



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung



Kreisel statt Ampel!
Bald Realität?

Anzeige



Eingangssituation in Nippes – heutiger Zustand

Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

am Titelfoto dieser RHEIN-SCHIENE ist zu erkennen, dass sich der VCD mit der Zukunft des Verkehrs in unserer Stadt beschäftigt – ganz speziell mit einer künftigen fussgänger- und radfahrerfreundlichen Stadt. Viele hundert Ampeln in Köln warten darauf, abgeschaltet und abgebaut zu werden, um damit nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Geschwindigkeit und Qualität des Zu-Fuß-Gehens zu verbessern.

Wie so etwas ansatzweise aussehen könnte, wollten wir am Beispiel der Eingangssituation in Nippes zeigen. Hier beherrscht derzeit noch der überdimensionierte Asphaltraum mit Ampelanlagen und filigranen Fahrbahnmarkierungen das Straßenbild. Einfach und effektiv könnte ein völlig neuer Straßenraum entstehen, der für alle VerkehrsteilnehmerInnen vorteilhaft wäre.

Zu unserer Mitgliederversammlung am 1. Juli laden wir auf der Rückseite dieser Ausgabe ein. Über eine rege Teilnahme an dieser Veranstaltung freuen wir uns sehr. Ganz besonders willkommen ist aktive Mitarbeit im Vorstand und den diversen Arbeitskreisen.

Viel Spaß beim Lesen,

die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Service Nachtfahrpläne jetzt im Internet

Die aktuellen Nachtfahrpläne gibt es jetzt zum Download auf der Homepage des VCD Köln unter

www.vcd-koeln.de, Rubrik Service.

Inhalt

Autoverkehr

1000 Ampeln in Köln: Mindestens 500 zu viel!	4
Anmerkungen zu einer Kapitulation: Weiter Auto-Rasen auf den Ringen	5
Stadtinfo Köln: Einladung zum Umstieg?	5

Nahverkehr

VCD-Konzept: Fahrgast-Orientierung im Kölner Stadtbahnnetz.....	6
Köln und Bonn: Konfusion um die Fusion	7
Das neue elektronische Jobticket: Tücken des Fortschritts ...	9

Bahnverkehr

Bahnauskunft: Odyssee im Telefonsystem	9
Erste Eindrücke: Marienheide hat wieder Bahnanschluss ...	10
Eifelquerbahn: 94 Kilometer Natur- und Eisenbahngeschichte durch die Eifel.....	10
Von Köln nach Düsseldorf: Legale Fahrten nur mit einem Trick?	11
Mit Bahn&Rad in Urlaub: Nach Westen nichts Neues?	12
Regionalverkehr: DB rückt Rhein-Metropolen auseinander.....	13

Radverkehr

Radstation am Hauptbahnhof: Eine unendliche Geschichte	14
Neue Übersicht: Regionale Radwanderkarten und Radbücher im Rheinland	14
Aktivitäten der Mülheimer Fahrradgruppe	15
Termine 2003: Autofreie Erlebnistage im Rheinland	16
Neu erschienen: ADFC-Regionalkarte Köln/Bonn	16

Alternativen & Aktionen

Cambio Köln: OpenEnd-Buchungen	8
Autofreie Siedlung Köln: Investor will auf Gewerbe verzichten	9
Alte Feuerwache: Städtischer Zuschuss gekürzt	13

VCD

Spendenaufruf	17
Kontakte	18
Impressum.....	18
Mitgliedsantrag	19
Einladung zur Mitgliederversammlung 2003.....	20

Service

Öffnungszeiten von Fahrkartenausgaben	11
Telefonnummern und WWW-Adressen zum Nahverkehr ...	17

1000 Ampeln in Köln Mindestens 500 zu viel!

Mehr Verkehrssicherheit für alle durch mehr Kreisel und Zebrastreifen und weniger Grün-Raserei – dies könnte das Ergebnis einer neuen Einsicht in der Kölner Stadtverwaltung sein!

Noch immer ist die Meinung weit verbreitet, dass so genannte Lichtsignalanlagen, auch Ampeln genannt, für die Sicherheit im Straßenverkehr unverzichtbar sind. Bisweilen ist das auch so: Man stelle sich den Barbarossaplatz vor, wenn die Ampeln ausfallen ...

Bei der Umgestaltung des Chlodwigplatzes vor einigen Jahren hat man schon getestet, ob ampelfreie Übergänge machbar sind. Die anfänglichen Bedenken wegen des eingeschränkten Verkehrsflusses für Autofahrer haben sich nicht bestätigt. Allerdings blieb es vorerst bei diesem Experiment.

Es geht auch anders

Moderne Konzepte zur Mobilitätserziehung berücksichtigen die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern: Autofahrer signalisieren demnach Kindern, dass sie gesehen werden und ermöglichen ihnen die gefahrlose Querung von Straßen. Radfahrer sind dankbar, wenn sie nicht an jeder Kreuzung anhalten und absteigen müssen, obwohl kein Auto zu sehen oder hören ist.



Ampelfreier Kreisverkehr Marzellenstraße

Es gibt viele Beispiele in Köln, wo Ampeln als pure Schikane oder zumindest als ärgerlich und überflüssig empfunden werden. Wie es anders geht, zeigen uns die meisten Kommunen um Köln herum:

- Kreisel ersetzen immer mehr Ampelkreuzungen und erhöhen die Verkehrssicherheit, weil ungebremstes Fahren nicht mehr möglich ist.
- Schülerlotsen sichern morgens zur „Rush-Hour“ der Grundschüler die Überwege in Schulumnähe.
- Auch Zebrastreifen kommen wieder in Mode, nachdem der Gesetzgeber auf höherer Ebene den Unsinn der bisherigen Hürden erkannt hat.

Neue Einsicht in Köln

Jetzt kommt, dem Sparzwang sei Dank, endlich auch in Köln die Einsicht, dass die Ampeldichte bisweilen enorm ist. Bei einem Expertengespräch, zu dem die Stadtverwaltung im April auch Vertreter des VCD eingeladen hatte, wurden die ersten Pilotprojekte vorgestellt:

- Da dort weniger Autos unterwegs sind als früher, sollen beide Kreuzungen der Clever Straße mit dem Theodor-Heuss-Ring zu Kreiseln umgestaltet werden. Beide Ampelanlagen werden somit überflüssig.
- Auch im Griechenmarkt-Viertel wird eine Kreuzung entsprechend umgestaltet.
- Zwei Fußgängerampeln, eine auf der Severinstraße über der Zufahrt zur Severinsbrücke, die andere in der Südstadt, werden durch einen Zebrastreifen bzw. eine Querungshilfe ersetzt. Notwendige Voraussetzung: Tempo 30 fahrende Autos, die auch für Fußgänger anhalten.



Der VCD begrüßt diesen Trend, der gerade auch Nicht-Motorisierten entgegenkommt, die schon mal bei unzumutbar langen Wartezeiten illegal bei Rot losgingen oder fuhren.

Vorschläge gesucht

Nun rufen wir unsere Leserinnen und Leser auf, mit kritischem Ampelblick ihre Wege zu betrachten und überflüssige Anlagen dem VCD Köln zu melden. Gerne auch mit Anregungen, wie eine Umgestaltung aussehen könnte, sofern machbar. Wir werden dann eine hoffentlich lange Liste den zuständigen Ämtern in Köln und den anderen Kommunen zukommen lassen mit dem Auftrag, die Vorschläge wohlwollend zu prüfen.

Beispiel Kölner Süden

Hier folgt meine ganz persönliche Streichliste aus dem Kölner Süden:

Sürth: Industriestraße/Ober Buschweg. Rodenkirchen: gesamte Sürther Straße von der Fußgängerampel vor der Gesamtschule (die schon lange nicht mehr auf Knopfdruck reagiert ...) bis zur Einmündung in die Rodenkirchener Hauptstraße. Das wären insgesamt acht Ampelanlagen, die man durch einfache Querungshilfen oder Zebrastreifen vor den Schulen wirkungsvoll ersetzen könnte. Weitere überflüssige Ampeln in Rodenkirchen: Schillingsrotter Straße/Römerstraße und Friedrich-Ebert-Straße/Römerstraße.

Sabine Müller



Anmerkungen zu einer Kapitulation Weiter Auto-Rasen auf den Ringen

Zwei Jahre ist es her, da kam es zu einem spektakulären Autounfall auf den Kölner Ringen. Betroffenheit und das Versprechen, dass die Raserei aufhören muss, tropfte aus aller Munde – geändert hat sich aber nichts.

Eine probeweise Sperrung der Ringe am Wochenende wurde halbherzig von Politik und Verwaltung vorgenommen, konnte jedoch gegen das massive Sperrfeuer von einzelnen Gastronomen und Akteuren nicht bestehen. Der Versuch wurde kurzerhand abgebrochen und nun gehört der Ring wieder der Türsteher-szene und dem Macho-Autofahrer. Selbst groß inszenierte Polizeirazzien bringen keine Veränderung.

Und weiterhin finden „gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr“ (Polizeiaussage) statt. Weder Politik noch Verwaltung nehmen diesen Tatbestand ernst. So wurde zwar zu einem Workshop zum Thema „Verkehrssicherheit auf den Ringen“ nach der Aufhebung der Sperrung eingeladen, kurze Zeit später jedoch mangels Geld wieder abgesagt.

Der VCD und das Forum Kölner Verkehrsinitiativen haben ein großes Interesse an einer Veränderung der Situation



Die Kölner Ringe bleiben Rennstrecke

auf den Ringen, damit das Rasen und die Gefährdung der BürgerInnen durch den Autoverkehr aufhören. Wir haben daher der Verwaltung angeboten, ihre Vorarbeiten fortzusetzen und den Workshop durchzuführen. Mit viel ehrenamtlichem Engagement. Dieses Angebot wurde nicht angenommen.

So ist weiter Warten angesagt und Aufpassen. Aufpassen auf rasende Autofahrer. Und es werden weiterhin Verkehrsunfälle auf dem Ring passieren, bei denen unschuldige BürgerInnen verletzt oder gar getötet werden. Das Nichthandeln von Politik und Verwaltung ist ein Skandal.

RolandSchüler □

Einladung zum Umstieg?

Wer wisse, wann die Bahn fahre, was die Fahrkarte koste und ob auf dem P+R-Platz noch etwas frei sei, werde eher auf den ÖPNV umsteigen, so Peter Hasberg, der Leiter des Projekts „Stadtinfo Köln“ (laut Stadtanzeiger vom 3. Mai).

Das Foto zeigt ein Ergebnis der 16 Millionen Euro, die in den letzten fünf Jahren in dieses Projekt flossen. Sind solche Tafeln wirklich eine sinnvolle Ausgabe zur Förderung des ÖPNV?

Doris Klug □

Anzeige



Anzeigetafel an der Aachener Straße

VCD-Konzept Fahrgast-Orientierung im Kölner Stadtbahnnetz

Das neue Liniennetz ab 2004 und die anstehende Tarifreform bieten die Chance, ein für Ortsfremde deutlich leichter erfassbares Orientierungssystem aufzubauen. Der VCD-Arbeitskreis OPNV hat hierzu ein Konzept entwickelt, mit dem sich Kölns öffentlicher Nahverkehr ein Stück weltoffener präsentieren könnte.

Auch wenn es für uns Einheimische Gewohnheit ist – für Ortsfremde ist es äußerst schwierig, sich im Kölner Stadtbahnnetz zu orientieren. Sie müssen den Verlauf von 16 Einzellinien und die Lage von insgesamt 40 Stadtteilen und zentralen Haltestellen lernen. Denn auf diesen unverzichtbaren Daten baut heute die Fahrgast-Information der KVB auf.

Grundzüge des Konzepts

1. Der Fahrgast orientiert sich in der Innenstadt nicht mehr anhand von **15 Einzellinien**, sondern anhand von nur noch **5 bis 6 klar identifizierbaren Angeboten**. Hierfür erhalten jeweils zwei bis drei Linien mit gleichem innerstädtischen Streckenverlauf einen gemeinsamen **Namen**, eine **Erkennungsfarbe** und ähnliche **Liniennummern**.
2. Die heute parallel angebotene Orientierung einmal nach **Haltestellennamen** (z. B. im Netzplan, auf der elek-

tronische Anzeige in den Bahnen, in den Kurzstreckentarif-Tabellen) und zum Zweiten nach **Stadtteilnamen** (z. B. auf den Hinweisschilder in den Haltestellen, den Zielanzeigen an den Bahnen und in den übrigen Tarif-Tabellen) werden zu einem **geschlossenen Orientierungssystem** zusammengefasst.

Umsteigepunkte zwischen S-Bahn und Stadtbahn erhalten einen gemeinsamen Namen.

3. Die **Tarifinformation** wird in die Netzinformation integriert.

Die weitreichendsten Veränderungen ergeben sich sicherlich aus dem ersten Punkt:

Sechs „Bahnen“ erschließen die Innenstadt

Voraussichtlich ab 2004 werden die meisten Nord-Süd-Linien ihren Fahrweg ändern. Jeweils zwei bis drei Linien erhalten einen weitgehend identischen Linienverlauf. Das innerstädtische Liniennetz könnte sich damit, in Teilnetze gegliedert, mit folgenden deutlich identifizierbaren Angeboten (Teilnetzen) präsentieren:

- **Ring-Bahn(en)** von Nippes über die Ringe, heutige Linien 6, 12 und 15, nach 2004 z. B. als Linien 10, 11 und 12, Farbe auf den Infotafeln z. B. gelb, (Niederflur-Fahrzeuge)

- **Messe-City-Bahn(en)** oder **Messe-Bahn(en)** von Ehrenfeld über Neumarkt/Severinsbrücke zur Messe, Linien 3 und 4, Farbe z. B. grün, (Hochflur-Fahrzeuge)
- **Dom-City-Bahn(en)** oder **City-Bahn(en)** von Riehl über Hbf./Neumarkt nach Klettenberg, Linien 18 und 19, Farbe z. B. blau, (Hochflur-Fahrzeuge)
- **Ost-West-Bahn(en)** von Braunsfeld über Neumarkt/Deutzer Brücke nach Deutz, heutige Linien 1 und 7, zukünftig z. B. Linien 1 und 2, Farbe z. B. rot, (Niederflur-Fahrzeuge)
- **Universitätsbahn(en)** von der Uni über Neumarkt/Deutzer Brücke nach Deutz, Linien 8 und 9, Farbe z. B. dunkelrot (Niederflur-Fahrzeuge)

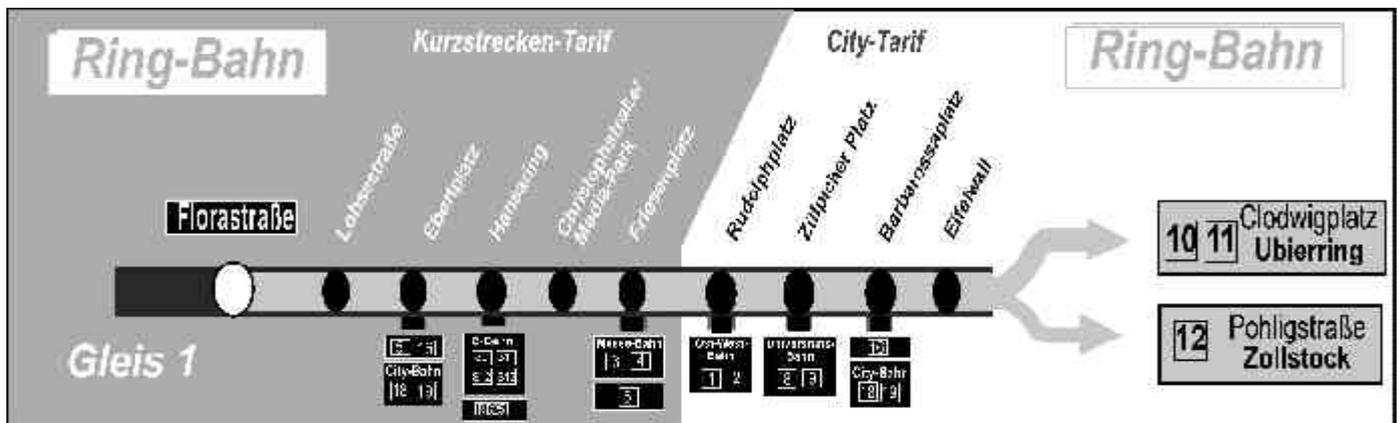
Nach Inbetriebnahme der Nord-Süd-U-Bahn käme hinzu die

- **Nord-Süd-Bahn(en)** oder **Rheinufer-Bahn(en)**, heutige Linien 5 und 16, zukünftig z. B. Linien 15, 16 und 17, Farbe z. B. braun, (Hochflur-Fahrzeuge)

Das Netz wird ergänzt durch die

- **Gürtel-Bahn** von Mülheim über Gürtel bis Klettenberg, Linie 13, Farbe z. B. rosa/violett, und
- **S-Bahnen**, Farbe orange.

Sollte die Beschränkung auf 8 Farben die Lesbarkeit der Netzpläne behindern, könnten linienbezogene Abstufungen



Vorschlag für den Liniennetzplan – Beispiel Haltestelle Florastraße

der jeweilig vorgegebenen Farbtöne gewählt werden.

Während die Bezeichnungen *Ring-Bahn*, *Ost-West-Bahn* und *Gürtel-Bahn* schon heute für die jeweiligen Teilnetze gebräuchlich sind, handelt es sich bei den übrigen Namen nur um Vorschläge. Jeder sollte jedoch mit dem gewählten Namen die Wegführung in der Innenstadt assoziieren können. Weitere Namensideen sind willkommen.

Informationssystem aus einem Guss

Mit Einführung der neuen Netzstruktur wäre die gesamte Fahrgastinformation – also Liniennetzplan, Fahrpläne, Hinweisschilder, Teilnetzpläne in den Bahnen und Linienverlaufspläne an den Haltestellen – entsprechend dem hier vorgestellten Konzept neu zu gestalten. Dem

Fahrgast würde es damit leichter gemacht, sich an den wiederkehrenden, schnell erfassbaren Symbolen (wie Farben, Kurznamen) zu orientieren.

Der Liniennetzplan der Haltestelle Florastraße ist als Beispiel abgebildet. Weitere Illustrationen (zum Beispiel ein Vorschlag für einen Netzplan) sind auf den Webseiten des VCD Köln zu finden ([unter www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de), Rubrik *Service*).

Da die geänderten Linieneinführungen ohnehin eine Überarbeitung der Fahrgastinformation erfordern, würde eine zeitgleiche Einführung dieses völlig neuen Konzepts kaum zusätzliche Kosten erzeugen. Es



Haltestelle Ebertplatz mit neuem Liniennetzplan

ist daher gerade jetzt der richtige Zeitpunkt, eine solch einschneidende Verbesserung zu diskutieren.

Volker Kunstmann



Köln und Bonn Konfusion um die Fusion

Durch einen Mehrheitsbeschluss des Bonner Stadtrats ist die geplante Fusion zwischen den KVB und den Bonner Stadtwerken gescheitert – eine Folge Kölner Machtarroganz.

Um besser auf den als Drohkulisse aufgebauten Wettbewerb im öffentlichen Personenverkehr reagieren zu können, sollten die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) mit den Bonner Stadtwerken (SWB) zusammengelegt werden. Doch so einfach war dies nicht, denn zwei verschiedene Unternehmenskulturen prallten aufeinander. Wer Betrieb, Service und Kundeninformation der SWB kennt, weiß was hätte verloren gehen können.

Schon immer sorgte die dominante und arrogante Art der KVB im Verkehrsverbund Rhein-Sieg für böses Blut. Die Fusionsverhandlungen waren nur die Fortsetzung, denn aus Sicht der Kölner waren KVB und SWB keine gleichwertigen Partner. Mit der üblichen kölschen Überheblichkeit gingen die KVB davon aus, dass sie in jedem europäischen Wettbewerb bestehen können, die kleinere SWB aber nicht. Und so kamen immer neue Brüskierungen aus Köln.

Beispiel Personal: Immer mehr Personal sollte von Bonn nach Köln in die Zentralverwaltung kommen. In Bonn sollten nur noch Werkstätten und einfache Servicedienste bleiben. Da folglich viele MitarbeiterInnen ihr Rückkehrrecht ausnutzen und zur Stadtverwaltung Bonn wechseln wollten, sollten die KVB eine Kompensationszahlung in Höhe von 2,5 Mill. Euro zahlen. Das lehnten die KVB ab, machten aber Nägel mit Köpfen und bauten an der Scheidtweiler Straße schon den Neubau.

Beispiel Verlustausgleich: Für den Verlust aus dem Bus- und Bahnbereich, der von Bonn an die KVB zu zahlen gewesen wäre, wurde immer mehr gefordert – letztlich 31,1 Millionen Euro pro Jahr.

Beispiel Grundstücke: In Köln wurden sehr freigiebig Grundstücke an die städtischen Gesellschaften aus dem öffentlichen Vermögen verschleudert. So erhielt die HafenGüterKöln (HGK) bei ihrer Gründung die früher im Eigentum der Stadt Köln befindlichen Häfen und kann nun für teuer Geld diese wieder verkaufen, wie am Rheinauhafen. Die HGK ist eigentlich ein Immobilienkonzern. Die

Stadt Bonn achtet mehr auf ihren Grundbesitz: Sie wollte nur die rein betriebsnotwendigen Grundstücke übertragen.

Interne Berechnungen in Bonn kamen zum Ergebnis, dass durch die ständig neuen Forderungen aus Köln im Vergleich zum Ist-Zustand bis zum Jahre 2007 bis zu 14 Millionen Euro Mehrkosten durch die Fusion drohten.

Eigentlich sollte die neue Verkehrsgesellschaft rückwirkend zum 1. Januar 2003 gegründet werden, Konzernspitze und Vorstand schienen klar: Der Bonner Stadtwerkechef Hermann Zemlin sollte den am 11. April 2003 ausscheidenden KVB-Vorstands Wolfgang Meyer ersetzen. Doch der Posten wurde überraschend mit Herrn Reinartz vom VRS anders besetzt. Eine angemessene Beteiligung der SWB wäre so nur mit einer Erweiterung des Vorstands möglich gewesen. Am Personal wird gespart, Abbau bei den KVB von 250 Stellen von derzeit 3.300, aber die Chefetage sollte vergrößert werden.

Kein Wunder, dass die Bonner dann die Konsequenzen zogen ...

Roland Schüler



Das neue elektronische Jobticket Tücken des Fortschritts

In den Prospekten der Verkehrsunternehmen des VRS wird der Jobticket-Nutzer herzlich zum „Ticket der Zukunft“ begrüßt: Seit dem 1. April wird das neue elektronische Ticket im Scheckkartenformat ausgegeben.

Ich bin im Besitz dieses „Tickets der Zukunft“. Bin ich jetzt glücklich? Nein! Denn das neue Ticket ist umständlicher und aufwändiger als das alte.

Kontrollen belästigen

Bei Kontrollen konnte das alte Jobticket im Sichtfenster des Portemonnaies vorgezeigt werden. Ohne Umstände wurde im Buch oder der Zeitung weiter gelesen oder sich weiter unterhalten. Kontrollen störten nur geringfügig.

Der „Fortschritt“ besteht nun darin, dass ich das Ticket aus der Hülle herausnehmen, den Kontrolleuren in die Hand geben und zusätzlich meinen Personalausweis zeigen muss. Das Jobticket wird in ein Prüfgerät gesteckt, das die Daten des Chips kontrolliert. Die ganze Zeit über werde ich also aktiv kontrolliert und damit gestört. Früher waren die Daten auf der Vorderseite auf den ersten Blick erkennbar. Aber das ist ja altmodisch und nicht elektronisch.

Ich habe bisher noch nicht erkannt, wo der Fortschritt liegt. Er könnte zum Beispiel darin liegen, dass ich an jedem Automaten bargeldlos ein Anschlussticket an den Geltungsbereich meines Jobtickets erhalten kann. Damit würde ein großes Problem gelöst (siehe Artikel Seite 11). Von dieser Verbesserung durch das elektronische Jobticket habe ich jedoch noch nichts gelesen.



Die Störung meiner gemütlichen Fahrt ist unangenehm, es kann aber auch richtig ungemütlich und teuer werden. Oft verweigern nämlich die Prüfgeräte die Bestätigung, dass ich rechtmäßig im Besitz eines gültigen elektronischen Fahrausweises bin. Dann zählt nicht, dass die Daten zusätzlich auf der Rückseite des Tickets aufgedruckt und somit auch ohne Prüfgerät lesbar sind. In der modernen Welt der Elektronik gilt nur der Chip und das Prüfgerät, das angeblich

vor jedem Einsatz kontrolliert wird und damit nicht kaputt sein kann. Also bin ich Jobticket-Nutzer schuld.

Schnell werde ich auf elektronischem Wege zum Schwarzfahrer und habe den Ärger und die Rennerei zum Verkehrsunternehmen, um meine Unschuld zu beweisen. Wenn das überhaupt noch geht? Denn meine Aussagen sind ja mündlich und nicht elektronisch.

Problematische Elektronik

Wie schnell funktioniert Elektronik nicht: bei der Geld- oder Telefonkarte, wo der Automat behauptet, sie ist nicht gültig. Oder bei der Kopierkarte, die einfach nicht mehr lesbar ist. Immer wieder treten Probleme auf. Nun auch beim Fahren in öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Zeit war reif, zu den üblichen Verspätungen, fehlenden Informationen, ständigen Fahrpreiserhöhungen und überfüllten Zügen eine weitere Unannehmlichkeit hinzuzufügen. Damit der Klagestoff fürs Abteilgespräch nicht ausgeht und natürlich die Unternehmensherren (die weiter mit dem Dienstwagen fahren) mit dem neusten technischen Schnickschnack aufwarten können.

RolandSchüler



Cambio CarSharing „Dem Glücklichen schlägt keine Stunde“

Mit dieser Überschrift kündigt cambio Köln im aktuellen cambioJournal den Testlauf für OpenEnd-Buchungen an.

Eine letzte Barriere im CarSharing fällt: Kunden brauchen bei der Buchung nicht mehr anzugeben, wann sie das Auto zurückgeben. Ob beim Rendezvous oder beim Geschäftstermin – manchmal möchte man einfach flexibel bleiben. Deshalb richtet sich der Testlauf an Privat- und Firmenkunden gleichermaßen. Er wird an der Station im Belgischen Viertel angeboten und ist für sechs Monate geplant. Mit 40 Kölner Testkunden sollen ausreichend Erfahrung ge-

sammelt werden, um OpenEnd-Buchungen in das Standard-Angebot von cambio übernehmen zu können.

Mit leicht erhöhten Fahrpreisen reagiert cambio auf gestiegene Kosten. Zehn Cent pro Stunde und ein Cent pro Kilometer – so erhöhen sich ab dem 1. Juni die Preise in den meisten Tarifen und für die überwiegende Zahl der Fahrzeugtypen. Notwendig wurde diese Anpassung vor allem durch gestiegene Benzinpreise, aber auch durch höhere Einkaufspreise bei Opel & Co.

Neu sind auch die Konditionen des „Clever mobil“-Angebots. Abo-Kunden

der KVB zahlen ab sofort keine Anmeldegebühr bei cambio. Inhaber eines Monatstickets im Abo, eines Job- oder SemesterTickets sparen so beim Einstieg ins CarSharing bis zu 60 Euro. Weitere Informationen gibt es in den Fahrgastcentern der KVB oder im Web unter www.kvb-koeln.de.

Kontakt:

cambio Köln, Maastrichter Str. 41-43,
50672 Köln, Tel. 0221-952 11 78
E-Mail koeln@cambioCar.com
www.cambioCar.com

Ulrich Ferber



Eine Auskunft bei der Bahn Odyssee im Telefonsystem

Bauarbeiten auf der Bahnstrecke nach Gummersbach. Für Auskünfte soll die Telefonnummer 01805 – 194 195 angerufen werden. So stand es in der Zeitung. So hat es auch der Autor getan. Doch die einzige Auskunft, die er unter dieser Nummer erhielt, war eine neue Telefonnummer: 01805 – 14 15 14. Dort wiederum erhielt ich als Auskunft eine weitere Telefonnummer: 11861. Fleißig Ziffern gewählt und, oh Wunder, es wurde

nicht mehr mit Zahlen gehandelt, sondern mit Rückfragen: „Gummersbach, in welchem Bundesland liegt denn das?“ Immerhin war ich schon etwas weiter gekommen. Nach der Angabe einer genauen Regionalbeschreibung konnte mir dann freundlich die Baustellenauskunft gegeben werden. Drei Telefonate, gute 10 Minuten später – für welchen Preis? Die Telefonnummern kosten Geld. Auch so kann sich die Bahn sanieren. Gut dass

es Samstagmorgen war und ich in keine Warteschleife kam, dann wäre es noch zeitintensiver und teurer geworden.

Eigentlich sollte es Service der Bahn sein, ihre Sonderfahrpläne den Kunden kostenlos und ohne längere Recherche bekannt zu geben. Und nicht hohe Hürden aufzubauen unter dem Motto „Wir wissen was, aber Dir, lieber Kunde, verraten wir es nur nach langer Sucherei.“

Wolfgang Besser



Aktuelles zum Modellprojekt Autofreie Siedlung Köln Investor will auf Gewerbe verzichten

Der Stadtentwicklungsausschuss hat am 29. April beschlossen, für das ehemalige Ausbesserungswerk Nippes einschließlich des Modellvorhabens „Autofreies Wohnen“ einen Bebauungsplan aufzustellen. Er folgte damit der Entscheidung der Nippeser Bezirksvertretung.

Am 29 März berichtete der Kölner Stadt-Anzeiger: „Nippes – Das Stadtteilparlament stimmte dafür, dass auf dem früheren Gelände des Eisenbahnausbesserungswerks Wohnungen gebaut werden. Büroräume wird es nicht geben.“

Mehrheitlich stimmten die Stadtteilparlamentarier für die Verwaltungsvorlage – jetzt kann ein Bebauungsplanverfahren für das Gelände des ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerkes eingeleitet werden. Zum Schluss gab es nur zwei Gegenstimmen – Michael Weisenstein (PDS) und der Nippeser Bezirksvorsteher Bernd Schößler (SPD) sprachen sich gegen die Vorlage aus.

Geplant sind 770 Wohnungen einschließlich des Modellprojekts „Autofreies Wohnen“, 159 Einfamilienhäuser, Läden, ein Bürgerpark, Spielplätze und zwei Kindertagesstätten. Investor Ewald Hohn hatte den Fraktionsvorsitzenden noch einmal erläutert, dass weder für Büros noch für eine gewerbliche Nutzung Interessenten gefunden werden konnten. Damit ist die ursprüngliche

Idee des Miteinanders von Wohnen und Arbeiten auf dem Gelände endgültig vom Tisch.

Der Abstimmung war eine sachliche Aussprache vorangegangen, die teilweise Resignation spüren ließ. „Ich will die Sache jetzt endlich vom Tisch haben“, bekannte Horst Baumann, Fraktionsvorsitzender der SPD. Sicherlich sei es ein Schwachpunkt, das Mischgebiet aufgeben zu müssen, „aber Politik ist immer die Kunst des Möglichen, und wir haben nicht alles, aber viel erreicht.“ Horst Thelen von den Grünen betonte, dass ein attraktives Wohngebiet entstehen werde, gerade auch mit der autofreien Siedlung. Thelen: „Wir sind keineswegs eingeknickt gegenüber dem Investor.“ Seine

Fraktionskollegin Petra May erinnerte daran, dass mit einem Bebauungsplanverfahren mehr Chancen gegeben seien, auf die Planung einzuwirken als in der jetzigen Situation. Noch nicht geklärt ist die Zukunft der Diskothek „Die Kantine“ und der Künstler, die zurzeit noch ihre Ateliers auf dem ehemaligen Bahngelände haben.

Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln informiert aktuell über den Fortgang des Projektes auf seiner Homepage www.bpc.de/ask. Sie können sich auch auf unsere Mailing-Liste setzen lassen: Autofreie.Siedlung@Koeln.de. Wir informieren Sie dann per Mail über die Neuigkeiten.

Rolf Bauerfeind



Anzeige

Erste Eindrücke

Marienheide hat wieder Bahnanschluss

An einem freien Tag bin ich nach fast zwanzig Jahren Pause wieder nach Marienheide gefahren. Seit wenigen Tagen ist dieser Ort hinter Gummersbach wieder auf der Schiene zu erreichen. Hier meine Eindrücke.

Während am Kölner Hauptbahnhof schon das Ziel „Marienheide“ angezeigt wird, steht am und im Zug noch „nach Gummersbach“. Auch die Chip-Stimme der Stationsansagerin sagt weiterhin „Nächste Station Gummersbach, der Zug endet dort, bitte alle aussteigen.“ Immerhin korrigiert das der (noch) lebendige Fahrer Minuten später.

Obwohl die Wiederinbetriebnahme wegen planungsrechtlicher Probleme um Monate verschoben wurde, wird auf den fast zehn Kilometern noch heftig gebaut. Ein Bahnübergang wird weiter-

hin durch Pfosten mit rot-weißem Flatterband gesichert. Das Bahnhofsgebäude in Marienheide steht noch, ist aber von Rewe- und Lidl-Märkten umbaut. Der neue Bahnsteig ist in einem Meter Breite dem Lidl-Parkplatz abgeknipst worden, wobei eine alte Bahnsteigkante wiedergenutzt wird. Der Parkplatz ist vom Bahnsteig mit einem durchgehenden zwei Meter hohen Metallgitterzaun abgetrennt.

Als Bahnnutzer wird man von den Einheimischen bewundert, sie zeigen mit dem Finger auf einen. Kommt ein Zug, bleibt alles auf dem Parkplatz stehen, wie bei der Affenfütterung im Zoo. Aber mutige Einheimische kommen näher heran und biegen die sorgfältig in die einzige Lücke im Metallgitterzaun gepflanzten Heckenpflanzen zur Seite. Sie betreten den Bahnsteig, schauen in den

Zug. Besonders ganz junge und alte Einheimische steigen ein und fahren nach Gummersbach. Die alten Männer erinnern sich, dass es so ein Fahrgerät hier schon einmal gab.

Zwei sprechen von Unterschriften, die sie sammeln wollen, damit dieser schöne Zug bald weiter bis Meinerzhagen fährt. Dies ist zwar auch geplant und der Zweibegebagger fährt zum Teil auch über den jetzigen Endpunkt hinaus, aber wann das Wechselgeld des Metrorapid fließt, steht bekanntlich in den Sternen.

Die hier abzweigende Strecke nach Remscheid-Lennep ist bis Wipperfürth abgebaut. Ich hörte von einem darauf angelegten Radweg, konnte ihn aber in Marienheide nicht finden.

Schöne Grüße und viel Spaß beim Selbstinfahren – es lohnt sich auch von der Landschaft sehr.

Kay Queetz



Eifelquerbahn

94 Kilometer Natur- und Eisenbahngeschichte durch die Eifel

Die Eifelquerbahn führt seit 1895 von Gerolstein an der Eifelhauptstrecke über die Kreisstädte Daun und Mayen bis nach Andernach an der Rheinstrecke.

Während der rheinnahe Abschnitt zwischen Mayen und Andernach mit seinen großen Basaltsteinbrüchen und dichter Besiedlung schon immer stärker genutzt wurde und teilweise zweigleisig ist, ist der westliche Teil durch die Vulkaneifel immer eingleisig gewesen. Hier ist seit 1991 der Personenverkehr eingestellt.

Seit einigen Jahren gibt es Bemühungen, die Strecke zu reaktivieren. Zuerst führen die neuen Privatbahntriebwagen von Andernach über Mayen wieder bis Kaisersesch hinaus. Jetzt im dritten Jahr hat der zuständige rheinland-pfälzische Nahverkehrsverband vom 29. Mai bis 26. Oktober für samstags, sonn- und fei-

ertags einen Zweistundentakt von Gerolstein bis Kaisersesch bestellt, sodass an diesen Tagen wieder durchgehend gefahren werden kann. Dieser Zweistundentakt wird von der VEB (Vulkan-Eifel-Bahn) zum großen Teil ehrenamtlich mit den knatternden roten Schienenbussen aus den 50-er Jahren durchgeführt.

So kann man in einer Fahrt von Gerolstein nach Andernach die alte Bahn erleben, wie sie bis zur Stilllegung durch die DB war: langsam, altmodisch und doch mit eigenem Charme, anschließend, ab Kaisersesch, den neuen Triebwagen der Privatbahn.

Es empfiehlt sich, gerade diesen Sommer mit den Zügen zu fahren, denn es stehen – nach 40 Jahren ausschließlichen Straßenbau in der Eifel – erhebliche Investitionen in die Gleiserneuerung an. Damit könnte es das letzte Jahr mit

Zugverkehr sein, wenn Bund und Land nicht endlich auch Geld für Gleise ausgeben.

Die Fahrpreise sind moderat: Von Gerolstein bis Daun kostet es 3 Euro, die Gesamtstrecke 6 Euro. Fahrräder werden kostenlos befördert.

In der Landschaft der Vulkaneifel gibt es viele Sehenswürdigkeiten. Besonders erwähnt seien das Ulmener Maar, die drei Dauner Maare und der am Dauner Bahnhof beginnende Mosel-Maare-Radweg. Hier kann über zwei stillgelegte Bahnstrecken unter anderem durch Tunnel hindurch über Wittlich bis Bernkastel an der Mosel gefahren werden, ungestört von Autos.

Weitere Infos: www.eifelquerbahn.de (Fahrpläne, Bilder, weitere Ausflugstipps).

Kay Queetz



Von Köln nach Düsseldorf **Legale Fahrten nur mit Trick?**

Verkehrsverbände und DB haben sich wieder etwas Neues ausgedacht, um die Nutzung von Zeitkarten in Zügen zwischen den Verkehrsverbänden zu verhindern.

Seit Dezember heißt es, dass Anschluss-tickets vom Zugpersonal offiziell nicht mehr verkauft werden dürfen. Die sind nur noch an Fahrkartenschaltern erhältlich. Da es Letztere aber an den meisten Haltepunkten nicht mehr gibt und an VRS-Automaten nur Fahrkarten ab Standort verkauft werden, soll der ratlose Zeitkarten-Inhaber wohl für das heimische Verbundgebiet gleich nochmal mitzahlen.

Ein Trick, ...

Das Problem löst sich aktuell nur mit einem Trick zuzüglich einer Kredit- oder Geldkarte: Man nehme einen DB-Fernverkehrs-Automaten, gebe als Start nicht die Tarifgrenze, sondern den letzten Halt davor ein und löse anschließend ein entsprechendes Fernverkehrs-Ticket zum Zielort. Es ergibt sich nebenbei der Vorteil, dass für diesen Fahrschein der Bahncard-Rabatt gewährt wird.

... aber keine Lösung!

Dies ändert aber nichts daran, dass Zeitkarten-Inhabern auch gegen Bargeld ein Anschlussticket verkauft werden müsste. Für jemanden, der zum Beispiel in Köln-Stammheim einsteigt, ist der Hinweis zynisch, er hätte doch das Ticket von Langenfeld nach Benrath vor Fahrtantritt am Kölner Hauptbahnhof lösen können.

Volker Kunstmann

Service Öffnungszeiten von Fahrkartenausgaben

Ein Hinweis: Nicht erst seit „Plan und Spar“ sind die Schlangen am Kölner Hauptbahnhof lang. Wer an kleineren Schaltern einkauft, liefert mit jeder ge-

kauften Fahrkarte der DB ein Argument gegen die Schließung des Schalters und wird meist freundlicher beraten.

Kay Queetz

Ort	Montag	Dienstag bis Freitag	Samstag	Sonntag, Feiertag
Bergheim	6.00 – 12.30 13.30 – 20.00	6.00 – 12.30 13.30 – 20.00	6.00 – 12.30 13.30 – 20.00	--
Bergisch-Gladbach	6.30 – 12.00 12.45 – 16.00	9.00 – 12.00 12.45 – 16.00	7.30 – 13.00	--
Brühl	8.00 – 13.00 14.00 – 16.30	8.00 – 13.00 14.00 – 16.30	8.30 – 13.30	--
Dormagen	7.00 – 12.00 14.00 – 17.00	Di-Do: 8.30 – 12.00 Fr: 9.15 – 14.00	--	--
Düren	6.00 – 19.00	6.00 – 19.00	7.00 – 15.30	8.30 – 14.00
Euskirchen	6.40 – 18.45	6.40 – 18.45	7.15 – 14.45	9.15 – 14.45
Gummersbach	8.40 – 13.00 13.45 – 16.45	8.40 – 13.00 13.45 – 16.45	--	--
Hennef	6.30 – 12.30 13.30 – 16.30	8.45 – 12.30 13.30 – 16.30	--	--
Horrem	6.00 – 18.30	6.00 – 18.30	8.00 – 13.30	--
Köln Hbf	5.30 – 23.00	5.30 – 23.00	5.30 – 22.30	5.30 – 22.30
Köln-Deutz	6.10 – 19.00	6.10 – 19.00	7.10 – 19.00	9.00 – 18.00
Köln-Mülheim	7.00 – 18.30	7.00 – 18.30	--	--
Opladen	7.00 – 18.30	7.00 – 18.30	--	--
Quadrat-Ichendorf	6.00 – 12.30 13.30 – 19.00	6.00 – 12.30 13.30 – 19.00	7.00 – 12.30 13.30 – 19.00	--
Siegburg	5.45 – 20.45	5.45 – 20.45	8.00 – 18.45	8.30 – 12.50 13.50 – 18.45
Troisdorf	6.30 – 12.00 12.45 – 18.00	8.00 – 12.00 12.45 – 18.00	8.30 – 13.00	--

Alle Angaben ohne Gewähr. Stand: 05.05.03

Anzeige

Mit Bahn&Rad in Urlaub

Nach Westen nichts Neues?

Die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im Fernverkehr haben sich gravierend verschlechtert – vor allem in unsere westlichen Nachbarländer Belgien und die Niederlande.

Die Inbetriebnahme der Intercity-Steuergewagen ermöglichte auf vielen Strecken die Mitnahme von Fahrrädern. Die Umstellung lokomotivbespannter Fernverbindungen auf IC3-Triebzüge bedeutete auf einigen Strecken dann wieder das Aus für die Fahrradmitnahme.

Fahrradmitnahme in den Norden, Süden und Osten

Alle City-Night-Line-Züge ermöglichen zum Aufpreis von 10 Euro die Mitnahme von Fahrrädern, ebenso die Nachtzüge der DB. Kopenhagen, Binz, Berlin, Prag, Wien, Garmisch-Partenkirchen, Zürich und sogar Mailand sind somit erreichbar. Auch in den verbliebenen lokbespannten Tageszügen nach Nord- und Süddeutschland sowie nach Sachsen können Fahrräder noch mitgenommen werden. Zu bemängeln ist einzig die fehlende Beförderungsmöglichkeit im IC 2302/2303 „Loreley“ nach Konstanz.

In Urlaubsregionen Kärnten und Tirol fahren nach wie vor Fahrradwagen. In Richtung Wien und Budapest hingegen hat sich das Angebot deutlich verschlechtert: Nur der EC 28/29 „Joseph Haydn“ nimmt noch Fahrräder mit.

Es bleibt zu hoffen, dass auf den bestehenden Fernverbindungen zu Beginn der Sommersaison Nachbesserungen vorgenommen werden. So sind Fahrradwagen auf allen EC-Zügen in Richtung Wien unverzichtbar, allen voran im EC 24/25 „Franz Liszt“ nach Ungarn.

Und in den Westen?

Nach Belgien ist seit dem Wegfall der Direktverbindung zwischen Köln und Oostende kein Fahrradtransport mehr möglich. Mit Einführung des „ICE International“ können Fahrräder in die Niederlande über Emmerich nur noch im EC 2/3 „Berner Oberland“ mitgenom-

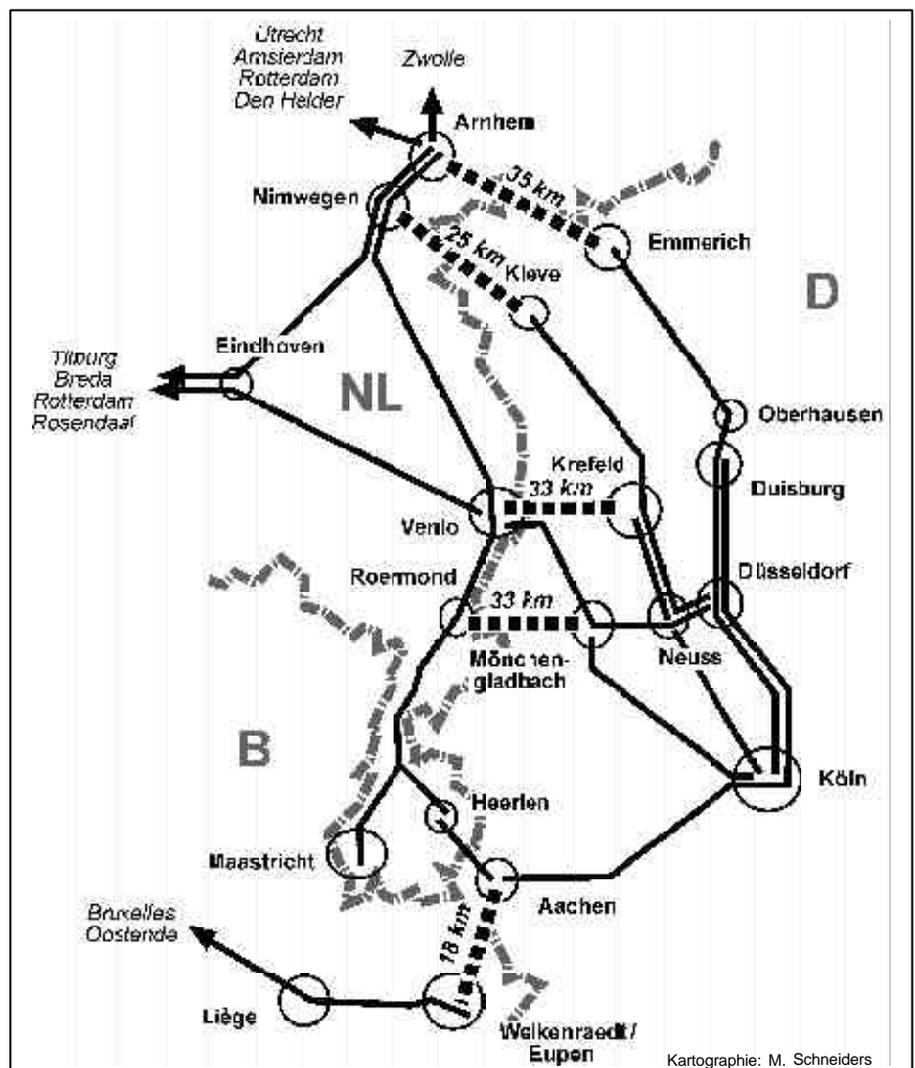
men werden. Die Verkürzung des RE Koblenz – Venlo auf Mönchengladbach verschlechtert die Situation zusätzlich. In den neuen grenzüberschreitenden Zügen Emmerich – Arnheim (RE 35) und Aachen – Lüttich (RE 29) ist der Fahrradtransport nicht gestattet.

Auf der Strecke nach Amsterdam wären Verbesserungen durch Öffnung des RE 35 für Fahrräder leicht möglich. Zusätzlich sollten im „ICE International“ zumindest in der Feriensaison durch den Ausbau von Sitzen Abstellplätze geschaffen werden.

Nach Belgien ließe sich die Situation durch die Öffnung des RE 29 für Fahrräder, die Führung von Sitz- und Packwa-

gen im EN Wien – Brüssel und die Umlenkung jedes zweiten Zuges nach Aachen (Anschluss DB-Nahverkehr) verbessern. Zusammen mit dem RE 29 könnte dann ein annähernder Stundentakt nach Verviers und Lüttich angeboten werden. Sollte der Aachener Hauptbahnhof mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Aachen – Lüttich seine Funktion als Systemwechselbahnhof verlieren und der Abschnitt zwischen Aachen und Welkenraedt umelektrifiziert werden, ließe sich die Lücke im Schienenverkehr zwischen Deutschland und Belgien auf Dauer schließen, zum Beispiel mit Durchfahrten des NRW-Expresses.

Marc Schneiders



Fahrradtransport mit der Bahn dies- und jenseits der Grenze. Die gestrichelten Linien bezeichnen Routen für diejenigen, die bereit sind, die Lücken im Fernverkehr auf dem eigenen Drahtesel zu schließen.

Regionalverkehr

DB rückt Rhein-Metropolen auseinander

Durch den Wegfall der Interregios hat sich das Angebot für die Fahrgäste des Regionalverkehrs auf der hoch belasteten Rheinstrecke erheblich verschlechtert.

Seit dem 15. Dezember verkehren zwischen Köln und **Düsseldorf** nur noch zwei statt drei schnelle Züge pro Stunde. Dies hat Wartezeiten von bis zu 40 Minuten zur Folge. Die Deutsche Bahn reagierte gegenüber dem VCD mit Zynismus: Sie verwies auf die häufig verkehrenden S-Bahnen – Fahrzeit 51 statt 20 Minuten. Der VCD fordert als schnelle Lösung, Fernzüge auf der Rheinstrecke

wieder für Regionalticket-Nutzer freizugeben. Hierfür müssen an Automaten wie früher Einzelschläge verkauft werden. Ferner sieht der VCD die Notwendigkeit einer dritten Regionalexpress-Verbindung zwischen den Nachbar-metropolen.

Auf der Strecke nach **Bonn** löst auch der zusätzliche schnelle Regional-express nicht das Problem. Denn hier lässt die DB alle drei Züge des Regionalverkehrs innerhalb von nur 20 Minuten lang keinerlei Verbindungen in die Nachbar-metropole anzubieten. Vom Verkehrsverbund wird eine Leistung so-

mit teuer bezahlt, die für den Fahrgast keinen Nutzen bringt.

Ein Grundproblem sieht der VCD darin, dass sich weder VRS noch VRR für einen guten Verbund überschreitenden Regionalverkehr einsetzen. Neben der Reduzierung des Angebots zwischen Köln und Düsseldorf ist auch das Fehlen einer schnellen Verbindung zwischen Köln und **Mönchengladbach** hierfür symptomatisch.

Für Nutzer von **Verbund-Zeitkarten** wurden Fahrten zwischen den Nachbarverbänden seit Dezember sogar fast völlig unmöglich. Hierzu der Artikel „Legale Fahrten nur mit Trick?“ auf Seite 11.

Volker Kunstmann



Alte Feuerwache

Städtischer Zuschuss gekürzt

Der VCD hat sein Büro in der Alten Feuerwache – gemeinsam mit den Initiativen Arbeitskreis Autofreie Siedlung, Bündnis für die Wahner Heide, Robin Wood und Infoe (Institut für Ökologie und Aktions-Ethnologie). Auch dieses Bürgerzentrum ist von den städtischen Sparmaßnahmen betroffen.

Im Laufe von 25 Jahren ist die Alte Feuerwache zu einem unverzichtbaren Bestandteil Kölns geworden und sicher den meisten Leserinnen und Lesern auch bekannt.

Neben dem Umwelt- und Verkehrszentrum gibt es weitere politische und kulturellen Initiativen, die ihre Büros und den Ausgangspunkt für ihre Arbeit in der Alten Feuerwache haben, z. B. Initiative Schwarze Deutsche, Menschenrechtsverein Türkei – Deutschland, Tanz Performance Köln, aber auch Elterninitiativen mit Krabbelgruppen. Außerdem nutzen künstlerisch und politisch aktive Menschen Räume in der Alten Feuerwache: Etwa 65 Initiativen treffen sich regelmäßig hier, 100 Gruppen und Initiativen (pro Monat) kommen gelegentlich und zu besonderen Anlässen.

Daneben gibt es kulturpädagogische Angebote für Kinder, Mädchen, Jugendliche, künstlerische und kunsthandwerkliche Kurse, Beratungen, politische und kulturelle Veranstaltungen, Ausstellungen und vieles mehr.

Die Kosten der Alten Feuerwache wurden in den letzten Jahren zur Hälfte von Stadt Köln getragen, die andere Hälfte wurde selbst aufgebracht. Nun ist auch die Alte Feuerwache vom städtischen Haushaltskonsolidierungs-Konzept betroffen – 30 Prozent des städtischen Zuschusses sollen gestrichen werden. In der Kürze und Not wurden die ersten MitarbeiterInnen entlassen. Dies betraf die Raumvergabe, die Reinigung, den Schließdienst und den Mädchenbereich.

Die Alte Feuerwache will die städtischen Kürzungen so nicht hinnehmen, denn es gibt Geld in Köln: Wer ist verantwortlich für den Vertragsabschluss mit dem ehemaligen Generalmusikdirektor Conlon, für den die Stadt selbst die Steuern in Höhe von 500.000 Euro zahlen muss? Warum müssen die Glasdrehtüren des Museum Ludwig ersetzt werden durch Glas-Schiebetüren in Höhe von 1,5 Mio. Euro? Und die Nord-Süd-U-

Bahn, die oberirdisch viel preiswerter gebaut werden könnte?

Die Alte Feuerwache wehrt sich mit ihrem Programm und der Qualität ihrer Arbeit gegen die drastischen Kürzungen. Fast täglich melden sich auch Freundinnen und Freunde der Alten Feuerwache, um sich mit kreativen Ideen und Aktionen einzubringen, zum Beispiel:

- **16. und 17. Juni**, 19.00 Uhr, Ausstellungshalle und Hof: Klangfest auf Initiative der Künstler der Klangwerkstatt in der Alten Feuerwache
- **22. Juni**, Offener Treff: Tombola, Beiträge aus den Werkstätten und Ateliers der Alten Feuerwache und darüber hinaus werden verlost. Diese Tombola wurde angeregt und wird organisiert von den KünstlerInnen Cosima Hawemann und Simon Schubert, Atelier für Malerei in der Alten Feuerwache.

Unterschriften-Sammlung im Infobüro, Öffnungszeiten: mo-do 10 – 13, 15 – 20 Uhr, fr 10 – 13 Uhr, sa 15 – 18 Uhr. Tel. 0221/97 31 55-0.

Weitere Informationen gibt es beim Koordinierungsgremium, Tel. 97 31 55-19.

Anne Grose



Radstation am Hauptbahnhof

Eine unendliche Geschichte

Ein Jahr nachdem wir in der RHEIN-SCHIENE erfreut den Baubeginn der Fahrradstation am Kölner Hauptbahnhof melden konnten, bleibt ihre Eröffnung weiter ungewiss.

Fünf Jahre lang wurde die Fahrradstation am Kölner Hauptbahnhof geplant und konzipiert. Und es bleibt weiter offen, wann nun endlich der Betrieb aufgenommen wird. War es vor zwei Jahren noch kein Problem, ABM-Stellen vom Arbeitsamt zu bekommen, so ist es 2003 fast unmöglich. Damit bringt der durch die Stadtverwaltung Köln verursachte Zeitverzug nun die Betreibergesellschaft in Schwierigkeiten. Zwar hofft die Verwaltung weiter, aber manche sozialpolitischen Deformationen der Bundesregie-



Vor einem Jahr: Endlich beginnt der Bau der Fahrradstation.

rung kann auch die Kommune nicht verändern.

Die ursprüngliche Idee

Warum muss der Betreiber überhaupt mit ABM-Stellen arbeiten? Die Idee von Land und der ADFC-Entwicklungsagentur für das Programm „100 Fahrradstationen in NRW“ war vernünftig:

- Mit öffentlichen Geldern des Landes und der Kommunen sollte das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad unterstützt und damit der Umweltverbund (Umsteigen Bahn/Rad) gestärkt werden.
- Mit den vom Arbeitsamt geförderten ABM-Stellen sollten Jugendliche eine Ausbildung (Fahrradmechaniker) und Arbeitslose eine Beschäftigung erhalten.
- Nach einer zweijährigen Anlaufphase sollte der Betrieb der Station sich wirtschaftlich sichern und selbständig weiterlaufen.

Nur sind seit zwei Jahren in Köln weder Stellen geschaffen, noch ist der Umweltverbund gestärkt worden. Und es ist offen, ob es je dazu kommt. Wenn das Arbeitsamt die ABM nicht bewilligt, wird auch die finanziell klamme Stadt Köln nicht die sozialpolitische Aufgabe übernehmen und stattdessen die Stellen fördern.

Private Betreiber?

Doch wer betreibt dann die Fahrradstation? Genügend private Betreiber (Fahrradhändler) gibt es, doch die würden ein subventioniertes Haus erhalten. Das ist problematisch.

Und eine teure Miete könnte für das Projekt mit seinen kundenfreundlichen langen Öffnungszeiten und niedrigen Preisen ein frühes Ende bedeuten

Eine neue Bauruine ...

... droht dieser Stadt. Vielleicht kann dann ja die Restkultur Kölns in dem Gebäude untergebracht werden. Oder es kann als Mahnmal für die städtische Radverkehrsplanung benutzt werden. Dort hängen wir dann die Pläne der seit zehn Jahren auf Verwirklichung wartenden Velorouten auf. Virtuelle Fotos von Fahrradstationen an den Bahnhöfen Süd und Ehrenfeld verzieren die Wände, die 24 Punkte des Maßnahmenprogramms „Fahrradfreundliche Stadt“ erhalten einen Ehrenplatz in der Vitrine, daneben wird das B+R-Konzept ausgestellt. Der Stein des letzten vor Jahren gebauten Radweges wird in einem besonders gesicherten Raum im Keller ausgestellt.

Wolfgang Besser



Neue Übersicht

Regionale Radwanderkarten und Radbücher im Rheinland

Zum bereits fünften Mal erschienen und von den beiden großen ADFC-Kreisverbänden Köln und Bonn zusammen herausgegeben, ist die inzwischen überregional bekannte Übersicht zu Radwanderbüchern und Radkarten im Rheinland.

Aufgeteilt nach insgesamt sieben Regionen sind neben lokalen Stadtplänen

die regionalen Radwanderkarten und -bücher aufgeführt, kurz beschrieben und auf ihre Nutzungstauglichkeit bewertet. Nicht berücksichtigt sind veraltete Karten und Bücher, ebenso wenig CDs.

Dieses in limitierter Auflage erscheinene Info-Blatt kann bei den ADFC-Geschäftsstellen Köln und Bonn kostenlos

bezogen werden. Auf Nachfrage übersenden diese die Übersicht gegen Nachfrage von 1,44 Euro.

An dieser Stelle weisen wir ferner auf den neuen **Fahrradstadtplan Köln** hin (4. komplett überarbeitete Auflage; mit separatem Beiheft und neuer Faltung).

nsch



Mülheimer Fahrradgruppe

Unsere Aktivitäten

Wie in der letzten RHEIN-SCHIENE berichtet wurde, hat sich in Mülheim eine Gruppe von Radfahrer/innen zusammengefunden, um die Bedingungen für dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel im Stadtteil zu verbessern.

In einem der ersten Treffen wurden zunächst die Probleme gesammelt und sortiert, die beim Radfahren in Mülheim bestehen. Unter anderem kamen folgende Themen zusammen, derer wir uns vor-dringlich annehmen werden:

Problem groß, Behebung aber teuer

- Keupstraße: gegenläufiger Radweg
- Berliner Straße: fehlender Radweg Clevischer- bis Neurather Ring
- Bergisch Gladbacher Straße: fehlender Radweg Genoveva- bis Carls-werkstraße
- Mülheimer Brücke: Gegenverkehr
- Lückenschluss Rheinschiene
- Höhenhauser Ring/Berliner Straße: fehlende Radspur
- Herler Ring: fehlender Radweg

Problem klein, Behebung preiswert

- Hafestraße/Auenweg: gefährliche Querung
- Düsseldorfer Straße: fehlende Furt
- Wasserwerkstraße: Unterführung S-Bahn
- Dünnwalder Kommunalweg: Unterführung S-Bahn
- Mülheimer Freiheit: fehlender Radweg
- Rhodiusstraße: fehlende demontierbare Radständer
- Am Rosenmaar: Peter-Petersen-Schule
- Montanusstraße: Tempo-30-Zone, überhöhte Geschwindigkeit

Die Themen Mülheimer Brücke, Keupstraße und Hafestraße/Auenweg wurden bereits detaillierter behandelt und mit einem Verbesserungsvorschlag in

die Bezirksvertretung getragen. Während sich die Verwaltung wieder mal überfordert zeigte, in der Keupstraße für verkehrsgerechte Zustände zu sorgen und die Situation auf der Brücke bagatellierte, konnte die Bezirksvertretung unserer Argumentation im Wesentlichen folgen.

Am Auenweg werden wir wohl bald zumindest durch gezielte Bordsteinabsenkung eine Besserung erhalten, die Situation auf der Mülheimer Brücke, die auch bei uns zum Teil kontrovers diskutiert wurde, haben wir aber immerhin ins Blickfeld der Öffentlichkeit getragen. Ein Bericht in der aktuellen Stunde im WDR brachte weiteren Schwung in die Debatte. Wie es dort weitergeht, stand zur Drucklegung allerdings noch nicht fest.

Clevischer Ring

Aktuell befassen wir uns mit der „sehr fahrradfreundlichen“ Radwegeführung am Clevischen Ring. Hier ist ein wahres



*Clevischer Ring: Ende eines Radwegs.
Wohin – besonders wenn es geradeaus weitergehen soll?*

Meisterwerk der Ignoranz gegenüber Fußgängern und Radfahrer/innen zu bewundern. Besonders das Ende des Radwegs zeigt eindrucksvoll, wie wenig durchdacht und durchgängig Radwege (nicht nur) in Mülheim häufig sind.

Wir sind zuversichtlich, mit dem Aufgreifen dieser Themen schrittweise bald eine spürbare Verbesserung erreichen zu können. Den Fortschritt unserer Aktivitäten, Protokolle unserer Treffen und andere aktuelle Informationen finden Sie demnächst auf unserer Homepage. Zu erreichen über die Rubrik „Links“ der VCD-Köln-Seite www.vcd-koeln.de.

Rüdiger Pohl



Anzeige

15. Juni: „Happy Mosel“

Von Trier-Schweich bis Cochem (140 km!) (Mosel-Saar)
www.mosellandtouristik.de,
info@mosellandtouristik.de

22. Juni: Nahe Hit – rad'1 mit

Raderlebnistag auf dem Nahe-Radweg zwischen Nohfelden und Bingen (80 km);
Naheland-Touristik@t-online.de,
info@naheland.net

22. Juni: „Jedem Sayn Tal“

Autofrei von Bendorf bis Selters (Ww) (25 km);
www.bendorf.de,
stadt@bendorf.de

29. Juni: „Tal toTal“

Autofrei von Koblenz bis Bingen (60 km) und von Lahnstein bis Rüdesheim (60 km) (Rhein-Lahn-Taunus);
www.talderloreley.de,
info@talderloreley.de

13. Juli: Erlebnistag Gelbachtal

Von Montabaur bis Weinähr (25 km);
www.montabaur.de,
info@montabaur.de

20. Juli: Kylltal aktiv

Von Gerolstein bis Malberg (30 km);
www.gerolstein.de/vg/tourist/
tw_land.htm,
touristinfo@gerolsteiner-land.de

17. August: Ruwertal aktiv

Von Ruwer bis Riveris (10 km);
www.ruwer.de, info@ruwer.de

07. September: Siegtal pur

Von Siegburg bis Windeck-Schladern (50 km);
www.siegburg.de/aktuelles/nachrichten

07. September: Lustiges Prümatal

Olzheim – Prüm – Waxweiler (30 km);
www.pruem.de,
Ti-pruem@t-online.de

22. September: Vierter europaweiter autofreier Tag „In die Stadt – ohne mein Auto“

Sperrung einer Hauptstraße in der Kölner City. Genaues Programm wird rechtzeitig bekannt gegeben.
Forum Kölner Verkehrsinitiativen (ADFC Köln, FUSS e.V. Köln, VCD Köln u.a.)

Termine 2003

Autofreie Erlebnistage im Rheinland

Auf großes Interesse und regen Zulauf stoßen die autofreien Erlebnistage im Rheinland. Im Köln-Bonner Raum gibt es bisher erst einen solchen Erlebnistag. Vor vier Jahren hat die EU-Kommission für alle Städte und Kommunen den 22. September zum autofreien Tag erklärt („In die Stadt – ohne mein Auto!“). Das Forum Kölner Verkehrsinitiativen, ein Zusammenschluss von Vereinen und Initiativen vor Ort, will den 22. September weiter nutzen, um alle BürgerInnen zu ermuntern, das eigene Auto stehen zu lassen und sich stress-, lärm- und abgasfrei durch die Kölner City zu bewegen.

Allein in Rheinland-Pfalz gibt es 25 Rad-Erlebnistage. Nebenstehend die Termine der Veranstaltungen, die von Köln aus innerhalb eines Tages gut erreichbar für eine An- und Abreise ohne Autos sind.

Weitere Informationen: Fremdenverkehrs- und Heilbäder-Verband Rheinland-Pfalz e.V.,
Löhrstr. 103 - 105, 56068 Koblenz,
Tel.: 0261/91 520-0,
Fax: 0261/91 520-40
E-Mail: info@rlp-info.de,
Internet: www.rlp-info.de
(Stichwort: Rad-Erlebnistage)

nsch

**Neu erschienen
ADFC-Regionalkarte
Köln/Bonn**

Seit Ende März ist die neu aufgelegte ADFC-Regionalkarte Köln/Bonn im Buchhandel erhältlich. Von der gemütlichen Tour entlang reizvoller Flusstäler bis hin zu Bergwertungen in der Eifel und im Bergischen Land, vom Museums- oder Schlossbesuch in der Nähe bis hin zur Wochenendtour in die Vulkaneifel findet sich mit Hilfe dieser Karte für jeden Radtouren-Typ die passende Tour. Die Vorteile dieser Radtourenkarte gegenüber vielen anderen Karten sind vielfältig, da sie

- mit komplett überarbeitetem Radwegnetz,
- mit qualitativer Bewertung der Wege und Verkehrsdichte,
- mit Straßennamen zur besseren Orientierung,
- mit Ausflugszielen und Sehenswürdigkeiten,
- mit Einkehrmöglichkeiten und Schutzhütten außerorts,
- mit Jugendherbergen und Campingplätzen,
- mit Fahrradwerkstätten und Fahrradvermietung,

- mit Fahrradstationen sowie Haltestellen und Bahnhöfen des Schienenverkehrs

aktuell recherchiert ist und lagegenau eingetragene Symbole aufweist.

Neben Streckenführungen enthält die Karte sämtliche Haltestellen und Bahnhöfe. So wird die Radtour auch ohne Auto möglich, da nicht zum Ausgangspunkt der Tour zurückgekehrt werden muss. Besondere Fahrradinfrastruktur ist eingetragen, so **Radwege an Hauptverkehrsstraßen**, Fahrradwerkstätten und -vermietung, aber auch **Tourist-Informationsbüros** vor Ort sowie **Fähren** entlang des Rheins.

Darüber hinaus enthält die Karte **23 Tourenvorschläge**, Tipps zu **Bett & Bike** und **Fahrradmitnahme in Zügen**. Gesponsert wurde die Karte vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

Die Karte ist erstmals auf digitaler Grundlage im Maßstab 1:75.000 erschienen und kostet 6,80 Euro.

nsch



Alle Angaben ohne Gewähr, Stand Februar 2003.

Spendenauf Eine persönliche Bitte

Auch für unseren Kreisverband gilt, dass die Finanzen zwar langsam aber leider doch in Schieflage geraten sind. Dies liegt insbesondere an einem erheblichen Rückgang bei den Spenden. Nach wie vor zehren wir von den Rücklagen.

Wir haben uns auf der letzten Mitgliederversammlung gegen sofortige Leistungseinschränkungen (Büroöffnungszeiten, Projekte, ...) ausgesprochen, da wir optimistisch sind, dass das Spendenaufkommen wieder steigt. Eine unerwartete Einnahme erzielten wir bereits durch den Umweltpreis der Stadt Köln für unser exemplarisches Buskonzept für den Kölner Bezirk Chorweiler. Wenn Sie

- dieses und andere Projekte, wie etwa den Nachtfahrplan, für wichtig halten,
- als Gegenpol zum ADAC-Palast unsere bescheidenen Büroöffnungszeiten von 3 x 3 Stunden in der Woche erhalten möchten,
- weiter unsere ehrenamtliche Arbeit in Arbeitskreisen wie dem ÖPNV-AK ermöglichen wollen,
- weiterhin möchten, dass wir in städtischen, DB- und Verkehrsverbundgesprächen Ihre Interessen als FußgängerIn, RadfahrerIn und ÖPNV-NutzerIn vertreten,

dann können Sie das zur Zeit nicht besser deutlich machen, als mit einer Geldspende.

Wenn Sie den VCD finanziell unterstützen wollen, nutzen Sie bitte unsere Bankverbindung

**Bank für Sozialwirtschaft,
Bankleitzahl 370 205 00,
Konto-Nr. 824 55 02.**

Ganz gleich, ob Sie im Dauerauftrag oder einmalig spenden: Sie erhalten von uns eine Spendenquittung zugesandt, die Sie bei Ihrer Steuererklärung berücksichtigen können.

Vielen Dank!



Telefonnummern ...

Stadt Köln:	Ampelfee	(02 21) 221 - 2 44 84
	Verkehrsüberwachung	(02 21) 221 - 2 73 36
	Fahrradbeauftragter (Thorsten Claussen)	(02 21) 221 - 2 71 31
Deutsche Bahn AG:	Zentrale Köln	(02 21) 141 - 0
	Reiseservice	(0 18 05) 99 66 33
	Nahverkehr (RAN)	(0 18 05) 19 41 95
	RAN-Fax	(02 21) 141 - 18 48
	Radfahrer-Hotline	(0 18 05) 15 14 15
	BGS-Hotline	(0 18 05) 23 45 66
KVB:	Zentrale	(02 21) 547 - 0
	Hotline	(02 21) 547 - 33 33
	Beschwerden	(02 21) 547 - 33 60
	Fax für Beschwerden	(02 21) 546 - 31 25
	Vandalismus-Hotline	(02 21) 547 - 12 34
VRS:	Zentrale	(02 21) 2 08 08 - 0
VRR:	Hotline	(0 18 03) 00 20 00
AVV:	Zentrale	(02 41) 9 68 97 - 0
	Fax	(02 41) 9 68 97 - 20

... und WWW-Adressen

Deutsche Bahn AG:	www.bahn.de
KVB:	www.kvb-koeln.de
VRS:	www.vrs-info.de
VRR:	www.vrr.de
AVV:	www.avv.de
VCD:	www.verkehrsclub-deutschland.de
VCD Köln:	www.vcd-koeln.de
ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln:	www.bpc.de/ask
Pro Bahn:	www.pro-bahn.de
Allgemein:	www.nahverkehr-online.de www.verkehrsinform.nrw.de
Mitfahren:	www.mitfahrzentrale.de

Anzeige

VCD Köln und Umgebung

Vorstandsteam	Eberhard Blocher, Sven Drenkhan, Christoph Groneck, Helga Jochems, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Volker Kunstmann, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Rüdiger Pohl, Kay Queetz, Christoph Reisig, Roland Schüler
Anschrift	VCD-Büro, Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln Tel.: (02 21) 7 39 39 33 E-Mail: info@vcd-koeln.de Fax: (02 21) 7 32 86 10 Internet: http://www.vcd-koeln.de
Bürozeiten	Montag, Mittwoch und Freitag – Uhrzeiten unter (02 21) 7 39 39 33
Vorstandssitzungen	Jeden vierten Dienstag im Monat um 20 Uhr im VCD-Büro. Die Treffen sind öffentlich, Interessierte sind herzlich eingeladen.

Arbeitskreise und Ansprechpartner

Arbeitskreis	Ralph Herbertz	Tel.: (02 21) 7 39 09 23
Autofreie Siedlung	Treffen jeden zweiten Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr im VCD-Büro.	
Forum Kölner Verkehrsinitiativen	Dirk Breuer	Tel.: (02 21) 6 60 17 22 Ort und Termin der Treffen bitte im VCD-Büro erfragen.
Fußgänger	Rüdiger Pohl	Tel.: (02 21) 6 00 20 03 E-Mail: ruediger.pohl@koeln.de
Fahrradfahrer	Helga Jochems	Tel.: (02 21) 7 39 39 33 (VCD-Büro)
ÖPNV-Gruppe	Volker Kunstmann	Tel.: (02 21) 55 24 34
	Markus Meurer	Tel.: (02 21) 9 76 41 44 E-Mail: markus.meurer@netcologne.de Ort und Termin der monatlichen Treffen bitte bei Volker Kunstmann oder Markus Meurer erfragen.

Impressum

Herausgeber	Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Köln und Umgebung e. V., Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln
Redaktion	Reiner Kraft, Christoph Reisig, Lissy Sürth
Mitgegründet von	Josiane Peters †
Fotos/Montagen	Marc Schneiders
Anzeigenverwaltung	Kay Queetz
Bankverbindung	Bank für Sozialwirtschaft BLZ: 370 205 00 Konto-Nr.: 824 55 00
Spendenkonto	Bank für Sozialwirtschaft BLZ: 370 205 00 Konto-Nr.: 824 55 02
Auflage	2.500 Exemplare
Satz/Druck	Sutorius KG, Blériotstraße 8, 50827 Köln

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

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Schreibweise von man/frau bleibt den AutorInnen überlassen.



Clever. Ökologisch. Mobil

Wir machen uns stark

- für die Verknüpfung aller Mobilitätsarten: Zufußgehen, Fahrrad-, Bus-, Bahn- und Autofahren, Inline-Skaten
- für die kundenfreundliche Bahn: Das VCD-Bahnkarten-Barometer
- für einen besseren Nahverkehr: Der Kunde als König in Bus und Bahn
- für den Fahrradverkehr: Mit dem Fahrrad-Masterplan
- für die LKW-Gebühr: Gut auf der Bahn ist besser
- für die clevere Autonutzung: Car-Sharing, VCD-Mitfahrzentrale, VCD-Umweltliste
- für den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer: Behinderte, Kinder, Senioren

Wir bieten unseren Mitgliedern

- Interessenvertretung: Wir machen uns stark für die Anliegen ökologisch mobiler Menschen
- nützliche Beratung: Ökologisch mobil sein mit dem Umweltverbund
- sechsmal im Jahr »fairkehr«: Das Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen
- mindestens zweimal im Jahr »RHEIN-SCHIENE«: Für Mitglieder in Köln und Umgebung
- die ökologische Kfz-Versicherung: Der »VCD Eco-Club«
- günstige Schutzbriefe: Für Autofahrer, Fahrradfahrer, Fußgänger

Neugierig?

Info-Telefon: 02 28/9 85 85-75
Fax: 02 28/9 85 85-10
E-Mail: service@vcd.org,
Internet: www.vcd.org

Info-Gutschein

Senden Sie mir kostenlose Informationen zu.

Mich interessiert

- die Mitgliedschaft im VCD (Mitgliedsbeiträge sind steuerlich abzugsfähig)
- ein Probeexemplar des VCD-Magazins »fairkehr«
- der VCD Eco-Club, die erste ökologische Kfz-Versicherung, und das weitere Versicherungs- und Schutzbriefangebot des VCD
- Ich will aktiv werden. Senden Sie mir die Adress-Liste »VCD vor Ort« zu.

Vorname

Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Einfach Coupon ausfüllen, abtrennen und einsenden oder faxen an:
VCD, Eifelstraße 2, 53119 Bonn, Fax 02 28/9 85 85-10

Einladung zur Mitgliederversammlung des VCD Köln und Umgebung e. V.

Der Vorstand des Kreisverbandes Köln und Umgebung lädt herzlich alle Mitglieder aus Köln, Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Erftkreis und dem Kreis Euskirchen zur **diesjährigen Mitgliederversammlung** ein.

Termin: **Dienstag, den 1. Juli 2003, 19.00 Uhr**

Ort: **Bürgerzentrum Alte Feuerwache,
Melchiorstr. 3 in Köln**
(Nähe U-Bahn Ebertplatz)

Die Versammlung findet im Großen Forum
neben dem VCD-Büro statt.

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Wahl der Versammlungsleitung
und der Protokollführung
2. Rechenschaftsbericht und Aussprache
3. Kassenbericht,
Bericht der Kassenprüfer und Aussprache
4. Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorstandes,
der Kassenprüfer und der Landesdelegierten
6. Perspektiven der zukünftigen Arbeit
7. Verschiedenes

Den Abschluss der Versammlung begehen wir mit Schnittchen und Kölsch.

Über zahlreiches Erscheinen – vor allem von Mitgliedern aus Leverkusen, dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Erftkreis und dem Kreis Euskirchen – würden wir uns sehr freuen.

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!