

## Aus dem Inhalt der Ausgabe 28, Winter 2001/02

- [Stellungnahme des VCD zum Niederflurgutachten](#)
- [Fahrscheinkauf: Neue Automaten im RE](#)
- [Buslinie 154: Später Erfolg](#)
- [Bahnverkehr: Stau auf der Schiene rund um Köln](#)
- [Zur Sperrung des U-Bahntunnels am Breslauer Platz](#)
- [Buskonzept des VCD für den Kölner Norden](#)
- [KVB-Angebot im Einkaufsverkehr](#)
- [Plastiksitze in den Niederflurfahrzeugen](#)
- [Belgisches Viertel: "Belgisch Grün" will weniger Verkehr](#)
- [Landesbauordnung: Sparen für Quartiersgaragen](#)
- [Autobahnring Köln: Statt "Ausbau jetzt" langfristig intelligente Lösung](#)
- [Grüner Pfeil: Ignorieren erlaubt?](#)
- [Schikanen für Radfahrer: Loch auf, Loch zu - und immer wieder sperren](#)
- [Bahn und Fahrrad: Fahrradparken am Deutzer Bahnhof verboten](#)
- [Beitrag zur Verkehrssicherheit: "Radfahrer sind ganz schön ..."](#)
- [Autofreie Siedlung: Die Entwicklung der letzten Monate](#)
- [Cambio Köln: Ein Jahr "Clever mobil"](#)
- [Bericht von der Landes- und der Bundesdelegiertenkonferenzen 2001](#)
- [Bericht von der Mitgliederversammlung 2001](#)
- [Arbeitskreis Flugverkehr gegründet](#)

### Niederflur-Gutachten

## Niederflurbahnen auf den Ringen

Noch vor Weihnachten wird der Rat voraussichtlich über eine Änderung des Kölner Stadtbahnnetzes entschieden haben.

Bisher war vorgesehen, alle noch im Betrieb befindlichen alten Achtachser in den nächsten Jahren durch modernere **Hochflurfahrzeuge** zu ersetzen. Die Haltestellen des Nord-Süd-Netzes sollten dann nach und nach sowohl unter- als auch oberirdisch auf 90 cm erhöht werden (siehe Variante 20XX in der Tabelle unten).

Vergleich der Varianten nach Gutachten von Spiekermann				
	<b>20XX</b> <i>Bisherige Planung: nur Ost-West-Linien Niederflur</i>	<b>Variante A</b> <i>Flächendeckend Niederflur ohne Änderung der Linienführung</i>	<b>Variante B</b> <i>Flächendeckend Niederflur mit Änderung der Linienführung</i>	<b>Variante C- modifiziert</b> <i>Ring- und Ost-West- Linien Niederflur, sonst Hochflur</i>
<b>Realisierbar bis</b>	<b>ca. 2010</b>		ca. 2035	<b>ca. 2010</b>
<b>Niveaugleicher Ein-/Ausstieg 2010</b>	<b>96*-99 %</b>	74 %	84 %	<b>98*-99 %</b>
<b>Anteil Direktfahrer</b>	<b>56,8 %</b>	<b>56,2 %</b>	55,0 %	54,5 %
<b>Flexibilität</b>	<b>gut</b>	<b>sehr gut</b>	<b>sehr gut</b>	neutral
<b>Pünktlichkeit</b>	neutral	schlecht	neutral	<b>gut</b>
<b>Integrationsfähigkeit</b>	schlecht	<b>gut</b>	<b>gut</b>	neutral
<b>Umzubauende Haltestellen</b>	73	112	118	<b>51</b>
<b>Kosten der Maßnahmen</b>	91*-97 Mio. DM	153 Mio. DM	156 Mio. DM	<b>57*-60 Mio. DM</b>
<b>Kosten neuer Fahrzeuge</b>	<b>395 Mio. DM</b>	427 Mio. DM	424 Mio. DM	411 Mio. DM
Damit ist ein möglichst <b>flächendeckender</b> niveaugleicher Einstieg besonders <b>schnell</b> und <b>kostengünstig</b> mit der Variante C erreichbar. Es müssen jedoch <b>mehr Fahrgäste umsteigen</b> .	* beim Bau von niedrigen 35-cm-Bahnsteigen in Zollstock und Ossendorf			* beim Bau von niedrigen 35-cm-Bahnsteigen in Ossendorf

Der Bau von Hochbahnsteigen ist jedoch für die Linie 12 in **Zollstock** und die Linie 5 in **Ossendorf** aus städtebaulichen Gründen **umstritten**.

### Gutachten empfiehlt Ausweitung des Niederflurnetzes

Das von der Stadt beauftragte Gutachten des Büros Spiekermann empfiehlt nun, diese Pläne zu ändern. Statt der Hochflur-Fahrzeuge sollen **auf den Ringen** die bereits auf den Ost-West-Strecken erfolgreichen **Niederflurfahrzeuge** zum Einsatz kommen (Variante C-modifiziert).

Der **Vorteil** wäre, dass auf den betroffenen Linien sehr **kurzfristig und kostengünstig** der angestrebte höhengleiche Ein- und Ausstieg ermöglicht würde. Das bestehende Netz könnte so schon innerhalb von fünf Jahren kundenfreundlich umgerüstet sein.

Verbunden wäre hiermit für die Linien 12, 15, 18 und 19 eine **Änderung des Fahrweges**. So würden alle Linien, die aus Nippes und Zollstock kommen (das sind dann die 6, 12 und 15), über die Ringe geführt, und die aus Mülheim und Riehl (16, 18, 19) über den Hauptbahnhof.

Die Entflechtung des Nord-Süd-Netzes hätte den weiteren Vorteil, dass sich Bahnen an den Abzweigungen nicht - wie bisher - gegenseitig behindern würden. Dies würde die **Zuverlässigkeit** des KVB-Verkehrs verbessern.

Der **Nachteil** dieser Umstellung wäre jedoch, dass Fahrgäste aus Nippes und Zollstock den Hauptbahnhof und den Neumarkt nur noch mit einem **zusätzlichen Umsteigen** erreichen würden. Gleichfalls betroffen wären Fahrgäste aus Mülheim, die zum Beispiel zum Rudolfplatz gelangen wollen.

### Höhengleicher Einstieg überall - zu welchem Preis?

Die hier genannten Punkte enthalten so viel Diskussionsstoff, dass der VCD für den 6. November den Gutachter, die KVB, die verantwortlichen Politiker und Vertreter weiterer Initiativen zu einer gemeinsamen Diskussionsrunde einlud.

Die Ergebnisse lassen sich so zusammenfassen:

- Eine **flächendeckende Umrüstung** des Netzes auf das Niederflursystem wäre - wen überrascht es - zu teuer und würde zu langjährigen Provisorien führen (Varianten A und B in der Übersicht). So kann sich dieses Ziel allein in der technischen Ausführung zukünftiger Hochbahnsteige ausdrücken. Hier sollte durch eine entsprechende Bauweise ein späterer Rückbau auf 35 cm erleichtert werden (zum Beispiel bei den Haltestellen der Linie 13 auf dem Gürtel). Aktuell - so war man sich einig - ist nur über eine partielle Ausweitung des Niederflurnetzes zu diskutieren.
- Die Diskussion hat einen **Bewusstseinswandel** verdeutlicht. Auch die Verantwortlichen wollen nun einen flächendeckenden höhengleichen Einstieg schnell realisieren. (Worte wie "Kletterquote" waren neu aus KVB-Mund und befriedigen den VCD-Aktivisten.)
- Der Nachteil verstärkter **Umsteigenotwendigkeiten** ist differenziert zu betrachten. So wollen von Zollstock aus fast ebenso viele Fahrgäste zum Ring wie zum Neumarkt und zum Hauptbahnhof. Hier ändert sich also allein der Kreis der Betroffenen. Viele Fahrgäste von Nippes zum Hauptbahnhof steigen heute schon freiwillig am Ebertplatz um, weil sie nicht auf die durchfahrende Bahn warten wollen. Die Anzahl zusätzlicher Umstiege ist deshalb geringer als vielleicht angenommen.
- Für die städtebauliche Einfügung der **Linie 5** in Ossendorf bietet das Gutachten keine Lösung. Eine Fortsetzung des dortigen Streckenabschnitts nicht mehr zum Hauptbahnhof, sondern über den Gürtel nach Sülz, ließe zwar den Einsatz von Niederflurfahrzeugen zu, erzwänge aber für gleich **17.700 Fahrgäste** an der Subbelrather Straße **einen Bahnwechsel**. Da die Linie 13 von Nippes kommend in Neuhrenfeld den Linienweg der Linie 5 aufnehmen soll, würde die wichtige Gürtelverbindung unterbrochen. Die Gutachter selbst verwarfen diese ursprüngliche Variante C. Wenn sie in den letzten Tagen von der Verwaltung wieder hervorgekramt wird, ignoriert dies massiv die Interessen der Fahrgäste.

Die andauernde politische Diskussion zeigt, dass die Verwaltung, die KVB und die Politiker in den **Fachausschüssen** Sympathien für die vorgeschlagene Konzeptänderung aufbringen. Der Widerstand

kommt aus den betroffenen **Stadtbezirken**.

Dies überrascht nicht. Während Fahrgäste in anderen Metropolen gewohnt sind, in ihrem Stadtteil nur eine Linie mit beschränkten Zielen nutzen zu können, bietet das Kölner Netz mit seinen vielfältigen Verzweigungen heute zahlreiche Direktverbindungen. Eine Beschränkung dieser Wahlmöglichkeiten wird zunächst als Verlust empfunden werden.

Eine Akzeptanz wird sich hier nur herstellen lassen, wenn das zusätzliche **Umsteigen** als **kein großes Hindernis** empfunden wird. Die Vorteile des Systems müssen deutlich hervortreten, die Nachteile möglichst gering gehalten werden.

### **VCD hält weitere Verbesserungen für erforderlich**

Der VCD sieht daher die Notwendigkeit, eine Teilung des Nord-Süd-Netzes mit **folgenden Maßnahmen** zu verknüpfen:

- Am **Ebertplatz** sollte durch einen Umbau ein niveaugleiches Umsteigen am selben Bahnsteig ermöglicht werden.
- Am **Barbarossaplatz** sollte durch Umleitung eines Teiles des Kfz-Verkehrs über eine bereits vorhandene Abbiegerspur ein Kfz-ungestörter Wechsel von der Ring- zur innenstadtnahen Haltestelle ermöglicht werden.
- Die **Fahrpläne** der Niederflur- und der Hochflurbahnen sollten so aufeinander abgestimmt werden, dass für die Fahrgäste am Ebert- und am Barbarossaplatz keine längeren Wartezeiten als 3 Minuten entstehen. Nach 23 Uhr sollten die Bahnen jeweils aufeinander warten (Korrespondenz-Verkehr).
- Um auch bei **Störungen** auf einzelnen Abschnitten einen weiteren Betrieb der übrigen Strecke zu gewährleisten, sind zusätzliche Wendemöglichkeiten für die neuen Zweirichtungs-Fahrzeuge herzustellen.
- Die **S-Bahn** sollte als Verbindung der **nördlichen Stadtbezirke** mit dem Hauptbahnhof attraktiver werden. Hierzu gehört tagsüber ein 10-Minuten-Takt der S11 und eine bessere Verknüpfung der Stadtteilbusse mit den S-Bahn-Haltestellen.
- Der Ausbau des westlich um die Innenstadt zu führenden **S-Bahn-Rings** ist zu forcieren. Sollte die direkte Anbindung der Fordwerke an den Hauptbahnhof weiterhin wichtig sein, sind die Pläne einer **Verlängerung der Linie 19** von der Sebastianstraße nach Merkenich wieder aufzugreifen.
- Die Anhebung der Bahnsteige an der stark frequentierten Haltestelle **Dom/Hbf.** sollte vorgezogen werden und unmittelbar nach einem Austausch der alten Achtschere auf der Linie 5 erfolgen.

### **Linie 5 bleibt problematisch**

Einen Teil dieser Vorschläge hat der VCD bereits im September in die Diskussion eingebracht. Hierzu gehört auch die Idee, die **Linie 5** an Stelle der Linie 6 über Nippes nach Longerich (alternativ nach Merkenich) zu führen. Auf diese Weise wäre zumindest **Nippes** (gegebenenfalls auch Ford) weiterhin direkt an den **Hauptbahnhof** und die Hohe Straße angebunden.

Diese neue Linie 5 ließe sich jedoch nur bis zu einer Umgestaltung der Haltestellen Dom/Hbf. und Ebertplatz mit Niederflurfahrzeugen bedienen. Ferner wäre spätestens bei einem weiteren Anstieg des Fahrgastaufkommens auf dem Neuhöfen Ast der Einsatz von Doppelzügen erforderlich. Diese können aber die U-Bahnhöfe in der Innenstadt nur als Hochflurbahnen anfahren. So könnten zwar die Fahrgäste aus dem Norden bis zur Inbetriebnahme der Nord-Süd-U-Bahn von der verlängerten Linie 5 profitieren. Das Problem der Haltestellengestaltung in Ossendorf würde aber nur kurzfristig verschoben.

Bei der Gestaltung der Linie 5 bleibt also längerfristig ein **Diskussionsbedarf**.

Um die hier erläuterten Pläne mit den betroffenen VCD-Mitgliedern in den Stadtteilen zu diskutieren, planen wir weitere Veranstaltungen.

*Volker Kunstmann*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Fahrscheinkauf

### Neue Automaten im RE

Auf den Regionalbahnlinien nach Gummersbach und Gerolstein in "Talent"-Triebwagen können Verbundtickets jetzt **im Zug** gekauft werden. Die DB erfüllt damit einen Auftrag des VRS. Der VCD hat seit längerem gefordert, dass man Fahrkarten in **allen** Zügen "an Bord" kaufen können muss.

Durch ein satellitengestütztes Ortungssystem "weiß" der Automat, wo sich der Zug gerade befindet: Ohne Tarifenkenntnisse wird durch Wahl des Fahrtziels die richtige Preisstufe ermittelt.

VCD-Testergebnis: Der Automat funktioniert mit komfortabler Touch-Screen-Technik, akzeptiert Münzen, Scheine und Geldkarten, ermöglicht auch die Wahl von anderen Startbahnhöfen (gut für Zeitkartenbesitzer, die über den Geltungsbereich herausfahren wollen!) und stellt nach nur wenigen Auswahlritten schnell das richtige Ticket aus. Eine neue Generation Service-Technik, die möglichst bald flächendeckend zum Einsatz kommen sollte.

*Markus Meurer*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Buslinie 154

### Ein später Erfolg

Vor einem Jahr gab es riesigen Streit unter den AnwohnerInnen der Siedlung Mielenforst/Oberiddelsfeld um die Buslinie 154. Einige Wenige wollten eine gute Busanbindung in die Siedlung verhindern und schafften dies mit Hilfe von CDU und FDP im Rat auch (siehe RHEIN-SCHIENE Dezember 2000).

Allerdings nur vorläufig: Ein Rechtsgutachten kam jetzt zu dem Ergebnis, dass eine politische Entscheidung über die Buslinienführung in der Siedlung kein Ratsbelang, sondern eine rein bezirkliche Angelegenheit sei. Somit muss der Rat der Stadt seinen Beschluss aufheben und die Entscheidung der Bezirksvertretung Mülheim überlassen. Und die hat sich mit rot-grüner Mehrheit für die kundenfreundliche Linienführung entschieden.

*Roland Schüler*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Bahnverkehr

### Stau auf der Schiene rund um Köln

**Die Schienenstrecken rund um Köln sind völlig überlastet und können keinen einzigen Zug mehr vertragen. Doch keiner redet davon. Weder erklärt die DB, warum ihr Fahrplan Kaffeesatzleserei ist, noch hören wir davon in den Verkehrsberichten der WDR-Sender oder von Radio Köln. Und die autofixierte IHK plakatiert den Autobahnausbau. Dieses Schweigen versucht der VCD zu brechen.**

Auch wenn die rund um Köln gebauten Fernverkehrsstrecken im Jahr 2003 fertig gestellt sein werden, ist keine Besserung für die durch Verspätungen und Ausfälle geplagten Nahverkehrsfahrgäste in Sicht. Im Gegenteil: Das Land NRW plant auf der Strecke von Köln nach Düsseldorf die Regionalexpress-halte in Köln-Mülheim und in Düsseldorf-Benrath für den RE 5 (Rhein-Holland-Express) ersatzlos zu streichen.

Der Grund: Überlastung der Strecke. Nur durch Streichung dieser Haltepunkte ist es für die DB möglich, die Fernzüge zusammen mit zwei Regionalzügen nach Düsseldorf auf den vorhandenen Gleisen fahren zu lassen. Ansonsten müsste ein Regionalzug nach Düsseldorf entfallen.

### **Kölner Abgeordnete unterstützen Forderungen**

Der VCD hat die Kölner Landtags- und Bundestagsabgeordneten zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Dankenswerterweise kamen die beiden Landtagsabgeordneten Edith Müller (Bündnis 90/Die Grünen) und Richard Blömer (CDU). Sie wollen die VCD-Forderungen nach Schienenausbau und Beibehaltung des Haltes in Köln-Mülheim unterstützen.

Die CDU-Ratsfraktion hat eine Anfrage zur Streichung des RE-Haltes eingebracht sowie einen Antrag, die S-Bahnsteige im Kölner Hauptbahnhof zu erweitern. Der VCD hat seit langem darauf hingewiesen, dass der heutige S-Bahnsteig im Hauptbahnhof keine ausreichende Kapazität hat. Für Verbesserungen im S-Bahn-Verkehr (S 13 nach Düren, S 11 im 10-Minuten-Takt) ist ein weiterer Bahnsteig mit zwei Gleisen nötig.

Der VCD fordert ferner dringend den Ausbau der Strecke nach Düsseldorf und Wuppertal sowie den Ausbau des S-Bahn-Weststrings vom Hauptbahnhof über Köln-West und Köln-Süd nach Hürth-Kalscheuren mit den neuen Haltepunkten Mediapark, Aachener Straße, Pöhlstraße/Weisshausstraße und Klettenberggürtel.

### **Veranstaltung im Frühjahr**

Wir werden im Frühjahr auf einer öffentlichen Veranstaltung mit VertreterInnen des Landtages, der Stadt und der DB über den Stau auf der Schiene diskutieren. Gegen die Streichung des Regionalexpresshaltes in Köln-Mülheim werden wir mit allen Mitteln vorgehen.

*Roland Schüler/Christoph Groneck*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## **Sperrung des U-Bahntunnels Breslauer Platz**

### **Kundenfeindliche Maßnahme**

**Mit ihrer Absicht, für den Bau der Nord-Süd-U-Bahn den Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Breslauer Platz und Dom/Hbf. für neun Monate zu sperren, überraschten KVB und Stadtverwaltung die Kölner Öffentlichkeit. Nachfolgend eine Stellungnahme des Kölner VCD zu diesem Vorhaben.**

Das Vorhaben wird damit begründet, dass sich durch die Schließung Zeit und etwa 10 Millionen Mark Baukosten (von weit über 1 Milliarde Mark Gesamtkosten) sparen ließen. Die vermuteten Zeit- und Kostenersparnisse werden jedoch mit gravierenden Nachteilen erkauft.

#### **Zeitersparnis?**

Zunächst ist zu bedenken, dass die Zeiteinsparung von neun Monaten nicht die Gesamtbauzeit der Nord-Süd-U-Bahn verkürzt, sondern lediglich die unumgängliche Sperrzeit der Haltestelle Breslauer Platz. Erfahrungen mit anderen Baumaßnahmen lassen zudem daran zweifeln, dass die Baumaßnahme wirklich in neun Monaten abgewickelt werden kann. So dauert der Umbau der oberirdischen Haltestelle Breitensternestraße schon über ein Jahr, der Einbau von Aufzügen in Haltestellen zum Teil vier Jahre. Und das Projekt Breslauer Platz ist um einiges schwieriger.

#### **Kostenersparnis?**

Offen ist, welche Verluste durch Fahrgäste drohen, die wegen längerer Wege und unkomfortablem Umsteigen den KVB verärgert den Rücken kehren und auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

So hat der Hauptbahnhof für viele Pendler eine Bedeutung, die durch andere Bahnhöfe in Köln nur schwer auszugleichen ist. Zum Beispiel halten an der als Ersatzhaltestelle angedachten Station Hansaring nur S-Bahnen, nicht aber RE- und RB-Züge. Alle anderen DB-Bahnhöfe sind für viele Pendler mit einem zusätzlichen Umsteigen oder einer längeren Fahrzeit verbunden und damit unattraktiv.

Insgesamt werden durch eine Sperrung des zentralen Tunnels noch mehr Fahrgäste Bekanntheit mit den unkomfortablen Umsteigemöglichkeiten an den Ringhaltestellen machen. So fehlen am Friesenplatz Aufzüge, am Verknüpfungspunkt Rudolfplatz erschweren lange Wege den Umstieg, an der viel zu engen Haltestelle Zülpicher Platz und am Barbarossaplatz wird das Umsteigen zusätzlich mit langen Wartezeiten vor den Fußgängerampeln zur Qual.

Es muss ferner bezweifelt werden, ob die Ringstrecke tatsächlich in der Lage ist, die vorgesehenen fünf Stadtbahnlinien störungsfrei aufzunehmen. Für den Straßenbahnverkehr ungünstige Ampelschaltungen und langwierige Umsteigephasen lassen befürchten, dass der in Köln seit Jahren bekannte Stau im zentralen Tunnel durch einen Stau auf den Ringen ergänzt wird.

Kunden, die dieser Provisorien überdrüssig sind und andere Verkehrsmittel wählen, sind aber nur sehr schwer zurückzugewinnen und können so auch längerfristig dazu beitragen, die Einnahmen der KVB zu mindern. Wenn man nicht allzu viele Fahrgäste in der Umbauphase verlieren will, wird man folglich gezwungen sein, Ausgleichsmaßnahmen zu finanzieren.

### **Hinreichender Ersatzverkehr?**

Die Abbindung des zentralen Innenstadtunnels von Norden und Süden und der Verkehr von einer Linie im 10-Minuten Takt ist für die Innenstadt völlig unzureichend. Das Geschäftszentrum wird von Teilen Kölns und besonders vom Umland abgebunden. Heute sind alle drei Bahnen vom Neumarkt zum Bahnhof völlig ausgelastet, zum Teil sogar überlastet. Dies kann nicht mit einer Linie geleistet werden.

Ebenso ist der Ast vom Friesenplatz - Dom/Hauptbahnhof heute schon überlastet. Wie er dann einen Zusatzverkehr aufnehmen soll, ist schwer vorstellbar.

### **Messe- und Sonderverkehr?**

Neben der ungelösten Frage des Messeverkehrs (Linie 14) finden in der vorgesehenen Sperrzeit von Karneval bis zum ersten Adventswochenende 2004 weitere Großereignisse statt und verursachen in der Innenstadt ein hohes Fahrgastaufkommen: Ringfest, Christopher-Street-Day, Rheinfeuerwerk, katholisches Weltjugendtreffen, Marathon, langer Einkaufssamstag bis 21.00 Uhr, autofreier Tag ...

Wie dieser Verkehr bei einer Vollsperrung angemessen bewältigt werden soll, bleibt völlig offen.

### **Zusammenfassung**

Der Einsparung von 10 Millionen DM stehen auf der anderen Seite Kosten für die Leistungsfähigkeit der Ringstrecke, die verbesserten Takte und den Busersatzverkehr gegenüber - Maßnahmen die unabdingbar dafür sind, dass der öffentliche Verkehr in Köln während der Vollsperrung überhaupt leistungsfähig ist. Wie viel dann noch von der erhofften Kostenersparnis übrig bleibt, ist eine offene Frage. Aber vielleicht glauben die Befürworter der Sperrung ja selbst nicht mehr an ihr Kostenargument, denn mittlerweile begründen sie die Maßnahme mit der ansonsten gefährdeten Sicherheit der Fahrgäste.

*Roland Schüler*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## **Buskonzept des VCD für den Kölner Norden**

## Sternverkehr Chorweiler

Dem hier in einer Kurzfassung vorgestellten Konzept liegt eine ca. 50-seitige Langfassung zu Grunde, die das Bestandsnetz analysiert und die Machbarkeit des vorgeschlagenen neuen Betriebskonzeptes rechnerisch belegt. Das Konzept wurde nach seiner grundlegenden Fertigstellung im Frühjahr 2001 zunächst im VCD-Arbeitskreis Öffentlicher Personennahverkehr diskutiert und verfeinert. Anschließend wurden im Sommer 2001 zwei erste Gesprächsrunden einberufen, eine mit Vertretern der Bürgervereine im Stadtbezirk Chorweiler, die andere mit Politikern der Bezirksvertretung. Die Resonanz dieser beiden Runden war insgesamt sehr positiv und für das weitere Vorgehen ermutigend.

Der nächste Schritt war dann ein Gesprächstermin bei der Stadt Köln. Sehr vorteilhaft erwies sich dabei der Umstand, dass die Verwaltung zum selben Zeitpunkt gerade die Vorarbeiten für eine Neuplanung des Busnetzes im Kölner Norden angegangen und eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten eingeleitet hatte. Das VCD-Konzept kam somit für die Diskussion genau zum richtigen Zeitpunkt. Vertreter der Stadt zeigten sich von den Planungsideen ebenfalls sehr angetan und bekundeten ihre Bereitschaft, bei ihren eigenen Planungen auf das Konzept zurückgreifen zu wollen. Auch an dieser Stelle wurde besonders der Leitgedanke eines Rundumanschlusses sehr begrüßt.

Das bislang letzte Treffen zur Suche nach weiteren Mitstreitern führte Mitglieder des Arbeitskreises in das Citycenter Chorweiler. Auch dort wurden die bisherige Ausgestaltung des Busnetzes als nicht sehr attraktiv gewertet und die Verbesserungsvorschläge des VCD begrüßt. Angeboten wurde, im Citycenter eine Podiumsdiskussion durchzuführen. Diese ist nun die nächste vorgesehene Aktion. Stattfinden soll sie vermutlich in der zweiten Januarhälfte 2002 mit Bezirkspolitikern sowie Vertretern der Verwaltung und der KVB. Genaue Termine werden noch in der Tagespresse bekannt gegeben.

Nachdem inzwischen auf politischer und städtischer Seite viel Zustimmung gesammelt werden konnte, möchte der VCD seine Ideen nun einer breiteren Öffentlichkeit bekannt machen und auf eine zügige Verwirklichung der Konzeption drängen.

### Das Problem

Das Busnetz im Stadtbezirk Chorweiler leidet an der fehlenden Abstimmung der Busse untereinander und mit der S-Bahn. Zwar beträgt die Fahrzeit von Chorweiler in die Kölner Innenstadt mit der S11 lediglich 15 Minuten, doch sind Anschlüsse an weiterführende Buslinien nur selten gewährleistet. Daneben verkehren nicht alle Buslinien gleichmäßig im 20-/30-Minuten-Takt, sondern teilweise auch in einem 30-/60-Minuten-Schema. Verknüpfungen zwischen den Buslinien sind damit ebenfalls nicht vorhanden. Zwischen den einzelnen Stadtteilen ergeben sich überaus hohe Fahrzeiten.

Die Busse können daher im Grunde nur für Direktfahrten genutzt werden. Umsteigevorgänge führen zu mitunter nicht zumutbaren Wartezeiten. Durch die fehlende Abstimmung mit der S-Bahn ist die Anbindung einiger Vororte an die Kölner Innenstadt äußerst unbefriedigend.

### Die Neukonzeption

Eine Überarbeitung des Busnetzes im Stadtbezirk Chorweiler ist im Hinblick auf seine Mängel dringend geboten. Unter Federführung des VCD wurde daher ein Planungsentwurf zur Umstrukturierung des Busnetzes erarbeitet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen dieses Entwurfes werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

- **Einheitliche Taktzeiten**

Alle Linien verkehren einheitlich unter der Woche alle 20 Minuten sowie abends und am Wochenende alle 30 Minuten. Dadurch können die Linien untereinander und mit der S-Bahn abgestimmt werden. Für viele Ortsteile erhöht sich die Anzahl der Abfahrten ganz erheblich. In Pesch wird weiterhin auf einigen Relationen der Takt auf 10 Minuten verdichtet.

- **Anschlüsse in alle Richtungen durch Rendezvous in Chorweiler**

Alle über Chorweiler fahrenden Linien treffen sich alle 20 bzw. alle 30 Minuten gleichzeitig im dortigen Busbahnhof. Eine Umsteigemöglichkeit ist bei jeder Fahrt in jede Richtung ohne Wartezeit gewährleistet. Alle Ortsteile des Stadtbezirks lassen sich auf diese Weise untereinander schnell

erreichen. Gleichzeitig kommen die Busse immer kurz vor Abfahrt der S-Bahn nach Köln an und fahren kurz nach Ankunft derselben aus Köln. Damit ist eine schnelle Verbindung aller Ortsteile in die Kölner Innenstadt hergestellt. Es besteht Anschluss von und zu allen S-Bahn-Zügen. Ein Studium des Fahrplans wird so fast überflüssig. Notwendig ist nur die Kenntnis der Abfahrtszeiten der Busse an der ‚eigenen‘ Haltestelle. Von hier aus sind dann alle Ziele im Stadtbezirk und die Kölner Innenstadt mit maximal einem Umsteigevorgang erreichbar. Da alle Linien zu allen Zeiten aufeinander abgestimmt sind, stellt das Umsteigen kaum eine Qualitätseinbuße dar. Die meisten in der jüngeren Vergangenheit eingeführten neuen Stadtbussysteme bauen auf dem Prinzip des Rendezvous-Anschlusses auf. Der Erfolg ließ meist nicht lange auf sich warten. So musste beispielsweise in Euskirchen auf Grund der massiv steigenden Fahrgastzahlen schon bald nach der Einführung des Stadtbussystems der Takt von 30 auf 15 Minuten halbiert werden. Auch in Chorweiler sind durch ein solches System große Fahrgastzuwächse zu erwarten.

- **Gesicherte S-Bahn-Anschlüsse in Longerich und Worringen**

In Longerich und wie bisher in Worringen werden ebenfalls Anschlüsse an die S-Bahn von und nach Köln hergestellt. Dadurch ergeben sich attraktive Übergangszeiten aus und nach Worringen, Weiler, Volkhoven, Lindweiler, Esch, Pesch und Sinnersdorf.

- **Minimierung des Fahrzeugmehrbedarfs**

In Zeiten leerer öffentlicher Kassen ist das beste Konzept nichts wert, wenn es zuviel Geld kostet. Oberster Grundsatz der Planung war daher, eine Steigerung des Fahrzeugbedarfs auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren. Diese Strategie erfordert Modifikationen im bestehenden Netz, um die zur Taktverdichtung benötigten Busse freizusetzen: In Pesch lassen sich durch fahrplanmäßige Abstimmung der Linien 125, 126 und 127 Parallelfahrten einsparen. Daneben kann die Linie 125 in Weiler durch Umleitung der Linie 121 entfallen. Grundsätzlich ist eine Umstrukturierung ohne Fahrzeugmehrbedarf in den meisten Zeiten möglich. Lediglich gegen Mittag entsteht in jedem Fall ein leicht erhöhter Wagenbedarf, da bisher die Linie 121 in diesem Zeitraum ausgedünnt wird. Empfohlen wird jedoch eine angebotsverbesserte Variante, bei der in der Hauptverkehrszeit ein Bus und abends zwei Busse mehr benötigt werden. Durch diesen geringen Mehreinsatz lässt sich die Attraktivität des Gesamtnetzes nachhaltig verbessern. Durch die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste steigen auch die Einnahmen, welche dem Mehraufwand gegengerechnet werden müssen.

## Die Linien

### Linie 120:

Von Roggendorf bis Heimersdorf fährt die Linie 120 wie bisher, allerdings mit veränderter Linienführung durch Worringen hindurch. Dadurch sind sowohl in Worringen als auch in Chorweiler S-Bahn-Anschlüsse möglich. Von Heimersdorf geht es weiter nach Longerich (wie jetzige Linie 125), dann ins Gewerbegebiet Longerich bis zur Stadtbahnstation Neusser Straße/Gürtel (wie jetzige Linie 121). Nach Seeberg fährt die Linie 126.

### Linie 121:

Der Abschnitt in das Gewerbegebiet Longerich wird von der Linie 120 übernommen, die 121 fährt also nur noch zwischen Langel und Longerich. Zwischen Langel und Chorweiler kann die Fahrzeit deutlich verkürzt werden, da die Schleife durch Feldkassel entfällt (neue Linie 122). Zusätzlich werden Chorweiler Nord (wie jetzige Linie 126) und Weiler bedient. Günstige Anschlüsse zur S-Bahn bestehen sowohl in Chorweiler als auch in Longerich.

### Linie 122:

Diese neue Linie stellt eine Schnellverbindung von Chorweiler nach Pesch und Bocklemünd her. Damit verbessert sich die Anbindung von Pesch an Chorweiler erheblich. Auf der anderen Seite verkehrt die Linie ab Chorweiler bis Merkenich und bedient in diesem Abschnitt das Gewerbegebiet Feldkassel. Eine Verlängerung nach Leverkusen wäre jederzeit möglich.

### Linie 125:

Der bisherige Linienweg von Sinnersdorf bis Longerich wird nur geringfügig korrigiert. Endpunkt der Linie ist die Stadtbahnstation Longericher Straße. Heimersdorf und Weiler werden neu durch die Linien 120 und 121 bedient. Durch dichtere Taktfolgezeiten und konsequente Abstimmung auf die S-Bahn in Longerich erhalten Esch, Pesch und Sinnersdorf eine attraktive Anbindung an die Kölner Innenstadt.

**Linie 126:**

Von Bocklemünd fährt die Linie wie bisher nach Esch und Chorweiler, allerdings über das Görlinger Zentrum. Mengenich wird durch die Linie 122 bedient. Beschleunigungseffekte ergeben sich durch eine direkte Führung von Weiler nach Chorweiler, die wegfallenden Haltestellen übernimmt die Linie 121. Von Chorweiler geht es dann zur Wilhelm-Sollmann-Straße. Durch eine direkte Führung verkürzt sich auch hier die Fahrzeit, neu wird der Fühlinger See angefahren. Möglich ist jederzeit eine Trennung der Linie in Esch und die Einführung einer neuen, direkten Regionalverbindung von Chorweiler über Esch nach Pulheim.

**Linie 127:**

Wie seitens der Stadt Köln vorgesehen, nimmt diese Linie in Pesch einen direkteren Weg. Daneben wird nur noch ein 20-Minuten-Takt angeboten. Durch Fahrplanabstimmung mit den Linien 125 und 126 besteht jedoch weiterhin sowohl zwischen Pesch und Longerich als auch zwischen Pesch und Bocklemünd ein echter 10-Minuten-Takt.

**Die Verbesserungen****• Mehr Fahrten**

In Weiler, Sinnersdorf, Chorweiler Nord, Heimersdorf (westlicher Teil), Esch und Mengenich wird unter der Woche eine Steigerung der Abfahrten um 50 % sowie abends und sonntags um 100 % erreicht. Langel, Rheinkassel, Merkenich und Lindweiler erhalten einen ganztägigen 20-Minuten-Takt. Dieser galt bisher jeweils nur im Berufsverkehr.

**• Schnellere Verbindungen**

Durch veränderte Linienführungen verkürzen sich die Fahrzeiten auf einigen Relationen deutlich. Einige Beispiele: Chorweiler - Pesch 6 statt etwa 20 Minuten, Chorweiler - Esch 11 statt 17 Minuten, Chorweiler - Gewerbegebiet Longerich 17 statt 28 Minuten, Chorweiler - Langel 21 statt 28 Minuten und Chorweiler - Bocklemünd 18 statt 34 Minuten.

**• Bessere Anschlüsse**

Die Anschlüsse zur S-Bahn verbessern sich erheblich. Liegen die durchschnittlichen Übergangszeiten momentan unter der Woche bei über 10 Minuten und abends bei über 19 Minuten, so sind im Rahmen der Neukonzeption auf fast allen Verbindungen Anschlusszeiten von vier Minuten realisierbar. Daneben besteht von jedem Bus auf jede S-Bahn und umgekehrt Anschluss, was bisher auf Grund verschiedener Taktfolgezeiten nicht der Fall ist.

In noch größerem Maße verbessern sich die Fahrzeiten zwischen den einzelnen Ortsteilen durch den Rundumanschluss in Chorweiler. Beispiele: Langel - Pesch 30 statt 59 Minuten, Seeberg - Esch 21 statt 43 Minuten. Und alles ganztägig im 20-Minuten-Takt. Der ÖPNV stellt damit auch bei tangentialen Verbindungen eine ernsthafte Alternative zum Auto dar.

*Christoph Groneck*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

**Verbesserungen möglich****KVB-Angebot im Einkaufsverkehr**

Der VCD Kreisverband Köln & Umgebung begrüßt die im Juni 2001 erfolgte Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes montags bis freitags bis 20 Uhr auf allen Stadtbahnlinien, die in die Kölner Innenstadt fahren.

Beträchtlicher Verbesserungsbedarf besteht jedoch noch bei den City-Verbindungen an Samstagen. So kommt es besonders an den Haltestellen Neumarkt und Appellhofplatz zwischen 12 und 17 Uhr regelmäßig zum Bahnstau im Tunnel und Chaos beim Ein- und Aussteigen. Die Linien 12, 16 und 18 mutieren zwischen Neumarkt und Hauptbahnhof zu rollenden Ölsardindosen.

Gründe hierfür sind nach Überzeugung des VCD:

- Viele Einkaufsbesucher kommen gerade samstags mit Regionalzügen aus dem Umland und steigen am Hauptbahnhof in KVB-Bahnen um.
- Der 15-Minuten-Takt ohne Verstärkerlinien ist unzureichend.
- Auf Grund der Überfüllung und ständig nachkommender Fahrgäste können die Türen nicht geschlossen werden.

Der VCD fordert daher als wichtige Maßnahmen:

- eine Verstärkerlinie samstags zwischen 12 und 17 Uhr zwischen Ebertplatz, Dom/Hbf. und Neumarkt und weiter bis Deutz, Eifelwall oder Ubierring (wo die Bahnen wenden können), und
- die Unterstützung der beschleunigten Abfertigung der Bahnen durch Servicepersonal am Bahnsteig.

Der VCD geht außerdem davon aus, dass die Bahnsteige im zentralen Tunnel schnellstmöglich auf die Türhöhe der Stadtbahnwagen angehoben werden, um ein niveaugleiches Einsteigen zu ermöglichen.

*Markus Meurer*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Die neuen Niederflurfahrzeuge

### Mit Sitzkissen und Wärmflasche in die Bahn?

"Eine Entscheidung der KVB, die wohl in angenehmen Polstersesseln getroffen wurde", so kommentiert Roland Schüler, Vorstandsmitglied des Kölner Kreisverbandes des Verkehrsclubs Deutschland die neuen Plastiksitze in den Niederflurfahrzeugen der KVB. Jetzt, wo wir kalte Außentemperaturen haben, ist es ganz deutlich zu spüren: Die Sitze sind eiskalt.

Die Plastiksitze halten die Kälte besonders gut fest und es ist ein schönes Gefühl für die sitzenden Fahrgäste, wie die Kälte so allmählich in den eigenen Körper aufsteigt.

Ganz anders die früheren Sitze mit den Stoffbezügen.

"Dieses Phänomen der Kälteleitfähigkeit von Plastik hätte den Fachleuten der KVB eigentlich bekannt sein müssen. Doch der Wille, Geld zu sparen, war stärker als den Fahrgästen ein angenehmes Fahrgefühl auch während der kalten Jahreszeit zu geben", so Roland Schüler.

"Da die KVB den Zustand wohl nicht ändern wird, werden die Fahrgäste mit Sitzkissen, Wolldecke oder Wärmflasche auf Reisen gehen."

Mit eingenähtem KVB-Logo könnten diese Reiseutensilien in den Fahrgastcenter auch verkauft werden, um ein Rundum-Angebot an Serviceleistungen des Verkehrsunternehmens anzubieten und natürlich, um ein paar Mark in die Kasse zu kriegen.

*Wolfgang Besser*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Belgisches Viertel

### "Belgisch Grün" will weniger Verkehr

**Die Interessengemeinschaft "Belgisch Grün" ist ein Zusammenschluss engagierter Bürger und Fachleute (Städteplaner, Architekten, Juristen, Gartenbaumeister, Fotografen, Goldschmied), die sich zum Ziel gesetzt haben, das Belgische Viertel weiter zu begrünen und verkehrszuberuhigen. Sie**

**besteht seit Sommer 2000.**

Ausgehend von dem Rahmenkonzept "Brüsseler-Platz-Viertel" der Architekten Behr und Prof. Schneider-Wesseling von 1980, ist das Belgische Viertel durch verschiedene gelungene Begrünungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (zum Beispiel Unterbrechung der Brüsseler Straße durch Schaffung eines größeren Kirchvorplatzes; Sperrung der seitlich an der Kirche vorbeiführenden Straßen für den Durchgangsverkehr, sie sind nur noch für den Anwohnerparkverkehr zugänglich; Verengung der Moltkestraße, Einrichtung von Spielstraßen) nach und nach zu einem beliebten Wohn- und Aufenthaltsviertel geworden.

Durch die immer mehr zunehmende Besucherschar der Lokale an den Ringen, vor allem zwischen Friesenplatz und Rudolfplatz, und den sich Schleichwege suchenden Berufsverkehr (hauptsächlich Moltkestraße) droht diese aufgebaute Qualität des Lebensumfeldes wieder verloren zu gehen, zumindest aber empfindlich gestört zu werden. Immer häufiger finden sich auch in unseren kleinen Wohnstraßen Raser, die imponieren wollen und dabei Kinder, Fußgänger und Radfahrer gefährden. Zusätzliche Schutzmaßnahmen sind daher notwendig geworden.

Die von der Stadt Köln geplante Sperrung der Ringe zwischen Friesenplatz und Rudolfplatz an Wochenenden in den Abend- und Nachtstunden wird von uns grundsätzlich begrüßt, da jede gesperrte Straße die Menschen dazu anhält, auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen und so langfristig den Autoverkehr insgesamt reduzieren hilft. Unbedingt verhindert werden muss dabei jedoch, dass sich in diesen Zeiten zusätzlicher, neuer Schleichverkehr durch die angrenzenden Wohnviertel bildet, so wie das zum Ringfest ja bereits gehandhabt wird. Ein entsprechendes Verkehrskonzept haben wir bereits erarbeitet und kann auf Anfrage erläutert werden.

Anfang 2002 wird in Zusammenarbeit mit der Initiative "Pro Stadtgarten", die gegen die Ringsperrung ist, eine größere Podiumsdiskussion mit anerkannten Fachleuten zu dem Thema Verkehrsberuhigung in Großstädten veranstaltet werden, damit ein qualifizierteres Meinungsbild erarbeitet werden kann.

**Kontakt**

Wolfram Sedlak (Rechtsanwalt)  
Tel.: 5106548 und  
Jörg Neubig (Städteplaner)  
Tel.: 519044.

*Wolfram Sedlak*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

**Neue Landesbauordnung****Sparen für Quartiersgaragen**

CDU und FDP in Rat und Bezirken glauben mit einer wahrhaft fundamentalistischen Intensität an Quartiersgaragen. Überall sprießen Anträge auf Quartiersgaragen hervor. Auch wenn sowohl die Erfahrungen mit fehlgeschlagenen Projekten (Jahnstraße, Salierring, Josefplatz) als auch Gutachten immer wieder belegen, dass Autofahrer nicht bereit sind, für feste Standplätze monatlich 150,- bis 180,- DM zu zahlen. Dabei sind selbst diese Preise massiv subventioniert; die Plätze müssten eigentlich das Doppelte kosten.

Die Gelder für Quartiersgaragen kommen aus dem Stellplatzablösetopf. Doch der Zugriff darauf ist seit Neuestem nicht mehr so frei möglich. Die neue Landesbauordnung regelt die Vergabe der Mittel sehr rigide. Quartiersgaragen können in der Regel nur noch dann aus den Stellplatzablösesummen finanziert werden, wenn die Mittel vor Ort eingenommen wurden.

Dumm gelaufen. CDU/FDP und SPD im Rat fordern nun von der Landesregierung eine erneute Änderung. Gleichzeitig sind sie auch noch fies. Gibt es kein Geld für unsere Tiefgarage, dann gibt es auch kein Geld für Verbesserungen im ÖPNV oder für Bike+Ride oder für die Förderung des Radverkehrs. □ll dies war seit langem aus dem Topf der Stellplatzmittel möglich und hat in Köln auch zu vielen Bike+Ride-□nlagen geführt. Doch damit ist jetzt Schluss. Keine Mittel mehr für Projekte des Umweltverbundes, denn wir sparen jetzt auf eine Quartiersgarage.

*Roland Schüler*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## **Autobahnring Köln**

### **Statt "Ausbau jetzt!" eine langfristig intelligente Lösung**

#### **Auf Großplakaten und mit Postkarten fordert die IHK seit Monaten den Ausbau des Kölner Autobahnringes.**

Seit immerhin 65 Jahren, nämlich genau seit 1936, wird am Kölner □utobahnring gebaut, er wird immer wieder erweitert. Jede Erweiterung wurde begleitet von dem Versprechen, damit die Verkehrsprobleme nachhaltig zu lösen. Dieses Versprechen wird auch durch die derzeitige IHK-Kampagne suggeriert.

#### **Straßen erzeugen Verkehr**

Wie jedoch der Blick in die Vergangenheit zeigt, erzeugten bislang die Investitionen in den Straßenbau nur zusätzlichen Verkehr, der dann wiederum die Forderung nach weiterem □usbau nach sich zog - sozusagen eine Spirale ohne Ende.

Für den VCD Kreisverband Köln & Umgebung gleicht die fantasielose Methode, den wachsenden Bedarf mit immer neuen Fahrbahnen zu befriedigen, dem Wettlauf des Hasen mit dem Igel. Stattdessen schlägt der VCD innovative Lösungen vor, nach dem Motto "mehr Intelligenz statt mehr Beton".

#### **Ungenutzte Kapazitäten**

Der VCD dazu: "Wir haben das Problem einmal aus betriebswirtschaftlicher Sicht betrachtet. Wäre ein Unternehmer für die □bwicklung des Verkehrs zuständig, würde er, bevor er neue Investitionen tätigt, erst prüfen, ob die bereitgestellten Kapazitäten erschöpft sind. Und er käme zu dem Ergebnis, dass es noch enorme Kapazitätsreserven gibt, vor allem sind die PKW zumeist nur mit einer Person besetzt, drei Leerplätze (75 %) bleiben folglich ungenutzt. Bereits bei einer besseren Kapazitätsausnutzung von nur einem weiteren Mitfahrer gäbe es kein Stauproblem mehr - und zwar sofort."

#### **Alternativen ...**

Der VCD verweist auf ein zum Teil in anderen Ländern bereits in der Praxis umgesetztes Maßnahmenbündel, um die □utofahrer zu einer besseren Kapazitätsauslastung zu motivieren:

Erstens über die Sensibilisierung: Der □utofahrer, der jemanden mitnimmt, trägt zur Vermeidung eines Staus bei und kommt dadurch schneller als heute zu seinem Ziel. Er kann sich also sozial (Entlastung unseres Gemeinwesens) und zugleich egoistisch (schneller ans Ziel) verhalten, mit positivem Gesamtergebnis.

Zweitens über die Bereitstellung einer Informationsinfrastruktur: Mitfahrangebote und Mitfahrersuche werden einfach übers Internet oder auch über ein Call-Center zueinander gebracht. Es gibt hierfür sogar schon praxiserprobte □ngebote, zum Beispiel unter [www.mitfahrzentrale.de](http://www.mitfahrzentrale.de) oder [www.pendler.de](http://www.pendler.de).

Drittens über den Preis: Der Fahrer erhält eine zusätzliche Einnahme, der Mitfahrer erhält eine

kostengünstige Mitfahrgelegenheit.

### ... erfordern Umdenken ...

Der VCD weiter: "Die Kritiker werden jetzt sagen, das sei doch utopisch und niemals zu erreichen. Wir wissen auch, dass unser Lösungsvorschlag nicht von heute auf morgen den Staubaflösen wird, vor allem die Bewusstseinsänderung der Autofahrer dauert ihre Zeit. Aber wir glauben, dass dieses in vielen kleinen Schritten erreichbar sein wird, wobei die tatkräftige Unterstützung von IHK und Stadt sicherlich unabdingbar ist - wir denken hier an eine entsprechende Informationspolitik mit langem Atem sowie an eine Mobilitätsberatung für Firmen, Organisationen und Privatpersonen. Wichtig ist vor allem die Einsicht beim Autofahrer: Ihm muss bewusst sein, dass er durch die Mitnahme eines anderen aktiv zur Staovermeidung beiträgt und alle dadurch schneller an ihr Ziel kommen."

### ... sind aber möglich

Beim VCD weiß man aus langjähriger Erfahrung, dass neue und innovative Wege nicht einfach zu beschreiten sind, dass es sich aber lohnt, neue Wege zu gehen: Die Einsparung von Milliarden öffentlicher Gelder sowie eine staufreie Autofahrt sind nach Auffassung des VCD möglich.

*Hans-Georg Kleinmann*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Grüner Pfeil

### Ignorieren erlaubt?

#### Erfahrungen mit dem Grünen Pfeil aus der Windschützperspektive.

Als VCD-Aktive nutze ich alle erdenklichen Fortbewegungsmöglichkeiten. Ich fahre auch Auto, ziemlich viel sogar für eine VCDlerin! Daher kenne ich auch die so genannte Perspektive der Windschützscheibe - und den Grünen Pfeil. An manchen Stellen finde ich ihn klasse, an anderen Stellen jedoch fühle ich mich überfordert. Insbesondere an Kreuzungen, wo viele Fußgänger und Radfahrer unterwegs sind, zum Beispiel an der Kreuzung Maybachstraße/Krefelder Straße in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofs Hansaring.

Vor einigen Wochen war ich dort ausnahmsweise mit dem Auto unterwegs. Ich hatte einen anstrengenden Tag hinter mir und dachte mir: So eilig ist es nicht, dass dorthier bei Rot rechts abbiegen muss. Ich warte, bis Grün ist, und lasse dann auch noch alle über die Straße, die auch Grün haben!

Die Folgen habe ich nicht bedacht: Ein wütender Mob Autofahrer, gezwungen zum Warten, verzweifelt ob der zerronnenen Sekunden, ja Minuten vor der roten Ampel mit dem Grünen Pfeil! Verunsicherte Menschen, die nicht wagten, über die grüne Fußgängerampel zu gehen, da ich ja offensichtlich die Verkehrsregeln nicht beherrschte, daran gewohnt, dass es hier zu geht wie auf den Straßen in Rom oder Neapel, wo das Gesetz des Stärkeren gilt, und entsprechend vorsichtig.

Jetzt frage ich mich bei jedem Grünen Pfeil, den ich ignoriere: Ist das Nötig? Kann ich dafür bestraft werden? Gibt es dazu schon Gerichtsurteile? Rechthaberische Autofahrer gibt's ja genug.

Und rechts blinken tödlich jetzt auch nicht mehr ... Alles Folgen dieses Vorfalls vor einigen Wochen!

*Sabine Müller*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Schikanen für Radfahrer

## Loch auf, Loch zu - und immer wieder sperren!

Die neue Telekommunikation kommt auf alten Wegen. Alle, ob GEW, Telekom, Kabel NRW, Colt oder ish, alle reißen die Radwege dieser Stadt auf, lassen Löcher zurück und flicken sie meist stümperhaft zusammen. Diese Baustellen kommen für die RadfahrerInnen meist völlig überraschend, selten angekündigt und immer mit dem Schild versehen "Radfahrer absteigen". Wie Radfahrende dann weiterkommen sollen, ist den Arbeitern der Baustelle völlig egal. Meist reagieren sie mit völligen Unverständnis. Eine Kontrolle der Verwaltung, ob die Baustelle ordnungsgemäß eingerichtet ist, fehlt völlig.

Gegenüber dem Autoverkehr würde sich die Baustellenmannschaft das nicht trauen.

Bauarbeiten auf dem Radweg sollen den Radverkehr endlich ernst nehmen. Frühzeitig ankündigen und fahrbare, sichere Ausweichstrecken anbieten, kann doch nicht so schwer sein. Und eine fahrradfreundliche Stadt würde solche Forderungen in die Genehmigung als Standard mit aufnehmen.

Doch mit diesen Baustellen ist es nicht getan. Immer wieder wird an den Kabelschächten gearbeitet. Und wieder gesperrt. Ständig, weil die Kabel ja unter dem Radweg verlaufen. Ein ständig wiederkehrendes Ärgernis, was dem Radverkehr zugemutet wird. Ein Opfer für die moderne Telekommunikation? Irgendwie klingt das mit den Rohren doch ziemlich altbacken.

*Sonja Klug*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Bahn und Fahrrad

### Fahradparken am Bahnhof Deutz verboten

**Anstatt froh zu sein über Kunden der DB, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen, versucht die DB AG immer wieder die Fahrräder zu vergraulen. Neuestes Beispiel am Deutzer Bahnhof - dem kommenden ICE-Bahnhof.**

Urpötzlich war es da, das Schild. Die DB untersagt das Abstellen von Fahrrädern am Bahnhof Deutz und will alle parkenden Räder entfernen.

Warum? Bisher gibt es keine Erklärung dafür.

Bahn und Rad sind nach Auffassung des VCD die adäquaten Verkehrsmittel und die RadfahrerInnen sind auch Kunden der DB. Doch denen will die DB das Leben schwer machen. Die heute vorhandene Bike+Ride-Anlage mit 84 Plätzen ist völlig überlastet. Die Stadt Köln hat einen Bedarf von weiteren 60 Fahrradabstellplätzen errechnet. Die müssen aber erst einmal geschaffen werden und da gehört die DB mit ins Boot, denn ihr gehören die Flächen am Bahnhof Deutz.

Der Fahrradbeauftragte der Stadt Köln, Thorsten Clausen, war ebenso erstaunt wie verärgert über die Maßnahme der Bahn, die mit ihm nicht abgestimmt war. Er will sich in Kontakten mit der Bahn um eine schnelle Verbesserung für die RadfahrerInnen einsetzen.

Der VCD findet das einseitige, knallharte Verhalten der Bahn unmöglich. So verhält sich kein Partner und so werden Kunden vergrault.

Pikant, dass der Bahnchef Mehdorn an diesem Tag in der Presse die neue Servicepolitik der Bahn betonte und von Parkplätzen für die Kunden am Bahnhof sprach. Aber er meinte Autoparkplätze.

*Roland Schüler*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Postkartenaktion der Stadt Köln

### "Radfahrer sind ganz schön ..."

**Mit einer Postkartenaktion und Anzeigen wollte die Stadt Köln im Sommer zur Verkehrssicherheit beitragen. Stattdessen schürte sie altbekannte Vorurteile gegen Radfahrer.**

Leider ist die im Sommer gestartete Postkartenaktion der Stadt Köln ein Fehlgriff. Was als Reaktion auf die schweren Unfälle mit Radfahrern die Sicherheit erhöhen sollte, entpuppt sich als Griff in die Mottenkiste der Klischees über Radfahrer, oder besser als die Vorstellungen einiger Autofahrenden über das angeblich pauschale Fehlverhalten von Menschen, die Fahrrad fahren.

#### Die Rücksichtslosigkeit im Verkehr nimmt zu

"Die Toten sind eine Warnung und Mahnung für uns alle, toleranter und rücksichtsvoller miteinander umzugehen", so OB Schramma in seiner Rede zum Totensonntag. Seit Jahren beobachten wir auf unseren Straßen eine andere Entwicklung: Die Aggressivität steigt, die Rücksichtslosigkeit der Verkehrsteilnehmer nimmt zu. Ein geordnetes Miteinander gibt es leider nicht mehr.

Wir stellen fest, dass es in der Tat viele Menschen gibt, die sich nicht an einfache Regeln halten können. Wir treffen sie zum Beispiel parkend auf Gehwegen oder Radwegen an, Männer auf Frauenparkplätzen, sportliche, gesunde Menschen auf Behindertenparkplätzen, rasend auf den Ringen und in Tempo-30-Zonen, rücksichtslos an roten Ampeln oder anderen Kreuzungen rechts abbiegend ("Dat darf ich, da muss du warten!"). Und es ist immer wieder unterhaltsam, die Hilflosigkeit an einer Rechts-vor-Links-Kreuzung zu sehen, wenn mehr als zwei Autos dort ankommen. Fahrräder bringen da keine Probleme, da ein großer Teil der Autofahrenden der Meinung zu sein scheint, dass es Vorfahrt nur für Motorisierte gibt.

Genauso gibt es auch Menschen, die Regeln nicht einhalten können oder wollen, und auf dem Fahrrad sitzen. Das ist bestimmt richtig. Nur sollte endlich Schluss sein mit Pauschal diffamierungen in der Art, wie sie auf den Postkarten der Stadt Köln stattfinden. Noch dazu, wo einige angesprochenen Situationen sachlich äußerst fraglich sind. So wird unterschlagen, dass es viele Radwege gibt, die in beide Richtungen befahren werden **müssen**. Wenn da "Radfahrer ganz schön überraschend" sind, dann liegt das allein an Unaufmerksamkeit und automobiler Fehleinschätzung.

#### Vorurteile werden geschürt

Die Karten und Poster suggerieren ein ständiges Fehlverhalten bei einer bestimmten Gruppe Verkehrsteilnehmer, das es so nicht gibt. Wir befürchten, dass sie eine sehr negative Stimmung hervorruft und Selbstjustiz in völlig unberechtigten Fällen, da Autofahrende oft nicht erkennen können, wie die Gebots-/Verbotssituation für andere Verkehrsteilnehmer gerade ist. Dies ist eine zusätzliche Gefährdung für Radfahrende.

Wir fordern die Stadt Köln daher auf, eine Kampagne zu führen, die wirklich einen positiven Effekt auf das Miteinander und damit auf die Sicherheit hat. Eine Kampagne, die einer fahrradfreundlichen Stadt würdig ist.

Oft werden Radfahrende in gefährliche Situationen gebracht, da jahrzehnte alte Fehlplanungen nicht oder nur halbherzig korrigiert werden. Hier sei kurz an die Verbindung aus der Innenstadt in Richtung Norden erinnert oder die unbrauchbaren Radwege an den Ringen, der Venloer oder der Dürener Straße. Hilfreich für die Sicherheit wäre auch hier eine echte Korrektur statt das Fehlverhalten einzelner zum Vorwurf gegen die eigentliche Opfergruppe zu erheben.

*Rüdiger Pohl*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Modellprojekt Autofreie Siedlung auf dem EAW Köln-Nippes

### Die Entwicklung der letzten Monate

#### Nachfolgend die wichtigsten Ereignisse der letzten Monate:

Am **23. August** beriet der Stadtentwicklungsausschuss über Änderungen zum Bebauungsplan-Entwurf für das Gelände Eisenbahnausbesserungswerk Nippes inklusive dem Modellprojekt Autofreie Siedlung und verwies die Beschlussvorlage an die Bezirksvertretung Nippes. Diese beriet am 8. November und beschloss mehrheitlich gegen die Stimmen der CDU:

"Die Bezirksvertretung Nippes bestätigt ihre bisherigen Beschlüsse zur Bebauung des EAW-Geländes. Insbesondere fordert sie die Einhaltung folgender Elemente in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Verwaltung zu den neuen Planungen des Investors und in Übereinstimmung mit den Plänen des 1. Preisträgers:

- Die Umsetzung der Pläne zur autofreien Siedlung mit folgenden Punkten:
  - Wohnhofkonzept
  - Verhinderung von Autoverkehr im Bereich der autofreien Siedlung
  - Einhaltung der Geschosshöhen
  - keine Tiefgarage oder eine entsprechende bauliche Gestaltung unter den Wohngebäuden der autofreien Siedlung.
- Zur Absicherung der Vermarktung der entsprechenden Wohnungen - falls das autofreie Konzept scheitert - sind Möglichkeiten für zukünftige Abstellplätze im nördlich gelegenen Parkhaus bzw. auf einer freizuhaltenden Fläche (die von der autofreien Siedlung zunächst vorzuhalten ist) zu schaffen.
- Die im Wettbewerb ausgelobten Geschosshöhen sind einzuhalten."

Am **5. November** stellte der Arbeitskreis seine neue Mappe "Wohnkonzepte für die Autofreie Siedlung auf dem EAW Köln-Nippes" dem Stadtplanungsamt, den Mitgliedern und der Öffentlichkeit vor.

Der Arbeitskreis führte **Anfang November** eine Postkarten-Aktion durch, die sich an die zuständigen Ratsmitglieder wendet. Auf den Postkarten erinnern wir an die Einhaltung der getroffenen Beschlüsse und fordern die Umsetzung des Modellprojektes auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses.

WDR III berichtet am **9. November** in "Bauen & Wohnen" über das Modellprojekt Autofreie Siedlung Köln auf dem EAW Nippes.

Am **29. November** wurde auf der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses mehrheitlich der Bebauungsplanentwurf zum EAW Nippes verabschiedet. Wir freuen uns sehr, dass alle Elemente "autofrei" in unserem Sinne beschlossen wurden. Einzig die so genannte "diagonale" Erschließungsstraße (Fortsetzung der Simon-Meister-Straße) soll für Pkws befahrbar sein, als Spielstraße mit maximal 10 km/h, womit wir gut leben können.

#### Kontakt

Arbeitskreis  
Autofreie Siedlung Köln e.V.,  
Melchiorstraße 3, 50670 Köln,  
Tel. (02 21) 7 39 09 23  
Fax (02 21) 7 32 86 10  
[www.bpc.de/ask](http://www.bpc.de/ask),  
e-mail: [roHbau@t-online.de](mailto:roHbau@t-online.de)

*Rolf Bauerfeind*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## cambio Köln

### Ein Jahr "Clever mobil"

Seit Oktober 2000 bietet cambioKöln ein **besonderes Angebot für KVB-Abo-Kunden**: Inhaber von Monats-/9-Uhr-UmweltTicket, Job- oder SemesterTicket zahlen nur 50 % der Anmelde- und monatlichen Grundgebühr. Nach einem Jahr sind ein Viertel der 3.000 Kölner cambio-Kunden mit CarSharing und Bus und Bahn im Abo "Clever mobil". Tendenz steigend. Ebenso steigend das cambio-Angebot: 130 Stadtautos auf 20 Stationen. Neuester Stationszuwachs in Sülz: Sülzgürtel, vor den städtischen Kinderheimen.

Für das anstehende Jubiläumsjahr - im Mai 2002 wird cambio/Stattauto zehn Jahre alt - steht ein **weiterer A▫sba▫ des technischen Systems** an. Nachdem der Umbau auf elektronische Schlüsseltresore inklusive Funksteuerung fast abgeschlossen ist, werden die Kölner Stadtautos ab Frühjahr 2002 mit Bordcomputern ausgestattet, die den Fahrzeugzugang kontrollieren und Kilometerdaten erfassen. Hierdurch wird CarSharing noch zuverlässiger und effektiver.

#### Weitere Infos

[www.cambioCar.com](http://www.cambioCar.com) oder  
Tel. (02 21) 9 52 11 78

*cambio Köln, Ulrich Ferber*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Delegiertenversamml▫ngen 2001

### Schwierige Zeiten

**Die diesjährigen Landes- und Bundesdelegiertenversamml▫ngen zeigten ein uneinheitliches, insgesamt aber wenig erfreuliches Bild vom Zustand des VCD. Daz▫ nachfolgend der Bericht von Sabine Müller, Kölner Mitglied des Landesvorstands, die bei beiden Versamml▫ngen z▫ den Delegierten gehörte.**

Die Landesdelegierten des VCD NRW tagten dieses Jahr auf ihrer Versammlung in Köln-Deutz, bei brütender Hitze an einem Samstag am 25. August. Vom Kölner Kreisverband (samt Umgebung) waren vier Delegierte da. Insgesamt waren etwa 25 Delegierte gekommen.

#### Landesverband ist stabil

Die wichtigen Ergebnisse sind schnell berichtet: Alles ganz prima, Vorstand entlastet und mit großer Mehrheit wiedergewählt, sparsam gewirtschaftet, ohne Landesgeschäftsführer ausreichend Geld für aktive Kreisverbände, wie den Kölner (samt Umgebung). Generell gilt: Aktionen und Ideen werden honoriert, sofern vorhanden, denn in vielen VCD-Kreisverbänden (nicht nur in NRW) läuft nicht viel oder gar nichts mehr, weil es keine Aktiven mehr gibt. Da können wir in Köln schon froh sein über einen zwölfköpfigen Vorstand ...

#### Krise im Bundesverband

Auf der Bundesdelegiertenversammlung in Nürnberg am 10. und 11. November zeigte sich, dass die Lage auf Bundesebene alles andere als gut ist. Wer in der RHEIN-SCHIENE Nr. 26 den kritischen Bericht über die letztjährige Bundesdelegiertenversammlung in Oberhausen gelesen hat, und wer in der fairkehr 3/2001 die Stellenanzeigen beachtete, der konnte sich schon denken, was passiert war:

Das Dreigestirn - bestehend aus Geschäftsführer, Vorstandssprecherin und Schatzmeister - trat geschlossen ab und hinterließ einen Trümmerhaufen in der Bundesgeschäftsstelle: Mehr als die Hälfte der Mitarbeiter des e.V. haben das Handtuch geworfen oder wurden entlassen. Die inhaltliche Arbeit kam praktisch zum Erliegen.

Allein der fairkehr-Redaktion ist zu verdanken, dass der Schaden begrenzt wurde und trotz aller Querelen gewohnt gute Ausgaben entstanden. Auch der übrig gebliebene Rumpf-Vorstand und die kommissarisch eingesetzte Geschäftsführerin konnten Schlimmeres verhindern und zumindest langfristig wieder eine Perspektive aufzeigen. Dennoch stehen dem Bundesverband noch ein paar harte Jahre bevor, insbesondere wegen des beschlossenen Berlin-Umzuges, dessen Vorteile wir aus Kölner und NRW-Sicht immer noch nicht nachvollziehen können.

Der Bundesverband ist praktisch pleite. Die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge wird ihn nur retten, wenn nicht allzu viele austreten. Die Bearbeitung der vielfältigen Aufgaben wird noch jahrelang nur begrenzt zu leisten sein, weil sich der Bundesverband schlicht kaum Personal leisten kann. Zum 1. November wurde der neue Geschäftsführer René Wassmer eingestellt. Für die Öffentlichkeitsarbeit wurde gerade eine 14-Wochenstunden-Stelle besetzt, und selbst die muss wieder auf den Prüfstand, weil die Mehrheit der Bundesdelegierten offenbar den Ernst der Lage nicht recht erkennen will oder kann, so dass jede Menge kostenintensive Beschlüsse in Nürnberg gefasst wurden, die letztendlich zu Lasten des Personals der Geschäftsstelle gehen.

Der Haushalt 2000 ist noch nicht abgeschlossen, weshalb der gesamte Vorstand auch nicht entlastet wurde.

### **Neuer Bundesvorstand**

In dieser Situation ist es nicht leicht, vakant gewordene Vorstandsposten neu zu besetzen. Für den Vorstandssprecher hatten sich immerhin zwei Kandidaten gefunden. Mit großer Mehrheit gewählt wurde Thomas Schaller, der von 1993 bis vor kurzem noch Umwelt-Bürgermeister in Heidelberg war und seine guten Kontakte zu Parteien und Verbänden sowie seine abgeklärte Art sicher gewinnbringend für den VCD einsetzen kann.

Dass der Posten des Schatzmeisters überhaupt besetzt werden konnte, grenzt für mich an ein Wunder! Wochenlang wurde verzweifelt auf allen Ebenen nach geeigneten Kandidaten gefahndet, aber das wollte sich keiner antun. Bereits zum zweiten Mal in acht Monaten traten die VCD-Bundesschatzmeister zurück. Ganz kurz vor Schluss fand sich noch einer. Der leitete sein Bewerbungsschreiben mit dem Satz ein: "Beglückt bin ich nicht über den am Donnerstag abend an mich heran getragenen Wunsch, als Bundesschatzmeister zu kandidieren."

Es half nichts. Es gab keine Alternative, und so ist Manfred Mersmann neuer Schatzmeister, und ich kann uns als Verband nur wünschen, dass das nicht ein drittes Mal in die Hose geht ...

Neu im Vorstand ist auch Dorothee Klöckner, die für Mathias Knobloch nachgewählt wurde, der berufsbedingt vorzeitig ausschied.

### **Ein Fazit aus Kölner Sicht**

Zum Glück alles halb so schlimm, da der Landesverband NRW das vorhandene Geld lieber nach unten verteilt und jeder Kreisverband relativ autonom ist.

Wer jetzt noch nicht genügend informiert ist, kann sich Einzelheiten gerne von mir oder Anke Trepkau erzählen lassen, die, wie ich, dieses Jahr als Kölner Delegierte bei der Bundesdelegiertenversammlung dabei war. Vielleicht steht sogar der Kölner Vertreter des Bundesvorstands, Hans-Jörg Thiemann-Linden (ja, wir Kölner sind auf allen Ebenen vertreten!), zur Verfügung. Der war nämlich auch dabei ...

*Sabine Müller*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Mitgliederversammlung 2001

### Alle Jahre wieder ...

**Zu unserer alljährlichen Mitgliederversammlung traf sich am 3. Juli ein Teil unserer Mitgliedschaft. Die Berichte über die Arbeit im vergangenen Jahr und die Entlastung der Kassenprüfer und des Vorstandes gingen schnell über die Bühne.**

Ein Antrag zur Satzungsänderung, der Arbeitskreisen mehr Gewicht bei Vorstandsentscheidungen geben wollte (siehe letzte RHEIN-SCHIENE), wurde nach kontroverser Diskussion zurückgezogen und in einem späteren Tagesordnungspunkt als Antrag an den Vorstand neu formuliert und von der Mitgliederversammlung angenommen.

Im Vorstandsteam gab es größere Veränderungen: Reinhild Widdig (erweiterter Vorstand) und Renate Hamacher (geschäftsführender Vorstand) schieden aus. Sie hinterlassen eine schmerzhaft Lücke, da sie mit ihrem Sachverstand und Engagement über ein Jahrzehnt unsere Mitstreiterinnen waren. Auch von dieser Stelle aus noch einmal "Vielen Dank!"

Erfreulicherweise stellte sich Helga Jochems für den frei gewordenen geschäftsführenden Vorstandsposten zur Verfügung, so dass dieser nun aus ihr, Markus Meurer, Jürgen Möllers und Roland Schüler besteht. Erfreulich auch, dass sich neue Mitglieder für die Arbeit im erweiterten Vorstand fanden, dem jetzt Sven Drenkhahn, Christoph Groneck, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Volker Kunstmann, Rüdiger Pohl, Kai Queetz sowie Christoph Reisig angehören.

Ein kleiner Imbiss und einige Gläser Kölsch beendeten den Abend.

*Christoph Reisig*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---

## Wer macht mit?

### Neuer Arbeitskreis Flugverkehr gegründet

**Mal eben nach Mallorca oder in die Dominikanische Republik jetten ist in. Die Anzahl der Flüge über unseren Köpfen nimmt zu - die schädlichen Auswirkungen auf uns und unsere Umwelt leider auch.**

Seit kurzem fliegen die Maschinen von und nach Köln/Bonn auf neuen Routen, das heißt, deren Lärm wird jetzt "gleichmäßiger" auf viele Ohren in Köln und Umgebung verteilt. Ein weiterer Aspekt des Flugverkehrs ist bei uns die Konkurrenz zwischen dem Naturschutz in der Wahner Heide und den Ausbauplänen der Flughafensbetreiber. Ähnliche Konflikte gibt es auch an anderen deutschen Flughäfen zum Beispiel Frankfurt/Main und München!

Daher wurde auf der VCD-Bundesdelegiertenversammlung 2001 beschlossen, einen bundesweiten Arbeitskreis zum Thema Flugverkehr einzurichten, der ab sofort seine Arbeit aufnimmt. Themen des Arbeitskreises sind

- Flugverkehr allgemein (mit dem Ziel der Reduktion)
- Fluglärm und Nachtflug

Als Ziele der Arbeit sind zu nennen:

- Vernetzung zwischen den einzelnen aktiven VCDlern, Gewinnung neuer Aktiver aus dem VCD, Zusammenarbeit mit den anderen örtlichen Initiativen,
- vorhandenes (Experten)Wissen austauschen und weiteren Interessentinnen und Interessenten

- zugänglich machen,
- Ideen für Aktionen gemeinsam entwickeln und umsetzen.

Es sind etwa vier Treffen jährlich geplant. Der Landesverband NRW unterstützt das Anliegen ideell und praktisch, zum Beispiel durch Erstattung von Reisekosten.

Ich suche Menschen aus Köln und Umgebung, die auch am Thema Flugverkehr und Fluglärm interessiert sind. Wer kann Wissen und/oder Erfahrungen weitergeben (und will eventuell auch zu den Treffen des Arbeitskreises fahren)? Wer möchte seine Aktionsideen (weiter) entwickeln und vor Ort umsetzen? Interessentinnen und Interessenten können sich melden bei:

Anke Trepkau, Tel. (02 21) 68 31 76 (ich bin am besten vormittags zu erreichen) oder im VCD-Büro.

*Anke Trepkau*

[Zurück zum Inhaltsverzeichnis](#)

---