nahverkehr an. So die erfolgreichen Stadtbusse in Euskirchen und Hürth und die Dürener Kreisbahn. In

Bonn-Beuel wurde die Rhein-Sieg-Bahn für den Güternahverkehr angeschaut. In Köln wurden der grässlichen Nord-Süd-Fahrt durch eine städtebauliche Führung durch Boris Sievers einige interessante Aspekte abgerungen.

Dank zahlreicher helfender Hände vom VCD und vom Forum Kölner Verkehrsinitiativen, der freundlichen Unterstützung des VRS mit einem supergünstigen Kongressticket, der finanziellen Unterstützung der Stadtparkasse für den Welttanzabend, dem Gülich-Fonds und dem VCD Landesverband konnte der Kongress gelingen. Auf dass jeder Tag ein Rosenmontag sei.

Roland Schüler

[Mehr Informationen auf unserer BIVKO-Seite](#)  [Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Car Sharing

Rahmenvereinbarung für Landesbehörden in NRW

Erstmals in Deutschland wurde eine Rahmenvereinbarung zwischen einer Landesregierung und Car Sharing Organisationen geschlossen. Die zwischen dem Land NRW und STATTAUTO Köln (stellvertretend für die nordrhein-westfälischen Mitglieder des *Bundesverbandes Car Sharing - bcs*) getroffene Vereinbarung ermöglicht allen Mitarbeitern von Landesbehörden Car Sharing für Dienstfahrten. Darüber hinaus sieht die Vereinbarung vor, Car Sharing-Fahrzeuge in Behördennähe bereit zu stellen.

Einsatz bei der Stadtverwaltung

Diese Vorteile genießen inzwischen auch über 150 Mitarbeiter der Kölner Stadtverwaltung. Seit die Stadt Anfang 1997 ihren Fuhrpark abgeschafft und gleichzeitig eine Rahmenvereinbarung mit der STATTAUTO Köln Car Sharing GmbH geschlossen hat, nutzen mehr und mehr Mitarbeiter die Stattautos für Dienstfahrten. Seit dem Umzug nach Deutz haben sie es besonders einfach: Die nächste STATTAUTO-Station ist direkt neben dem neuen Stadthaus.

Ein Drittel Firmenkunden

Die Kommunal- und Landesbehörden finden sich in guter Gesellschaft: Ein Drittel der Kölner STATTAUTO-Kunden sind Firmenkunden und nutzen Car Sharing als vollständigen Ersatz oder zur Ergänzung der eigenen Firmenflotte. Firmenkunden schätzen die Flexibilität und die Zeit-/Kostensparnis. Die Nutzung ist branchenübergreifend: Einzelhandelsgeschäfte, Gastronomiebetriebe, Bauunternehmungen, Bildungseinrichtungen, Pflegedienste, Rechtsanwälte, TV-Produktionsfirmen etc. Durch das dezentrale Stationsnetz haben Mitarbeiter "ihr Firmenauto" vor der Wohnungstür, je nach Bedarf können sie also von zu Hause oder von der aus Firma losfahren. Hinzu kommt eine deutliche Kostensparnis: Keine Finanzierung und Kapitalbindung für die Anschaffung von Firmenfahrzeugen, kein Aufwand für den Service der Autos, keine eigenen Verwaltungsaufwendungen für Versicherung, Schadensmanagement etc.

Beliebt auch bei Privatkunden

Aber auch unter privaten Autofahrern und -fahrerinnen erfreut sich STATTAUTO Köln weiter großer Beliebtheit: Über 1.800 Kunden nutzen jetzt fast 100 Autos, die auf 19 Stationen im Stadtgebiet verteilt stehen.

Ulrich Ferber

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Mitgliederversammlung 1999

Zwar nicht die Mehrheit unserer Mitglieder ...

... aber immerhin doch einige neue Gesichter konnten wir am 11. Mai auf unserer diesjährigen Mitgliederversammlung begrüßen.

Nach den Berichten über die Arbeitsfelder des letzten Jahres (ÖPNV, Stadt- und Verkehrsplanung, Öffentlichkeitsarbeit, Administratives), und dem Rechenschaftsbericht unseres Kassenführers Markus

Meurer, der vom Kassenprüfer Günter Pröhl ausdrücklich für seine gute Kassenführung gelobt wurde, wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Die Vorstandswahlen ergaben keine Veränderungen. Wie im Vorjahr bilden Renate Hammacher, Markus Meurer, Jürgen Möllers und Roland Schüler den geschäftsführenden Vorstand, Reiner Kraft, Rüdige Pohl, Christoph Reisig und Reinhild Widdig bleiben im erweiterten Vorstand. Leider ist damit auch in diesem Jahr das Kölner Umland nicht im Vorstand vertreten. Eine Änderung gab es bei den Kassenprüfern: Anstelle von Marc Hansen wird Ronald Dittmark diese Aufgabe im nächsten Jahr gemeinsam mit Günter Pröhl wahrnehmen.

Bei der Aussprache über die weiteren Perspektiven wurde bedauert, dass zur Zeit der AK Fahrrad nicht aktiv ist - wie so manches eine Folge fehlender Aktiver.

Beim anschließenden gemütlichen Teil bestand die neue Theke in unseren Büroräumen ihre Bewährungsprobe mit Bravour.

Reiner Kraft

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)
