

Aus der aktuellen Ausgabe 25, Mai 2000:

- [Landtagswahl am 14. Mai](#)
 - [Ralf Sterck \(FDP\) zu Gast beim VCD](#)
 - [Tempo 100 auf Köner Straßen?](#)
 - [Neuer Hauptbahnhof: Für den Fahrgast muss noch viel getan werden](#)
 - [Neuer Hauptbahnhof: WC-Tipp](#)
 - [Neuer Hauptbahnhof: Fahrradstation](#)
 - [i.ti. wird demnächst beerdigt](#)
 - [Nun zügig die Tarife vereinfachen](#)
 - [Auch der Kauf von Tickets muss einfacher werden](#)
 - [Fahrscheinverkauf: Reisebüros kassieren unbegründet](#)
 - [Privatisierung der KVB: Risiken für Sicherheit und Angebot](#)
 - [Privatisierung der KVB: Gespräch mit dem Betriebsratsvorsitzenden](#)
 - [Neues von der Nord-Süd-U-Bahn](#)
 - [Innere Kanalstraße: Mit kleinen Schritten zur Buslinie](#)
 - [Bahnsteiganhebung verzögert sich wegen Option auf Dreifachtraktion](#)
 - [Die Mehrheit der Kölner ist für den Ampelvorrang](#)
 - [Grüner Pfeil in Köln: ERST STOP - Wann endlich weg?](#)
 - [Nord-Süd-Fahrt: Ein Tunnel - und dann?](#)
 - [Stand des Modell-Projektes "Autofreie Siedlung Köln"](#)
 - [STATTAUTO wird cambio](#)
 - [Brühl und Bad Münstereifel für nachhaltige Stadtentwicklung ausgezeichnet](#)
 - [Eisenbahnstrecke Kall-Hellenthal wird reaktiviert](#)
-

14. Mai 2000

Die Landtagswahl steht vor der Tür

Die Landesregierung beeinflusst über die Bewilligung von Zuschüssen in großem Maß, wo welche Maßnahmen ergriffen werden, die die Mobilität sichern sollen. Das reicht von Straßenneubaumaßnahmen (wie die häufig gewünschten Ortsumgehungen), Umbaumaßnahmen (z.B. Kreisel), Radwegebau über Verknüpfungen zwischen Straße und Schiene, S-Bahn-Netz, Stadtbusse, Straßenbahnen und vieles mehr. Aus Sicht des VCD ist die Landtagswahl daher mindestens genauso wichtig wie die Kommunalwahlen im September 1999.

Einige Parteien geben sich populistisch und propagieren als Mobilitätssicherung: "Wie komme ich mit meinem Auto möglichst schnell von A nach B (bitte ohne Stau) und wie lange brauche ich, bis ich einen Parkplatz habe, der natürlich kostenlos sein soll?" Das kommt gut an und zeigt die Nähe zum "Auto-Volk", das mit den Problemen der Nicht-Motorisierten nichts am Hut hat. Genau das passiert gerade in Köln und würde wohl auch in NRW passieren, wenn rot-grün abgewählt würde.

Von flächendeckendem Tempo 30 traut sich schon niemand mehr zu reden, und wenn die Kinder sich erstmal nicht mehr auf die Straße trauen, dann verunglücken sie dort auch nicht mehr! So habe ich das bei meinem zweijährigen Mailand-Aufenthalt erlebt. So soll das aber nicht in Köln und NRW werden. Daher empfehlen wir allen, die Parteiprogramme

anzuschauen und insbesondere die verkehrspolitischen Schwerpunkte zu beachten. Hier der Rahmen, wofür sich der VCD auf Landesebene einsetzen will.

Umweltverträglichen Verkehr stärken!

Die erste Stufe des integralen Taktfahrplanes der Bahn weist in diese Richtung. Ebenso die Erweiterung des Nachtverkehrs, das Programm "Sicherheit und Service im öffentlichen Verkehr", Fahrradstationen an Bahnhöfen und die Förderung fahrradfreundlicher Städte und Kreise.

Der VCD fordert, diese Ansätze weiterzuentwickeln und auszubauen. Denkbar wäre ein Programm "Mobilitätszentralen" und Wettbewerbe zu verschiedenen Themen, z. B. Innovationen im Berufsverkehr.

Bessere Bahn statt Metrorapid!

Der Transrapid hat sich als Investitions- und Modernisierungsbremse für die Strecke Hamburg-Berlin erwiesen. Ähnliches könnten die Metrorapid-Träume einiger führender Landespolitiker nach sich ziehen. Sie verzögern die notwendige Modernisierung und Beschleunigung des Bahnverkehrs in NRW.

Bahnfahrer wollen Züge, die pünktlich, sauber, zuverlässig und sicher sind; die Antriebsart ist ihnen egal.

Belastungen durch motorisierten Verkehr deutlich verringern!

Neubau und Ausbau von Straßen (auch von Umgehungsstraßen) bewirken immer nur kurzfristig ein Durchatmen einiger Straßenanwohner. Mittelfristig wird durch mehr Verkehr der teuer erkaufte scheinbare Vorteil zum Nachteil aller, nicht zuletzt der Natur. Die Autofahrer stehen an der nächsten Engstelle im Stau, die alte Ortsdurchfahrt wird meistens nicht so entlastet, wie es versprochen wurde. Solange Autofahrer auch kurze Strecken überwiegend mit dem PKW zurücklegen, bringen Umgehungsstraßen mehr Nachteile als Vorteile.

Am Wochenende könnten viele Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt werden und für Radfahrer und Inliner freigegeben werden. Generell sollte ein Auge auf den ausufernden Freizeitverkehr geworfen werden.

Verkehrswende nicht nur propagieren sondern auch umsetzen!

Die Landesregierung hat mit der Einsetzung einer Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität" einen Schritt in Richtung Verkehrswende vollzogen. Auch viele vom Land finanzierte wissenschaftliche Einrichtungen wie das Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie oder das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund bieten eine gute Basis für nachhaltige Verkehrspolitik und Stadtentwicklung. Aber richtig Schwung bekommt die Verkehrswende nur, wenn die wissenschaftlichen Erkenntnisse auch konsequent umgesetzt werden. Eine Studie vom Öko-Institut und VCD belegt, dass eine Verkehrswende mehr als 200.000 zusätzliche Arbeitsplätze bundesweit schaffen und den verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß um 30 % verringern würde. Die Angst der Politiker vor dem Groll der Autofahrer lähmt jedoch eine umweltfreundliche Umgestaltung des Verkehrs. Wissenschaftlich untermauerte Kenntnisse sind ihr Geld jedoch nur wert, wenn sie auch umgesetzt werden - und zwar möglichst schnell.

Sabine Müller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Ralph Sterck (FDP) zu Gast beim VCD

Neue VerkehrspolitikerInnen in Köln

Das Volk hat gewählt (oder vielmehr nicht gewählt) und seit September 1999 bestimmen die CDU und die FDP die Verkehrspolitik in Köln. Es war selbstverständlich für den VCD, dass er Kontakt zu den Parteien aufnahm und zu Gesprächen einlud. Während sich dies mit der CDU äußerst schwierig gestaltete, war der FDP-Fraktionschef Ralph Sterck sofort zu einem Gespräch bereit.

Das Gespräch verlief in einer angenehmen und positiven Atmosphäre. Mit Ralph Sterck war offen und frei von ideologischen Schranken zu diskutieren und alle konnten zuhören. Klar, dass es beim Autoverkehr einige unterschiedliche Auffassungen gab. Die Kölner FDP versprach bei der Wahl Verbesserungen für den Autoverkehr, und diese möchte sie jetzt auch umsetzen. Zum Glück sind Ankündigungen aber nicht identisch mit ihrer Umsetzung. Da wird manches nicht so heiß gegessen, wie es gekocht wird. Doch das verkehrspolitische Klima verändert sich und gegen populistische Anträge hilft häufig nur bissige Satire ([siehe unten](#)).

Offen war Ralph Sterck in allen Fragen, die den öffentlichen Nahverkehr betreffen. Hier hat er schon Anregungen aufgegriffen, hat uns bei der Universitätsbuslinie unterstützt und eine weitere Zusammenarbeit angeboten. Der Radverkehr ist für ihn auch nichts Unbekanntes. Er wies darauf hin, dass er schon als Bezirksvertreter in Kalk Verbesserungen unterstützt habe, so die Öffnungen von Einbahnstraße für den Radverkehr.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Tempo 100 auf Kölner Straßen?

Aus einem Antrag der FDP-Fraktion:

1. Der Rat der Stadt Köln formuliert das Ziel, dass auf Kölner Hauptverkehrsstraßen künftig grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit
 - von 70 km/h gelten soll, wenn die entsprechende Straße über eine Mindestlänge von einem Kilometer vierspurig ausgebaut ist, und
 - von 100 km/h gelten soll, wenn die entsprechende Straße über eine Mindestlänge von zwei km mindestens vierspurig kreuzungsfrei verläuft.
2. Um die Prioritäten festlegen zu können, nach denen dem unter 1. genannten Ziel nahegekommen werden kann, wird die Verwaltung aufgefordert, binnen drei Monaten dem Bau- und Verkehrsausschuss eine Liste aller städtischen Straßen, die die unter 1. genannten baulichen Voraussetzungen erfüllen, mit folgenden Angaben vorzulegen
 - Inwieweit die unter 1. genannten Höchstgeschwindigkeiten bereits realisiert, entsprechend der Ausbaugeschwindigkeit bzw. der Anhaltesichtweite nicht möglich

oder aus Gründen der Unfallhäufigkeit oder anderer Umstände (z. B. Schulwegsicherung) nicht empfehlenswert sind.

- In welchem zeitlichen Rahmen und mit welchem finanziellen Aufwand die Signalisierung der Straßen, die die drei vorgenannten Bedingungen nicht erfüllen, mit der neuen Höchstgeschwindigkeit vorgenommen werden könnte.

Begründung:

Die Höchstgeschwindigkeit auf Kölner Hauptverkehrsstraßen ist in den vergangenen Jahren durch diverse Einzelmaßnahmen immer weiter eingeschränkt worden. Für viele Verkehrsteilnehmer ist es jedoch nicht nachvollziehbar, dass man auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf gut ausgebauten Hauptstraßen nur so schnell fahren darf wie auf einer zweispurigen Wohnsammelstraße. Durch die neue Regelung soll eine neue einheitliche Höchstgeschwindigkeit für diese Straßen vorgegeben werden. Die Einzelfälle, in denen von dieser abgewichen werden soll, werden von der Verwaltung neu bewertet und gelistet.

Ergänzungsvorschläge der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

3. Die Verwaltung wird gebeten, eine Prioritätenliste für die 4-spurigen Stadtstraßen vorzulegen, die 6- bis 10-spurig ausgebaut werden können. Dabei soll sich die Fahrspurbreite angesichts der höheren Geschwindigkeiten und der sonst möglicherweise fehlenden Übersichtlichkeit an den Ausbaurichtlinien für Autobahnen orientieren. Parkplätze dürfen dabei nicht verloren gehen. Bei beengten Verhältnissen ist für Gehwege eine Mindestbreite von 75 cm zu gewährleisten. Radwege, Schutzstreifen und Straßenbäume können entfallen.

4. Die Stadt Köln legt den Titel "fahrradfreundliche Stadt" freiwillig ab.

5. Als mittelfristige Maßnahme, die die Anpassung der Straßen an die höheren Geschwindigkeiten voraussetzt, soll durch die Verwaltung in Kooperation mit den Veranstaltern geprüft werden, ob einige der heute noch auf dem Nürburgring stattfindenden Autorennen in der Kölner Innenstadt ausgetragen werden könnten - entsprechend dem Großen Preis von Monaco.

6. Das Rettungswesen ist dem zu erwartenden Anstieg schwerer Verkehrsunfälle anzupassen. So ist, beispielsweise die Anzahl von Rettungswagen und Intensivbetten an Kölner Krankenhäusern bedarfsgerecht zu erhöhen. Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu in Zusammenarbeit mit den freien Trägern geeignete Konzepte zu entwickeln.

7. Die Verwaltung wird beauftragt, die Anzahl der Anwohner zu ermitteln, die unmittelbar an den unter Ziffer 1 genannten Straßen wohnen. Weil das Wohnen an diesen Straßen aufgrund der zu erwartenden höheren Lärm- und Abgasbelastung und der Unfallgefahr zukünftig nicht mehr zumutbar ist, sind für diese Anwohner Umsiedlungskonzepte in Kooperation mit den benachbarten Landkreisen zu entwickeln. Da eine Umsiedlung innerhalb des Stadtgebiets kurzfristig nicht für alle Anwohner möglich sein wird, sollen innerhalb der Stadtgrenzen vorrangig die Besserverdienenden versorgt werden.

8. Die Verwaltung wird beauftragt, die unter Ziffer 1 bis 7 genannten Maßnahmen mit einem Forschungsprojekt zu begleiten und hierfür bei Land und Bund entsprechende Mittel zu beantragen. Das Forschungsprojekt soll den Arbeitstitel tragen: "Rückkehr zu bewährten Verkehrspolitik der 60er Jahre".

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Neuer Hauptbahnhof

Für den Fahrgast muss noch viel getan werden

Der neu gestaltete Hauptbahnhof bietet eine erheblich gesteigerte Aufenthaltsqualität. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass er seine Funktion als wichtigster Verkehrsknoten der Region weiterhin nicht adäquat erfüllt.

Fahrgäste wollen nicht nur essen und einkaufen, sondern vor allem schnell und problemlos ihr nächstes Verkehrsmittel erreichen. Dies fand jedoch bei der Umgestaltung zu wenig Beachtung.

Barrieren für Fahrgäste

So müssen eilige Fahrgäste von der U-Bahn zu ihrem Fernzug weiter Treppen steigen, denn die Rolltreppen sind zu gering dimensioniert und daher stets überfüllt.

In umgekehrter Richtung führen Rolltreppe und Aufzug nur zum Zwischengeschoss der KVB und nicht weiter zum U-Bahnsteig.

Zwischen Eingangshalle und der zentralen Passage zu den DB-Gleisen versperrt der neue Info-Point den Fahrgästen den Weg. Er erscheint als eine Art Wellenbrecher zwischen den sich hier täglich beengt bewegenden Menschenmassen. Der Informations-Punkt war ursprünglich am Standort des früheren Blumenladens geplant, musste jedoch dann einem Café weichen.

Nordseite bleibt Stiefkind

Auch die Chance, die Bahnhofshalle und den zentralen Bahnsteigtunnel durch eine Aufwertung des Nordausgangs und des U-Bahnhofs Breslauer Platz zu entlasten, wurde nicht genutzt. Obwohl hier der kürzeste Übergang zwischen U-Bahn und S-Bahn geboten werden kann, fehlen nicht nur jegliche Hinweise auf die nahe U-Bahn-Station Breslauer Platz, sondern auch notwendige Service-Einrichtungen und ein Wetterschutz für den kurzen Fußweg durchs Freie.

Unter der Verkürzung der nördlichen Überdachung leiden auch die Fahrgäste, die auf den beiden dortigen DB-Bahnsteigen auf ihre Züge warten. Auch sie dürfen sich bei bestimmten Wetterlagen beregnen lassen.

Kommerzielle Nutzung war Hauptmotiv

Es ist offensichtlich, dass das Motiv der Bahn zur Umgestaltung des Hauptbahnhofs in erster Linie in der kommerziellen Nutzung ihrer Raumressourcen lag. Hingegen wurde bei Investitionen für die Belange der Fahrgäste schnell gespart. Stadt und KVB hingegen haben versäumt, die Investitionen der Bahn durch eigene Baumaßnahmen sinnvoll zu ergänzen.

Und hieran soll sich wohl vorerst auch nichts ändern: Die dringende Modernisierung der beiden aus der Frühzeit des U-Bahn-Baus stammenden KVB-Stationen am Hauptbahnhof wird weiterhin um 5-10 Jahre vertagt. Es liegen nicht einmal Pläne für die Umgestaltung und die zukünftige Erschließung der beiden Haltestellen vor. Diese Pläne wären jedoch nötig, um zumindest bei der nächsten Investition, dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes endlich die Belange der Nahverkehrskunden zu berücksichtigen. Andernfalls bleibt der Hauptbahnhof über Jahrzehnte echtes kölsches Stückwerk.

Die OB-Kandidaten und -Kandidatinnen können zeigen, dass dies kein unabwendbares Schicksal ist.

Volker Kunstmann

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

WC-Tipp

2 DM für WC, 1 DM für pinkeln, das sind die offiziellen neuen "Bedürfnispreise" im Hauptbahnhof. Hier die Pissoirs für den schmalen Geldbeutel: In der DB-Lounge (oberhalb des Reisezentrums auf Höhe Gleis 1) kostet die WC-Benutzung weiterhin 0,50 DM und der neue Mc Donalds (Ausgang Breslauer Platz) bietet das WC kostenfrei an.

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Fahrradstation

Land in Sicht - Mensch kann es kaum glauben, aber Zeitungsberichten zufolge (Kölnische Rundschau vom 13.04.) soll im Herbst Baubeginn für die Fahrradstation am Kölner Hauptbahnhof sein. Das könnte bedeuten, dass im Frühjahr 2001 Einweihung gefeiert werden kann. Na, hoffentlich!

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Misslungenes Experiment mit neuer Technik

i.Ti. wird demnächst beerdigt

Seit dem Start des Pilotprojektes auf der Linie 16 verfolgt der VCD kritisch und konstruktiv dessen Verlauf. Nachfolgend ein Erfahrungsbericht.

Als "Gelegenheitsfahrerin" (soll bedeuten: ohne Abo) und Neu-Sürtherin zähle ich mich zur umworbenen Zielgruppe und habe mich daher (leider erfolglos) um ein kostenloses intelligentes Ticket (jetzt nur noch mit i.Ti. bezeichnet) im vergangenen Herbst beworben. Immerhin erhielt ich im ersten Anlauf aus einem blauen Automat in der Bahn mein i.Ti. - gegen Entrichtung eines geringen Pfands natürlich. Seitdem begleitet mich i.Ti. auf fast allen meinen Wegen.

Ordnungsgemäß einchecken und ...

Das freundliche Team mit den blauen Overalls, die anfangs noch des öfteren in der 16 gesichtet wurden, schenkte mir sogar ein Lesegerät. Jetzt passt die Karte zwar nicht mehr in den Geldbeutel, aber da ging sie zwischen all den Karten, die ich inzwischen mit mir rumschleppe, sowieso unter. Außerdem will ich sowieso nicht immer den Geldbeutel zücken, wenn ich einsteige oder aussteige, denn mit i.Ti. muss ich mich nicht nur einchecken (quasi anmelden in der Bahn) sondern auch aus-checken (also am Ende der Fahrt wieder abmelden). Dabei ist das Einchecken der wichtigste Vorgang. Ohne ordnungsgemäßes Einchecken fährt man nämlich schwarz, und das ist nicht erlaubt! Also: Falls das Terminal nicht betriebsbereit

ist oder mein i.Ti. nicht einlesen möchte, muss ich einen Papierschein lösen, und zwar mit Münzen! Das passiert ziemlich häufig (etwa auf jeder zweiten Fahrt), und da nützt mir mein Guthaben auf der Karte überhaupt gar nichts. Wenn's dann aber funktioniert hat, bin ich immer ganz gespannt, was mir beim Aus-checken abgebucht wird! Es ist jedes Mal ein anderer Betrag, angefangen von 0,10 DM bis zu Beträgen über 5 DM, obwohl ich nie mehr als 2 Tarifzonen fahre. Da lohnt sich dann der Gang zum Fahrgast-Center am Neumarkt, wo ich einen Ausdruck über all meine Fahrten bekomme, die ich seit Dezember vergangenen Jahres unternommen habe.

... aus-checken nicht vergessen!

Leider funktioniert das Aus-checken auch nicht immer, zum Beispiel wenn die 16 nur bis Sürth fährt und ich an der Endhaltestelle aus-checken will. Jedes Mal schalten sich kurz vorher alle Terminals ab und ich muss ohne Abmeldung die Bahn verlassen! Inzwischen haben sich aber die intelligenten Ingenieure der KVB was einfallen lassen, damit die dumme 16 nicht immer schon vorher alles automatisch still legt! Jedenfalls gibt es Situationen, bei denen es mit dem Aus-checken nicht klappt. Manchmal vergesse ich es auch! Halb so schlimm. i.Ti. weiß sich zu helfen und bucht beim nächsten Anmeldevorgang nachträglich die nicht abgemeldete Fahrt ab, die für i.Ti. dort endete, wo die neue Fahrt anfängt. (Schön blöd, wer dabei nicht auf die Idee kommt, mit zwei i.ti.s zu fahren, mit einem immer hin und dem anderen immer zurück!).

Kontrolle ist nötig

Zurück zum Fahrten-Ausdruck. Ich war ja doch neugierig, warum i.Ti. mir mehrmals den Betrag für 3 Tarifzonen abgebucht hatte, obwohl ich wirklich nur 2 Zonen befahren hatte. Ist i.Ti. doch nicht so schlau?

Einmal soll ich angeblich nach Wesseling gefahren sein, hatte mich nicht abgemeldet (weil dies in Sürth wieder mal nicht möglich war) und bin tags darauf wieder von Sürth nach Köln-City gefahren! Da hat i.Ti. offensichtlich alles ab Wesseling berechnet. Dasselbe passierte ein weiteres Mal, als ich angeblich in Buchheim eingestiegen sein soll. So ist das also, wenn man sich auf i.Ti. verlässt. Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Sagte schon Lenin!

Schwarzfahren mit i.Ti.

Amüsiert vernahm ich einen Pressebericht, demzufolge eine Frau in der S-Bahn nach Chorweiler des Schwarzfahrens bezichtigt wurde, weil sie mit i.Ti. unterwegs war. Die Kontrolleure kannten nämlich gar kein i.Ti., welches nur in den Anschluss-Bahnen der KVB und der Bonner SWB zugelassen ist. Sobald jedoch ein Umsteigevorgang mit S-Bahn oder Regionalbahn ansteht, sollte man i.Ti. besser stecken lassen und einen konventionellen Fahrschein ziehen!

Verzweifelte Aufladeversuche

Auch meine gelegentlich verzweifelten Aufladeversuche sollen hier nicht unerwähnt bleiben. Ganz ohne Münzen geht's eben doch (noch) nicht. Wenn das Guthaben schmilzt und keine Zeit für einen Besuch im Fahrgast-Center ist, hilft nur eines: Aufladen in der Bahn. Als erfahrene Bahnfahrerin habe ich immer viele Silbermünzen dabei. Aufladen funktioniert so: Kartenerkennung - Münzen einwerfen - wieder Kartenerkennung. Während bei den Münzen schon ein scharfes Auswahlverfahren stattfindet, verzweifle ich vollends, wenn nach nicht erfolgter zweiten Kartenerkennung alle Münzen wieder zurückkommen und der Aufladevorgang somit nicht erfolgen konnte!

Hier mein ganz persönliches Fazit:

i.Ti. passt sehr gut zum komplizierten Köln-Bonner Tarifsystem (wahrscheinlich das

anspruchvollste in ganz Europa!). Es hat auch viel Geld gekostet. 18 Millionen Mark bisher! Ein paar Technokraten des VRS versuchen verzweifelt, ihr schönes Tarifsysteem zu retten und die Automaten vor der Euro-Umrüstung zu bewahren (daher die etwas überhastete Einführung). Beides wird wohl scheitern. Erst i.ti., danach hoffentlich auch das Tarifsysteem!

Sabine Müller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

KVB-Tarifsysteem

Nun zügig die Tarife vereinfachen

Nach dem vorläufigen Scheitern des elektronischen Fahrscheins i.Ti. fordert der VCD eine rasche Vereinfachung des Tarifsystems im VRS.

Es ist z. B. Anreisenden nicht zuzumuten, dass sie sich vor einer Weiterfahrt im Kölner Stadtgebiet zwischen nicht weniger als drei Tarifen entscheiden müssen. Die Wahl des richtigen Tickets ist nur bei genauer Ortskenntnis möglich. Schließlich gilt es, sich in einer langen Liste von Haltestellen und Stadtteilnamen zurecht zu finden.

Auch versteht der Fahrgast nicht, warum er für die Fahrt zu einem bestimmten Ziel je nach Wegstrecke verschiedene Fahrpreise entrichten soll.

Der VCD fordert daher als Sofortmaßnahme einen vom Fahrweg unabhängigen, einheitlichen Preis für alle Fahrten von der Innenstadt in die anderen Stadtteile Kölns. An den Haltestellen der Innenstadt könnten so die langen Fahrpreis-Tabellen entfallen. Es verblieben nur die Verweise auf die Haltestellen der Kurzstrecken-Zone und auf die Ziele außerhalb Kölns. Die Änderung ließe sich praktisch kostenneutral einführen. Nur äußerst wenige Fahrten der heutigen Preisstufe B würden im Preis gesenkt. Auf der anderen Seite würde für einen sehr großen Adressatenkreis das Tarifsysteem transparenter und damit das ganze Verkehrssystem attraktiver.

Volker Kunstmann

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Bahn-Tickets

Auch der Kauf von Tickets muss einfacher werden

"Die Tarife müssen einfacher werden!", das wird immer gefordert, wenn die Frage aufkommt, wie die Deutsche Bahn attraktiver werden kann. Der VCD Köln&Umgebung fordert außerdem: "Der Kauf von Tickets muss einfacher werden!" und versucht, bei der Bahn AG die Ideen seines Konzeptes anzubringen.

Der Zug steht schon auf dem Bahnsteig, gerade noch geschafft - doch stopp! Nach den Tarifbestimmungen Einstieg ohne Fahrausweis verboten - bitte Zug abfahren lassen: Das hat

mit Kundenfreundlichkeit nichts zu tun! Der VCD fordert daher: Ein Kauf von Tickets an Bord muss immer möglich sein. Ein Automat in einer S-Bahn oder einem Nahverkehrszug ist zudem weniger anfällig gegen Beschädigungen und Störungen können schneller behoben werden.

Vielen neuen Automaten begegnet der Reisende auf den Bahnhöfen in letzter Zeit: Man kann zum Beispiel am Touch-Screen Fernverkehrstickets kaufen und mit EC-Karte bezahlen (gut!). Vor dem Katastrophen-Nahverkehrs-Automat der DB im VRS verzweifeln selbst die tarifkundigen Freaks des VCD Köln - ein Wirrwarr von Zielangaben und Preisstufen, Normal- und Übergangstarifen. Besser schon im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr: hier kann mit Bargeld und Geldkarte am Touch-Screen einfach und übersichtlich zwischen Preisstufe oder Reiseziel gewählt werden. Wer aber nach Koblenz fahren möchte, muss zu einem anderen Automaten wandern!

Wir fordern daher:

- Einheitlicher Fahrausweisautomat mit Wahl zwischen Preisstufe (wenn bekannt) oder Reiseziel in ganz Deutschland; der Automat findet den richtigen Tarif selbst;
- Zahlungsmöglichkeit mit Kredit, EC- und Geldkarte; mit Münzen und Scheinen bei Tickets zumindest bis 50,00 DM;
- Erweiterung der Fahrausweisauswahl (u. a. fehlen Fahrradkarten und -reservierungen!);
- Mehr Verkaufsstellen für alle, die Beratung beim Kauf brauchen. Mehr Reisebüros, die Bahntickets verkaufen und zwar ohne Aufschläge;
- Internet-Verkauf: alle Fahrausweise anbieten, nicht nur bestimmte Züge und Verbindungen.

Markus Meurer

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Gebührenabzocke

Reisebüros kassieren unbegründet

Seit einigen Monaten werden in verschiedenen Reisebüros, die DB-Fahrscheine ausstellen, Gebühren verlangt: 5 DM beispielsweise muss mensch im Kaufhof und im First am Ebertplatz für das Ausstellen **eines** Fahrscheins bezahlen. Sogar die Fahrplanauskunft kostet Geld! Und das wird unverschämterweise auch noch mit den angeblich geringeren Provisionen der DB begründet. Eine Verringerung der Provisionen ist aber unter anderem durch die massiven Proteste der Verbände des Reiseverkehrs zurückgezogen wurden.

Tipp: Eine Telefonrecherche hat ergeben, dass das Reisebüro Top Service in der Breite Straße zwar auch darüber nachdenkt, aber bislang noch keine Gebühren erhebt.

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Privatisierung der KVB?

Risiken für Sicherheit und Attraktivität

Im Dezember 1999 erschütterte ein Privatisierungspapier die Kölner Öffentlichkeit. Ohne Sachverstand, dafür mit umso mehr Ideologie, privatisierte die CDU darin, was immer ihr in die Finger geriet. Darunter waren auch der Busbetrieb der KVB und die geplante Schienenweggesellschaft.

Ohne aus den unerfreulichen Erfahrungen der Privatisierung der Bundesbahn oder anderer Staatseisenbahnen zu lernen, werden die Konzepte wie eine Monstranz vorangetragen.

Schienen sind öffentliche Aufgabe

Schienen, Gleise und weitere Einrichtungen, die für einen Schienenbetrieb notwendig sind, sollen aus KVB, HGK und Bonner Stadtwerken ausgegliedert und in einer neuen Gesellschaft zusammengefasst werden. Das ist sinnvoll, weil der Aufwand, diese Schieneninfrastruktur zu unterhalten, sehr hoch ist und bisher von den Verkehrsunternehmen getragen werden musste. Doch diese Schienengesellschaft darf nicht privat werden. Denn ein Unternehmer ist auf Gedeih und Verderb auf Gewinn aus, da spielt die Sicherheit eine zweitrangige Rolle. Die Unfälle in Großbritannien sind ein warnendes Beispiel dafür. Aber auch der Schienenbruch zwischen Koblenz und Bonn vor nicht allzu langer Zeit war auf mangelnde Wartung der privaten Bahn AG zurückzuführen - zum Glück blieb er ohne Unfallopfer. Ein hoher Sicherheitsstandard kann nur von einer öffentlichen Gesellschaft gewährleistet werden und nicht von einem Unternehmen, das nach der Kosten-Nutzen-Regel arbeitet. Für die Straßen müssen ja auch nicht die einzelnen AutofahrerInnen aufkommen, sondern es ist Pflichtaufgabe des Staates.

Private Busse = besseres Angebot?

Im Busbereich hat die CDU in der öffentlichen Meinung ein einfaches Spiel. Sie argumentiert, wenn der KVB-Bus privat sei, dann werden Service und Freundlichkeit besser. Gut, der KVB-Bus ist nicht optimal. Er war und ist ein Stiefkind der KVB. Doch dass mit der Privatisierung alles besser wird, das bezweifeln wir stark - bei aller berechtigten Kritik an seinem bisherigen Zustand. Ein privates Unternehmen fährt eine Strecke nur dann, wenn es etwas zu verdienen gibt. Entweder zahlen es die Fahrgäste oder die öffentliche Hand. Wir brauchen doch nur ins Umland von Köln zu schauen. Da wird abends und Samstags nach 13.00 Uhr nur noch selten oder gar nicht gefahren. Weil es sich für die private RVK nicht lohnt und der Kreis oder die Gemeinde die Kosten für einen Busverkehr nicht zahlen will. Wer garantiert dann einen Busverkehr von Porz-Lind nach Wahn abends und am Wochenende, wer den Verkehr nach Widdersdorf außerhalb der Hauptverkehrszeit? Im Moment erhalten die KVB alle Einnahmen von lukrativen Strecken und sichern eine akzeptable Grundversorgung. Ein privates Busunternehmen kassiert die Einnahmen von Fahrgästen auf lukrativen Strecken und lässt sich jede weitere Fahrt oder Strecke von der Stadt Köln zahlen. Privatisierung der Gewinne und Sozialisierung der Verluste.

Attraktive Arbeitsplätze?

Die BusfahrerInnen im privaten Unternehmen erhalten bedeutend weniger Geld als KVB-BusfahrerInnen. Um ein halbwegs gutes Einkommen zu haben, werden Überstunden gefahren. So hat ein privater RVK-Fahrer in der Zeitung von einem Dienst von 45 Stunden pro Woche gesprochen. Das geht auf die Knochen der Beschäftigten und auf die Sicherheit der Fahrgäste.

Die Tendenz, Menschen im Dienstleistungssektor immer schlechter zu bezahlen, die aber immer freundlicher werden sollen, war ja die große CDU-Bundespolitik und soll nun in der Gemeinde ihre Fortsetzung finden.

Sparen auf Kosten der Allgemeinheit

Mit Verbesserung im Nahverkehr hat das nicht zu tun. Und Geld wird auch nicht gespart. Denn einer muss das private Busunternehmen ja bezahlen. Doch ist es dann für die CDU einfacher, insgesamt am öffentlichen Nahverkehr zu sparen. Dann gibt es für wenig Geld auch wenig Busverkehr. Dann wird nichts bestellt. Heute sind die KVB als Unternehmen immer noch ein Bollwerk gegen Streckenstilllegungen und Teil einer Pflichtaufgabe für die Stadt. Öffentlichen Nahverkehr mit privaten Busunternehmen zu finanzieren, würde diesen zu einem politischen Spielball machen.

Die Hoffnung der CDU, mit einer Privatisierung für das gleiche Geld mehr Nahverkehr als mit den "teuren" KVB zu bekommen, ähnlich wie beim Telefon oder beim Strom, ist eine Milchmädchenrechnung. Zuerst, mit der Angebotskonkurrenz, wird es billiger, doch am Ende bilden sich Monopole heraus, die dann den Preis bestimmen.

Alternative?

Die KVB sollten mehr von politischen Zwängen befreit werden, sich als Unternehmen innovativ am Markt stellen, nicht durch die Politik benachteiligt werden und immer für den Fahrgast da sein, dann haben sie auch Erfolg. Das Beispiel der erfolgreichen Stadtbusse in Hürth, Euskirchen, Dormagen, die erfolgreichen Expressbusse des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr sollten das Vorbild sein.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Privatisierung der KVB?

Gespräch mit dem Betriebsratsvorsitzenden der KVB

Wie sehen die KVB-Beschäftigten die angestrebte Privatisierung der KVB? Zu diesem Thema führte Roland Schüler ein Gespräch mit Kuno Weber, dem Betriebsratsvorsitzenden der KVB.

Roland Schüler: Wie ist der aktuelle Stand der Privatisierungsdebatte bei der Fahrwegesellschaft und im Busbereich?

Kuno Weber: Wir sind in beiden Bereichen noch in der Findungsphase. Bei der Fahrwegesellschaft von KVB, HGK und SWB mit der Stadt Köln ist keine private Beteiligung vorgesehen. Ob sich private Dritte beteiligen können, ist noch völlig offen. Auch bei der regionalen Busgesellschaft ist alles noch in einem frühen Stadium. Dabei hat es wohl einen Umdenkungsprozess gegeben. Eine Mehrheit in privater Hand scheint sich nicht abzuzeichnen. Private regionale Busanbieter sollen sich beteiligen können, die Politik will aber die Global Player (schwedische oder französische Buskonzerne) nicht haben.

Was haben denn Beschäftigte und Betriebsrat in den letzten Jahren geleistet, um die KVB im Wettbewerb zu stärken?

Schon 1993 wurde von Vorstand, Betriebsrat und Beschäftigten vieles getan, um die Kosten zu senken. Wir standen damals vor einem Defizit von 220 Mio. DM bei 170 Mio. Fahrgästen pro Jahr. Über 700 Arbeitsplätze wurden abgebaut, Arbeitsabläufe optimiert und die KVB in Sparten (u. a. Bus und Bahn) organisiert. Das Ergebnis: Das Defizit liegt bei 170 Mio. DM bei 230 Mio. Fahrgästen pro Jahr. Im zwischenbetrieblichen Vergleich unter

Verkehrsbetrieben liegt die KVB an einem Spitzenplatz.

Seit 1996 gibt es eine zweite Lohnebene, die für alle Neueinstellungen 15 % unter der Ersten liegt.

Die Privatisierungsbefürworter reden davon, dass die KVB zu teuer ist. Private machen es billiger. Dabei spielt der unterschiedliche Lohn und soziale Standard fürs Personal eine wichtige Rolle. Kann es überhaupt eine Wettbewerbsgleichheit bei den Löhnen von Privaten und Öffentlichen geben?

Das haben wir nicht, weil Private viel billiger am Markt auftreten, weil ihr Personal nicht nach Tarif bezahlt wird. Ziel der ÖTV ist es, auch für die Privaten einen Tarifvertrag zu erreichen. Mit einem Spartentarifvertrag soll der Wettbewerbsnachteil bei den Löhnen zwischen Privaten und Öffentlichen ausgeglichen werden. Bis 2009 soll die Politik den Betrieben einen Bestandsschutz geben. Dafür wird es Einschnitte in die Besitzstände der Beschäftigten im öffentlichen Dienst geben. Zielsetzung ist es, die Privaten in den Tarifvertrag einzubinden, um dann die Löhne mittelfristig anzugleichen. Dann erst ist Wettbewerbsgleichheit.

Solange muss die Politik dann Ruhe geben?

Genau, wenn die Politik sich nicht daran hält, dann kann die ÖTV den Weg nicht gehen.

Wenn es die Wettbewerbsgleichheit bei den Löhnen gibt, wie sehen Sie dann die KVB am Markt?

Dann zeigen sich die Qualitätsunterschiede zwischen KVB und Privaten. Es ist dann was Anderes, als nur Bus zu fahren, nach unserem erarbeiteten Fahrplan, mit unserem Verkaufssystem. Dann wird die ganze Leistung von A bis Z gesehen. Und da ist die KVB gut.

Und die Politik muss endlich sagen, wieviel ihr der Nahverkehr wert ist?

Die Politik ist der Besteller von Leistungen. Wir haben in Köln einen Nahverkehrsplan, aber der ist ohne Qualitätskriterien, zum Beispiel ob Niederflur oder nicht. Oder in welchem Takt? Daraus ergibt sich der Preis. Die Politik muss sagen, was sie will.

Nach der ersten Aufregung ist nun Nachdenken angesagt? Ja, wir tauschen zur Zeit die Sachargumente aus. Es war ja ein taktischer Fehler zu sagen, wir reden mit den Arbeitnehmern und Tage vorher die Privatisierungspläne zu veröffentlichen. Es geht nicht ohne die Beschäftigten. Wir sind bereit für Kompromisse, aber nur bis zu einem gewissen Punkt.

Vielen Dank für das Gespräch.

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Neues von der Nord-Süd-Bahn

"Querspange" in der Diskussion

Die Kölner CDU hat in der Januar-Sitzung des Ausschusses "Bau und Verkehr" vorgeschlagen, die Nord-Süd-Bahn am Bonntor in Richtung Südbrücke zum Rheinufer zu führen. Diese Querspange soll unter der Eisenbahnunterführung auf der Bonner Straße mit einem unterirdischen Abzweig beginnen und auf die Trasse der ehemaligen

Rheinauhafenbahn führen. Am Rheinufer angelangt, soll die Bahn auf die jetzige Trasse der 16 nach Süden abschwanken und mit Tempo nach Rodenkirchen fahren.

Soweit so gut. Einer Beschleunigung der Linie 16, die durch die Anbindung weiter entfernter Ziele im Süden Kölns eine echte Fernlinie darstellt, kann man nicht widersprechen. Schließlich würde eine Umlenkung über Bayenthalgürtel und Bonner Straße zu einem Zeitverlust führen, der die "gewonnene" Fahrzeit in der geplanten U-Bahn im Innenstadtbereich - immerhin sieben Minuten - wieder zunichte machen würde.

Wichtige Strecken gefährdet

Es ist jedoch zu befürchten, dass dieser Vorschlag der CDU hauptsächlich dazu dient, die Verlängerung der Gürtelbahn und den Bau der Stadtbahn auf der Bonner Straße zu verhindern. Grund hierzu bietet nämlich die Herausnahme der Gürtelbahn und der Stadtbahn auf der Bonner Straße aus dem Punkt "Nord-Süd-Bahn" des Landesausbauplans, wo sie vorher sicher verankert waren. Auch vorherige Äußerungen der CDU lassen darauf schließen. Um Wählerklientel im Kölner Süden zu bedienen, werden beide Projekte politisch motiviert verhindert. Wenn als Argument die Beschleunigung des Projektes Nord-Süd-U-Bahn genannt wird, dürfen zu erwartende Klagen von Anwohnern jedoch nicht dazu dienen, beide drängenden Projekte auf die wahrscheinlich endlos lange Bank zu schieben - sprich: Sie werden in absehbarer Zeit nicht mehr verwirklicht.

Problematischer Abzweig

Fraglich ist auch, wie der unterirdische Abzweig am Bonntor realisiert werden soll. Um einen Stadtbahnbau auf der Bonner Straße zu ermöglichen, müsste (auch nach Landesvorgaben) eine niveaunterschiedliche Kreuzung (niveaugleich und staugeplagt sind beispielsweise Poststraße oder Appellhofplatz) gebaut werden, die eine Ausfädelung nach Süden hin ermöglicht. Kosten und Aufwand wurden von der zurzeit noch prüfenden Stadtverwaltung noch nicht benannt - ebenfalls noch kein klares Bekenntnis zu einer solchen, im Nachhinein sehr kostenintensiv zu bauenden, unterirdischen Kreuzung à la Kalk Kapelle.

Verwaltung warnt

Auch die Stadtverwaltung warnt vor einer Verschiebung der Projekte Stadtbahn Bonner Straße und Gürtelbahn, da dann neue Prognosen und Berechnungen über Wirtschaftlichkeit und Fahrgastzuspruch in der geplanten U-Bahn nötig wären. So fordert sie, dass "ein bindender Beschluss zur Trassenführung im südlichen Bereich für den Fortgang des Gesamtprojektes dringend erforderlich" ist.

Das über 1 Milliarde Mark teure U-Bahn-Projekt in der Innenstadt lässt sich ohne die Fahrgäste der Bonner Straße noch weniger rechtfertigen, als es dies vorher schon tat.

Markus Graf

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Innere Kanalstraße

Mit kleinen Schritten zur Buslinie

Nach drei Jahren endlich liegen die Wirtschaftlichkeitsberechnungen der lang ersehnten Buslinie Innere Kanalstraße vor. Sie weisen den Bedarf für die Linie nach - dies ist aber kein Grund für die KVB, sich zu bewegen.

Wer erinnert sich noch an 1991? Der VCD und der AStA der Universität zu Köln betrieben auf einem Teilstück der Universitätsstraße eine Buslinie. Leider war dies damals nur als Protest möglich, denn nur die KVB dürfen in Köln Busse und Bahnen fahren lassen. Doch die KVB wollen nicht und wehren sich vehement gegen eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße und Universitätsstraße. Die Linie soll Nippes und Ehrenfeld mit der Universität, dem Bürozentrum Pohligpark und der Südstadt verbinden und wäre eine Erleichterung für viele Fahrgäste. Sie würden sich den Umweg durch die Innenstadt sparen, den ständig verstopften U-Bahn-Tunnel und müssten nicht umsteigen.

Umdenken in der Verwaltung

Langjährige Lobbyarbeit des VCD hat in der Politik ein Umdenken erreicht und so wurde die Verwaltung im Juli 1997 mit der Planung und der Wirtschaftlichkeitsberechnung der geplanten Buslinie beauftragt. Schon im März 2000 war das Ergebnis da. "Wenn es diese Linie schon gäbe, niemand würde sie aus finanziellen Gründen abschaffen", so kommentierte der Verkehrsausschussvorsitzende Berty Waddey das Ergebnis. Für die Buslinie errechnete die Verwaltung im Schnitt 2.000 Fahrgäste pro Tag, im Kernbereich auf der Universitätsstraße sogar 2.450. Ein gutes Ergebnis, vergleichbar mit dem der Linie 134 vom Ebertplatz nach Riehl. Genügend Fahrgäste hätte sie. Doch leider, leider haben diese Fahrgäste schon bezahlt. Denn etwa 2.000 Kunden fahren schon mit einem Semesterticket oder dem Jobticket. Nur ca. 400 Fahrgäste wären Neukunden, die den KVB Geld in die Kasse brächten.

400 Neukunden zuwenig für KVB

Weil das so ist, haben die KVB weiterhin kein Interesse an dieser Buslinie. Sie will für ihre Kunden keine Verbesserung zu schaffen, die auch der Kundenbindung dient. Sie ist nicht bereit, durch ein attraktives Angebot und gutes Marketing mehr als nur die 400 Kunden zu gewinnen. Ein solcher Verkehrsbetrieb verspielt seine Chancen auf einem liberalisierten Markt. Denn die Konkurrenz schläft nicht.

Doch es gibt ein starkes Interesse von Politik und Verwaltung an dieser Linie. So wird die Verwaltung beauftragt, zu klären, ob eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Buslinie z. B. durch Kostenbeteiligung Dritter erreicht werden kann. Immerhin haben in einer Umfrage schon 33 Betriebe mit insgesamt etwa 1.100 Beschäftigten bei verbesserter Busanbindung Interesse an einem Jobticket signalisiert.

Muss erst die Konkurrenz kommen?

Der VCD will, dass die Buslinie kommt und dass sie durch die KVB betrieben wird. Doch wenn sich die KVB weiterhin gegen den Willen ihrer Kundschaft sträuben, dann sind andere Unternehmen gefragt.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Anhebung von Bahnsteigen

Verzögerung wegen Option auf Dreifachtraktion

Wegen der Option auf Dreifachtraktionen müssen die Fahrgäste unnötig lange auf eine Anhebung der Bahnsteige warten.

Querelen und Uneinigkeit behindern derzeit den Umbau der KVB-Haltestellen im Kölner Norden. Gemeint sind damit die Haltestellen entlang der Gürtelbahn und diejenigen nördlich von "Zoo/Flora". Diese Bahnsteige sollen endlich, Jahre nach der Umstellung auf Stadtbahnwagen, auf 90 cm angehoben werden, um so den niveaugleichen Einstieg in die Bahn zu ermöglichen.

Das Problem besteht aber darin, in welcher Länge der Ausbau der Bahnsteige durch den Landschaftsverband Rheinland (LVR) gefördert werden soll. Derzeit benötigt eine Doppeltraktion Stadtbahnwagen lediglich 60 Meter lange Bahnsteige - eine für die ungewisse Zukunft mal irgendwann und eventuell vorgesehene Dreifachtraktion jedoch 90 Meter. Der Zankapfel besteht also aus 30 Metern, die der LVR an einigen Stationen nicht zu fördern bereit ist (Wieso nur an einigen ist leider auch unklar!). Die Stadtverwaltung besteht jedoch auf der kompletten Anhebung und nimmt somit eine ärgerliche Verschiebung des Umbaus in Kauf, der eigentlich in diesem Frühjahr beginnen sollte.

Ein ähnliches Problem besteht bei der Ring-U-Bahn. Die Haltestellen Christophstraße/MediaPark, Friesen- und Rudolfplatz könnten auf 2/3 ihrer Länge sofort angehoben werden - ähnlich, wie es am Hansaring bereits geschehen ist. Dies würde zu einer erheblichen Beschleunigung der Fahrgastabfertigung und größtmöglichem Komfort beim Ein- und Aussteigen führen. Eine sofortige Anhebung scheitert hier aber an der Untätigkeit der Stadt Köln, die Förderung zu beantragen.

Dabei ist es wirklich ungewiss, wann überhaupt einmal Dreifachtraktionen fahren sollen. Nur eine geringe Zahl von Bahnsteigen haben die dafür nötige Länge von 90 Metern. Vor allem die oberirdischen Bahnsteige und die U-Bahn-Stationen, die bis Ende der 70er Jahre hinein gebaut wurden, sind lediglich 80 Meter lang und somit für drei Züge ungeeignet.

Markus Graf

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Auch wenn es der Kölner Stadtanzeiger anders suggeriert:

Die Mehrheit der Kölner ist für den Ampelvorrang

"Nur jeder Dritte befürwortet Vorfahrt für die Bahn", so lautete eine Überschrift im Lokalteil des Kölner Stadtanzeigers vom 20. Januar. Im zugehörigen Artikel wurde über eine Umfrage zur Verkehrsplanung berichtet, in der sich rund 35 % der Befragten dafür aussprachen, die Ampelschaltung, die Bussen und Bahnen in gewissem Rahmen Vorrang gewährt, einzuschränken.

Aus dem Artikel wird deutlich: **65 %** der Befragten haben sich **nicht** dafür ausgesprochen. Die Mehrheit möchte also **keine** Einschränkung des Ampelvorrangs für Busse und Bahnen! Die Überschrift verkehrte diese Aussage in ihr Gegenteil und schrie so jede(n) am Frühstückstisch an: "Weg mit der Vorfahrt". Das passte vortrefflich in das gesellschaftliche Klima der Stadt Köln, wo eine kleine, aber aktive Lobby gegen die Ampelvorrangschaltung agiert. Unbewusst unterstützte der Kölner Stadtanzeiger mit einer falsch gesetzten Überschrift diese Gruppe. Eine falsche Überschrift kann ja mal passieren, doch dass keine Berichtigung erfolgt, ist der eigentliche Skandal. Der Fehler bleibt unwidersprochen in den Köpfen der

Menschen.

Solche Überschriften prägen mit ihrer falschen Aussage Meinungen. Denn die fette Überschrift bleibt mehr im Gedächtnis hängen, als die dazu gehörende richtige Aussage im Artikel.

Für die Millionen von Fahrgästen der KVB ist die Ampelvorrangschaltung eine große Verbesserung und für die KVB ist sie betriebswirtschaftlich von hohem Vorteil und hat damit Auswirkungen auf die Fahrpreisgestaltung.

Roland Schüler

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Grüner Pfeil in Köln

ERST STOP! - Wann endlich weg?

Bei einem Treffen des Arbeitskreises FUSSVOLK am 17. April wurde die aktuelle Lage zum grünen Pfeil erörtert.

Dabei wurde festgestellt, dass kritische Meinungen zum grünen Pfeil nur selten veröffentlicht werden, obwohl sich an vielen Orten Gegeninitiativen von betroffenen Anwohnern gebildet haben.

Positive Zwischenbilanz der Verwaltung

Mit Ausnahme des Leiters des zuständigen Amtes für Straßen- und Verkehrstechnik, der sich während eines Ortstermins über die Rücksichtslosigkeit der Autofahrer entsetzt zeigte, bewertet die Stadt die Einführung des grünen Pfeils weitgehend positiv. Wobei positiv mit freier Fahrt für Rechtsabbieger gleichgesetzt ist. Abgefragt wird lediglich die Unfallstatistik. Negative Erfahrungen von Fußgängern, Kindern und alten Menschen wurden bisher nicht erhoben. Konflikte an den betroffenen Ampeln wurden bisher nicht gezählt.

Proteste werden ignoriert

Die Verwaltung hat zugesagt, bei Protesten Pfeile abzubauen. Die Ecke Weißenburgstr./Neußer Str. gehört nicht dazu, obwohl hier über 300 Unterschriften gegen die grünen Pfeile an den vier Ampeln gesammelt wurden. Eine ähnliche Initiative bezüglich Krefelder Str./Maybachstr. blieb ebenfalls ohne Reaktion der Stadtverwaltung. Die Stadt reagiert mit ungewohnter Schnelligkeit auf die Demontage eines grünen Pfeils: Ein demolierter Poller wird erst nach Monaten ersetzt, der Grünpfeil, den die Bezirksvorsteherin Innenstadt an der Ecke Weißenburgstr./Neußer Str. abgeschraubt hatte, war schon am nächsten Tag wieder da.

FUSSVOLK bleibt aktiv

FUSSVOLK wird Zählungen über das Verhalten an den Haltelinien durchführen und die Beobachtungen auf Video dokumentieren. Verwaltung und Bürger werden wir zu einem Meinungsaustausch über die Befunde einladen. Notfalls werden wir einen Ampeldoktor konsultieren, der die hässlichen Geschwüre entfernt. Interessierte Krankenschwestern und Helfer können sich im VCD-Büro melden. Dort können auch Hinweise auf weitere gefährliche grüne Pfeile hinterlassen werden.

Reinhild Widdig

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Nord-Süd-Fahrt

Ein Tunnel - und dann?

Selten waren sich alle Parteien in Köln einmal so einig wie beim Thema Tunnel der Nord-Süd-Fahrt zwischen Komödienstraße und Schildergasse rund um Oper und WDR. Auch wir wollen ungestört vom Autoverkehr die Innenstadt in Ost-West-Richtung durchqueren. Doch um jeden Preis?

Hierzu einige kritische Punkte, die in den bisherigen Diskussionen zu kurz gekommen sind.

- Die Kosten des Projektes dürfen nicht wieder (wie schon beim MediaPark oder der Kölnarena) schöngerechnet werden. Baukosten, Investorenversprechungen für Bodenkäufe und Landeszuweisungen sind realistisch zu schätzen. Den Kölnern muss ehrlich gesagt werden, was das Ganze an Steuergeldern kostet und welche anderen Projekte hierfür zurückstehen müssen.
- Eine walfischmaulähnliche Rampe am Offenbachplatz zur Brückenstraße hin wäre ein neuer Schandfleck, der den alten ersetzt: Es sind andere Stellen sind zu suchen, z. B. im Bereich Streitzeuggasse/Herzogstraße.
- Der ultimative Erfolg des neuen Freiraums ist erst durch eine Fußgängerzone in der Minoritenstraße erzielt: durchgehend autofrei von Domplatte bis zu Karstadt - veränderte Zufahrtsregelungen im Minoritenviertel sind denkbar

Was wäre, wenn die Nord-Süd-Fahrt nun gar nicht mehr wäre? Utopie! Unmöglich! Verkehrschaos! Ketzerische Gegenfrage: Was ist denn während der mehrjährigen Bauzeit? Zwei Drittel des Verkehrsaufkommens der Nord-Süd-Fahrt ist reiner Durchgangsverkehr, der über die Rheinuferstraße oder die Innere Kanalstraße umgeleitet werden kann; dort würde der Verkehr dichter, doch Stauprobleme gäbe es wohl - wie bisher - nur zur Rush-hour. Mehr PKW-Mobilisten als zuvor würden überlegen, ob sie anders als mit dem Auto in die City gelangen können. Entgegen Unkenrufen ist die Kölner Innenstadt bisher durchaus autofreundlich-zugänglich und sie würde es auch ohne Nord-Süd-Fahrt bleiben. Kostendeckende Parkplatz-Mieten und -Gebühren sprechen ohnehin für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Und das Wichtige ist: Diese müssen schneller, zuverlässiger und attraktiver werden.

Markus Meurer

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Arbeitskreis Autofreie Siedlung

Stand des Modell-Projektes "Autofreie Siedlung Köln"

Mit dem Start des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs Nippes-Ausbesserungswerk gehen die Planungen für die autofreie Siedlung in Nippes voran. Erfreuliches gibt es auch über die finanzielle Situation des Arbeitskreises zu berichten.

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb gestartet

Am 14.02.2000 startete der städtebauliche Realisierungswettbewerb Nippes-Ausbesserungswerk als Vorbereitung des derzeit größten Autofrei-Projektes in Deutschland. Das Verfahren findet seinen Abschluss mit einer Ausstellung, die zwischen dem 18.06. und 14.07.2000 stattfinden soll. Der Ort wird in der Presse noch bekannt gegeben. Daran anschließend beginnt das Bauleitplanverfahren. Die darauf folgende Bauphase könnte im günstigen Fall bereits in der ersten Jahreshälfte 2001 starten.

Ein erster Bericht über den Verlauf des städtebaulichen Wettbewerbs Nippes und andere neue Entwicklungen in Sachen Autofreies Wohnen werden der nächsten Ausgabe des FREIRAUMS zu entnehmen sein.

Bauen "für die Wirklichkeit"

Der Entwickler des Geländes in Nippes, die Firma Hohr, ist erklärtermaßen ein Freund autofreien Wohnens. Allerdings beschränkt sich die Freundschaft auf den autofreien Verkehr *innerhalb* der Siedlung. Das hat die Fa. Hohr auf dem Andrae-Gelände in Köln-Mülheim schon realisiert. Nun baut die Fa. Hohr nach ihrem Firmenmotto "für die Wirklichkeit". Und in Wirklichkeit scheint die ganze Welt Auto zu fahren. Also gehört unter die Siedlung auch eine Tiefgarage. Wir sagen aber: Mieter und Eigentümer ohne Auto brauchen keine Garagen! Wir erwarten, dass der städtebauliche Wettbewerb ein entsprechendes Ergebnis bringt. Die politischen Vorgaben und die Vorstellungen des Arbeitskreises sind eindeutig. Unsere Sprecherin, Frau Angela Schneider-Sedlaczek, ist als fachkundige Beraterin in das Verfahren eingebunden und wird sich für eine Lösung in unserem Sinne einsetzen.

Spendenaktion verbessert finanzielle Situation des Arbeitskreises

Die finanzielle Situation des Arbeitskreises Autofreie Siedlung Köln e.V. gestaltete sich im abgelaufenen Jahr alles andere als rosig. Dies war die Folge mehrerer größerer Aktionen (Gutachten Nippes und Dellbrück, Umfrage usw.). Diese Aktionen waren aber notwendig, um dem Ziel "autofreier Wohnraum" näher zu kommen. Vor diesem Hintergrund starteten wir eine Werbeaktion, um zu verhindern, dass das Vermögen des Vereins in Frostgrade abrutscht. Am 06.12.1999 schrieben wir allen InteressentInnen, die an unserer Umfrage teilgenommen hatten, und warben um neue Mitglieder und Spenden. Die Hilfsaktion war ein voller Erfolg: Die Anzahl der Mitglieder stieg von 110 auf 180 und die eingegangenen Spenden leisteten einen höheren Beitrag zur Gesundung der Vereinskasse, als wir erwarten konnten.

Die nächsten Termine

Montag 19.06.00, 18.30 h:

Mitgliederversammlung des Vereins Autofreie Siedlung Köln e.V.

Bürgerhaus Deutz, Tempelstr. 41-43,

D-50789 Köln, Tel.: 221-9059

Montag 19.06.00, 19.00 h:

Nächste (39.) Plenumssitzung des Arbeitskreises

Bürgerhaus Deutz, Tempelstr. 41-43,

D-50789 Köln, Tel.: 221-91459

Anfang Juni 2000:

FREIRAUM Nr. 12

*Rolf Bauerfeind,
Schriftführer des Arbeitskreises*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

CarSharing in Köln hat einen neuen Namen

STATTAUTO wird cambio

Seit 1992 bietet die STATTAUTO Köln GmbH CarSharing an. 2.000 Kunden genießen derzeit Komfort und Flexibilität von 100 gepflegten, gewarteten und vollkaskoversicherten Stattautos auf 19 Stationen im Kölner Stadtgebiet. Zum achtjährigen Bestehen von STATTAUTO Köln gibt es zwei aktuelle Highlights: STATTAUTO wird "cambio" und die neue Deutzer Station "STADTHAUS".

cambio - Wechsel in eine mobile Zukunft

Die STATTAUTO Köln GmbH bietet CarSharing zukünftig unter dem Namen "cambio" an. Mit der Namensänderung verbindet sich der Zusammenschluss von STATTAUTO Köln mit StadtteilAuto Aachen und Stadttauto Bremen. Seit mehreren Jahren arbeiten die drei CarSharing-Gesellschaften in verschiedenen Bereichen eng zusammen. Der cambio-Verbund ist daher ein konsequenter Schritt, Energien noch stärker zu bündeln um das CarSharing-Angebot weiterzuentwickeln und zu verbessern. Zentrale Aufgaben wie Buchungszentrale, Fuhrparkmanagement, Marketing, Technikentwicklung werden gemeinsam besser und effektiver geleistet. cambio hat derzeit über 5.000 Kunden und 200 Fahrzeuge auf 87 Stationen in drei Städten. Dazu startet im Mai cambio Saarbrücken.

Die sichtbarste Veränderung ist der neue Name. "cambio" steht für Wechsel im Sinne von Veränderung. Sei es im Hinblick auf Veränderung im Umgang mit dem Auto oder im Sinne von Flexibilität: Für jeden Anlass das passende Auto.

Was sich nicht ändert, ist der lokale CarSharing-Partner. Die STATTAUTO Köln GmbH bleibt weiterhin mit den bekannten und vertrauten Mitarbeitern bestehen.

Neue Deutzer Station "STADTHAUS"

Eine Besonderheit des Kölner CarSharings ist seit einigen Jahren der hohe Anteil von Firmen- und Behördenkunden. So hat die Stadt Köln im Jahr 1997 erstmalig einen CarSharing-Rahmenvertrag mit STATTAUTO Köln für die dienstliche Nutzung abgeschlossen. An diesem Vertrag orientiert sich auch der seit Sommer 1999 bestehende Rahmenvertrag mit dem Land NRW: Mitarbeiter von Kommunal- und Landesbehörden nutzen STATTAUTO für ihre Dienstfahrten. Die Angestellten der Stadt Köln haben jetzt mit der neuen Station STADTHAUS in Deutz eine optimale CarSharing-Situation: Im Parkhaus der Kölnarena stehen acht Stattautos für ca. 200 städtische Mitarbeiter und alle anderen STATTAUTO-Kunden bereit. Ein Ausbau als Großstation auf 20 Fahrzeuge, ähnlich wie im Belgischen Viertel, ist geplant.

Kontakt

cambio Köln
STATTAUTO CarSharing GmbH
Maastrichter Straße 41-43
50672 Köln
Tel.: (0221) 952 11 78

Fax: (0221) 952 11 80
E-Mail: koeln@cambioCar.com
Internet: <http://www.cambioCar.com>

Ulrich Ferber

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Brühl und Bad Münstereifel

Preise für nachhaltige Stadtentwicklung

Das Ministerium für Arbeit, Soziales, Stadtentwicklung, Kultur und Sport unter Ilse Brusis schreibt jährlich einen Preis aus für die Umsetzung nachhaltiger Stadtentwicklung, um den sich alle NRW-Kommunen bewerben können.

Am 3. April wurden in Bonn die Preisträger von 1999 vorgestellt. Insgesamt wurden 12 Preise verliehen. Zwei Preise gingen an Kommunen innerhalb des Regionalverbandes Köln. Die Stadt Brühl wurde für ihr nachhaltiges Mobilitätskonzept ausgezeichnet und Bad Münstereifel für sein Stadtmarketing. Brühl ist schon des öfteren positiv aufgefallen und hat einen Mobilitätsbeauftragten, der ganz im Sinne des VCD denkt und arbeitet. Daran sollte sich nicht nur Köln ein Beispiel nehmen.

Sabine Müller

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

Eisenbahnstrecke Kall - Hellenthal

Die Reaktivierung geht schnell voran

Der Kreistag Euskirchen hat in seiner letzten Sitzung des Jahres 1999 mit überwältigender Mehrheit beschlossen, die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Kall und Hellenthal zu unterstützen.

Da die Strecke beim Land NRW in der obersten Kategorie rangiert und nach bisherigen Äußerungen auch das am weitesten fortgeschrittene Projekt ist, erscheint es nicht unrealistisch, von einem Baubeginn noch im Jahre 2000 und einer Inbetriebnahme im Laufe des Jahres 2001 auszugehen.

Damit wird in der Eifel nach Jahren wieder eine Bahnstrecke in Betrieb genommen. Die Strecke zwischen Kall und Hellenthal hat für die Region große Bedeutung und dient auch dem Ausflugsverkehr.

Interessenten für den Betrieb der Strecke sind unter anderem die Rhein-Sieg-Eisenbahn, die Dürener Kreisbahn und die EVS (Euregio Verkehrsnetz GmbH).

Hans-Peter Kuhl

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)
