



# RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik  
in Köln und Umgebung



**Nahverkehr am Ende?**

**Weitere Themen:** Fahrradstation am Start!  
KVB-Netzumstellung, neues Tarifsysteem ...

Anzeige

# Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

die KölnerInnen wollen **Kreisverkehre**. Dies zeigt die große Resonanz auf unseren Aufruf in der letzten RHEIN-SCHIENE, Kreuzungen zu nennen, an denen Ampeln abgebaut werden können und ein Kreisverkehr sinnvoll wäre. Bleibt zu hoffen, dass die Verwaltung nun mit gleichem Engagement die Planung aufnimmt. Jedenfalls ist sie neben der Politik der Empfänger der Vorschlagsliste.

- Lars Westermann erstellte eine Liste von 26 Kreuzungen mit konkreten und einfachen Verbesserungen von der Nordstadt über Nippes bis nach Niehl. Kreisel schlägt er vor entlang der Niehler Straße an den Kreuzungen mit der Friedrich-Karl-Straße, dem Niehler Kirchweg oder an der Kreuzung Neußer Straße und Weißenburgstraße, der Kreuzung mit den vielen grünen Pfeilen.
- Frau Hermann aus Junkersdorf hat im Kölner Westen einen offenen Blick gehabt. Die Kreuzung Kirchweg/Statthalterhofweg/Am Weidenpesch/Kölner Weg ist alleine schon wegen der vielen Straßen einen Kreisel wert, aber auch Vogelsanger Weg/Blumenallee oder Junkersdorfer Straße/Carl-Diem-Weg. Eine gefährliche Kreuzung könnte durch einen Kreisverkehr entschärft werden: Brauweiler Weg/Vogelsanger Weg.
- Die Kreuzung Leyendecker Straße/Vogelsanger Straße/Helmholtzstraße in Köln-Ehrenfeld wurde von Eckhard Schroll für kreisverkehrswürdig erachtet.
- Angelika Burauen schlägt die Kreuzungen Stolberger Straße/Vitalisstraße und Wendelinstraße/Stadionparkplatzausfahrt in Köln-Müngersdorf vor. Auch die Kreuzungen am Maarweg mit der Stolberger und der Oskar-Jäger-Straße könnten einen Kreisverkehr vertragen.
- Immer wieder genannt wurden die Bachemer Straße/Hans-Sachs-Straße/Clasen-Kappelman-Straße und die Bachemer Straße/Gleueler Straße, beide nah beieinander in Köln-Lindenthal. Die Kreuzungen Gleueler Straße mit der Mommensenstraße und der Zülpicher Straße wurden ebenfalls vorgeschlagen.

Alle Einsender haben ein Freigetränk beim **Neujahrstreffen** des VCD verdient und sind wie auch alle anderen Mitglieder und Freunde herzlich eingeladen, am 16. Januar vorbeizuschauen.

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE

## Neujahrstreffen des VCD Köln & Umgebung

Mitglieder, Freunde und Interessierte sind herzlich eingeladen zu unserem **Neujahrstreffen**

**am Freitag, den 16. Januar 2004, ab 20 Uhr**

im Café Elefant, Weißenburgstraße 50, Köln  
(Agnestviertel).

# Inhalt

## Nahverkehr

VRS-Tarifreform:

Einfache Tarife haben ihren Preis .....	4
Nahverkehr am Ende?	
Warnung vor konzeptlosem Sparen bei Bus und Bahn .....	5
Sparmaßnahmen: Notizen aus der Provinz .....	5
KVB-Netzreform: Proteste aus Nippes und Zollstock gegen Linienänderungen .....	6
Schiienenverkehr in NRW: Massive Einschnitte drohen .....	7
Verlängerung der Linie 1:	
Wettrennen um Zeit und Verstand? .....	8
Nachlese: VCD-Konzept für Fahrgast-Orientierung .....	9

## Bahn- und Fernverkehrverkehr

Linie eingestellt: Schade, Connex .....	9
Bahn AG: Chaos bei der Information der Fahrgäste .....	9
Europabusse: Haltestelle wird verlegt .....	9

## Radverkehr

Kölner Ärgernisse: Sperrung eines wichtigen Radwegs .....	10
BYPAD: VCD an Überprüfung der Kölner Radverkehrspolitik beteiligt .....	10
Kölner Südbrücke: Sperrung der Nordseite .....	11
Radstation am Hauptbahnhof: Endlich eröffnet .....	12
Köln: VCD in städtischer Velorunde vertreten .....	13

## Alternativen & Aktionen

Autofreier Tag auf der Roostraße .....	10
Carsharing: Autoteilen liegt im Trend .....	14
Modellprojekt Autofreie Siedlung:	
Bebauungsplan in Arbeit .....	17

## Verkehrsplanung

Rahmenplanung Braunsfeld/Ehrenfeld .....	16
--	----

## VCD

Nachtfahrplan nur noch im Internet! .....	17
Spendenaufruf .....	17
Leserbriefe .....	18
Bericht von der Mitgliederversammlung 2003 .....	18
Kontakte .....	19
Impressum .....	19
Mitgliedsantrag .....	20

## Service

Telefonnummern und WWW-Adressen zum Nahverkehr ...	11
Ausflugstipps: Wohin im Winter? .....	15

# VRS-Tarifreform

## Einfache Tarife haben ihren Preis

Nach jahrelanger Diskussion haben sich die Verkehrsbetriebe des VRS darauf geeinigt, ihre Fahrpreisstruktur erheblich zu vereinfachen. Damit wird eine alte Forderung des VCD ab Februar 2004 Realität.

Künftig gibt es einen einheitlichen Fahr-schein für alle Fahrten innerhalb einer Stadt oder Gemeinde (CityTicket 1a, in Köln und Bonn 1b). Nur für Kurzfahrten bis zu vier Haltestellen gilt ein ermäßigter Sondertarif (K). Damit ist endlich Schluss mit dem langen Studieren von Haltestellen-Tabellen vor Fahrtantritt.

Da Einnahmeverluste für die Verkehrsunternehmen vermieden werden sollen, gibt es bei den Fahrgästen Gewinner und Verlierer. Das Einzelticket für ganz Köln kostet zukünftig so viel wie heute das der Preisstufe A. Lange Fahrten im Stadtgebiet werden also billiger, der Geltungsbereich für das Kurz-

streckenticket wird jedoch im Gegenzug erheblich reduziert.

### VCD schlägt Ergänzungen für kurze Fahrten vor

Trotz der grundsätzlichen Zustimmung hat sich der VCD unmittelbar nach Bekanntgabe der Pläne mit Kritik und Verbesserungsvorschlägen an den VRS gewandt. So ist das neue Kurzstreckenticket für seinen geringen Geltungsbereich zu teuer. Im VRR zahlt der Fahrgast für eine vergleichbare Leistung zwischen 0,85 und 1,00 Euro anstelle von 1,20 Euro zukünftig im VRS. Ferner werden Mehrfahrtenkarten für die Kurzstrecke nicht mehr angeboten. (Als Grund wird vom VRS genannt, dass mit den heutigen Geräten die zukünftig erforderliche haltestellengenaue Entwertung nicht möglich ist.) Zu bedauern ist auch, dass der neue Kurzstreckenfahr-schein nicht im DB-Verkehr (zum Beispiel der S-Bahn) gilt.

Drastische Preiserhöhungen erwarten regelmäßige Kurzstreckenfahrer und Fahrgäste des „kleinen Grenzverkehrs“ zwischen Kölner Stadtteilen und den Nachbargemeinden. Denn eine Monatskarte Kurzstrecke (bisher 41,55 Euro) wird es nicht mehr geben. Die billigste normale Monatskarte für Köln kostet zukünftig 61,50 Euro (CityTicket), die für Fahrten über die Stadtgrenze sogar 77,50 Euro (CityPlusTicket).

Der VCD hält es für notwendig, dass den betroffenen Kurzstreckenkunden ein günstigeres Monatsticket angeboten wird. Dies wäre leicht möglich, wenn die Kölner Stadtbezirke tariflich so behandelt würden wie jeweils eine Umlandgemeinde. Monatskarten für das gesamte Gemeindegebiet kosten hier nur 45,- Euro, für Fahrten zwischen zwei Umlandgemeinden 61,50 Euro. Warum also nicht diese Tickets (Tarife 1a und 2a) auch in Köln für die Stadtbezir-

ke anbieten? Fahrgäste, die als Folge der drastischen Preiserhöhung auf andere Kurzstrecken-Verkehrsmittel umsteigen werden, könnten so als Kunden gehalten werden.

Im Gespräch mit dem VCD lehnte VRS-Chef Reinarz unseren Vorschlag ab. Er vertraut Befragungen im Vorfeld, die ergeben hätten, dass der VRS durch die Tarifreform mehr Fahrgäste gewinnen als verlieren wird. Der Zwang, mit dem Monatsticket einen größeren Geltungsbereich zu erwerben, solle zudem zu einer häufigeren Benutzung von Bus und Bahn verführen.

Aufgeschlossen zeigte sich der VRS allein gegenüber zwei kleineren Änderungswünschen des VCD:

1. Die Mehrfahrtenkarte wird zukünftig in ihrem Namen den Leistungsumfang nennen und Viererkarte heißen.
2. Für die Fahrrad-Mitnahme muss ab dem 1. Februar kein Einzelticket mehr gelöst werden. Zukünftig gelten hier auch Viererkarten.

### VCD-Spartipps für Gelegenheits-Fahrer:

- Als Kölner und als Kölnerin sollte man zukünftig immer eine **Viererkarte** des CityTickets 1b bei sich haben (6,80 Euro). Sie gilt für alle Fahrten im Stadtgebiet und lässt 30 Cent pro Fahrt sparen. Für die seltenen Kurzstreckenfahrten – hier heißt es, bis vier zu zählen! – lässt sich immer noch ein Einzelfahrschein am Automaten in der Bahn ziehen.
- Plant man zu zweit mindestens drei Fahrten an einem Tag oder fährt man mindestens zu dritt, lohnt sich eigentlich immer das **TagesTicket** für Minigruppen (bis 5 Personen – 8,30 Euro innerhalb Kölns, 10,60 Euro von den Nachbargemeinden nach Köln).
- Ganz **umsonst** fahren nicht nur Kinder unter 6 Jahren, sondern auch Erwachsene. Letzere allerdings nur, wenn sie nach 19 Uhr und am Wochenende in der Begleitung des Inhabers einer entsprechenden Monatskarte unterwegs sind.

Volker Kunstmann



Preise für Fahrten innerhalb Kölns:				
	Tarif	Einzel	Mehrf.	Monat
bisher:	K	1,25	(1,10)	41,55
	A	2,00	(1,70)	55,95
	B	3,00	(2,55)	74,50
ab 01.02.:	K (-4 Hst.)	<b>1,20</b>		
	1b	<b>2,00</b>	<b>(1,70)</b>	<b>61,50</b>
... zwischen Köln und Nachbargemeinden:				
	Tarif	Einzel	Mehrf.	Monat
bisher:	K	1,25	(1,10)	41,55
	A	2,00	(1,70)	55,95
	B	3,00	(2,55)	74,50
ab 01.02.:	K (-4 Hst.)	<b>1,20</b>		
	2b	<b>2,80</b>	<b>(2,40)</b>	<b>77,50</b>
... innerhalb einer Umlandgemeinde:				
	Tarif	Einzel	Mehrf.	Monat
bisher:	K	1,25	(1,10)	41,55
	A	2,00	(1,70)	55,95
	B	3,00	(2,55)	74,50
ab 01.02.:	K (-4 Hst.)	<b>1,20</b>		
	1a	<b>1,60</b>	<b>(1,30)</b>	<b>45,00</b>
... zwischen benachbarten Umlandgemeinden:				
	Tarif	Einzel	Mehrf.	Monat
bisher:	K	1,25	(1,10)	41,55
	A	2,00	(1,70)	55,95
	B	3,00	(2,55)	74,50
ab 01.02.:	K (-4 Hst.)	<b>1,20</b>		
	2a	<b>2,00</b>	<b>(1,70)</b>	<b>61,50</b>

Der neue Kurzstreckentarif K gilt nur für eine Fahrt mit Bus oder Stadtbahn über bis zu 4 Haltestellen und ist nicht als Mehrfahrten- oder Monatskarte erhältlich!

## Nahverkehr am Ende?

# Warnung vor konzeptlosem Sparen bei Bus und Bahn

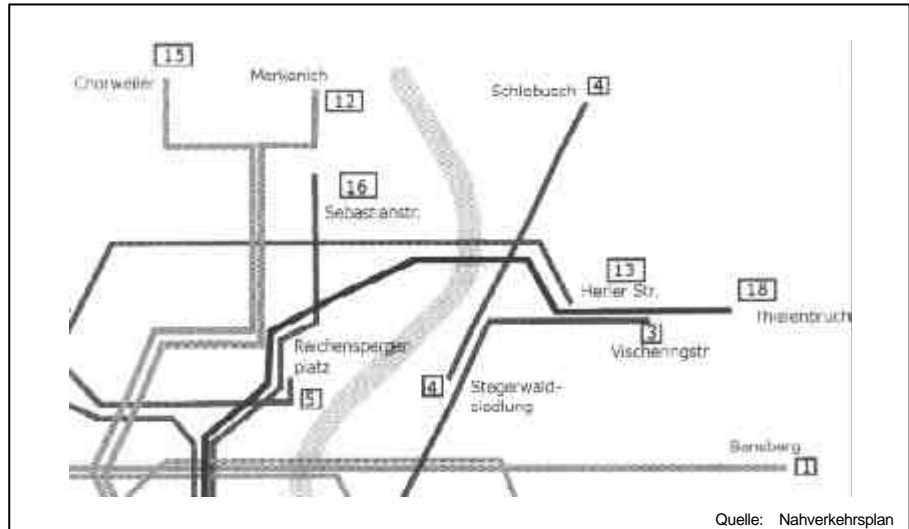
**Der VCD hat zum Verwaltungsentwurf des Nahverkehrsplans folgende Presseerklärung abgegeben:**

Der Verkehrsclub Deutschland fordert den Rat der Stadt auf, die geplante Einschränkung des innerstädtischen Stadtbahn-Angebots zu stoppen.

Ab Dezember sollen auf den Ringen zu den meisten Zeiten nur noch zwei statt drei Linien verkehren (Linie 6 dann nur im Berufsverkehr). Weitergehend soll im Rahmen der Fortschreibung des Kölner Nahverkehrsplans beschlossen werden, auch noch die Linie 4 zwischen Ehrenfeld, Neumarkt und Deutz am Abend und am Wochenende stillzulegen.

Die geplante Taktausdünnung trifft alle Kölner Fahrgäste. Sie führt zu erheblich längeren Wartezeiten – gerade für die vielen Umsteiger, die erst über eine der Innenstadt-Linien die Bahn zu ihrem Stadtteil erreichen. Eine Fahrt in den Kölner Nordosten würde durch die Kappung der Linie 4 zukünftig zur Odyssee, die sogar ein mehrfaches Umsteigen erfordert.

Deren zeitweise Einstellung würde ferner äußerst hart den Freizeitverkehr treffen: Konzert-, Kino- und Kneipenbesucher, deren Ziele ja vor allem entlang der Linie 4 in Ehrenfeld, an den Ringen, in der Südstadt und in Deutz (Kölnarena) liegen, müssten bis zu 15, nach einer



Quelle: Nahverkehrsplan

*Nach den Plänen der Verwaltung sollen abends und am Wochenende die Direktverbindungen zwischen Innenstadt und Mülheim-Mitte von heute drei auf nur eine reduziert werden.*

Veranstaltung sogar bis zu 30 Minuten auf ihre nächste Bahn warten. Ausgerechnet die Hauptverbindung zwischen den kulturellen Zentren Kölns würde auf das Niveau einer Vorortbahn absinken.

Markus Meurer vom VCD-Vorstand: „Sparzwänge dürfen nicht dazu führen, dass Köln verkehrlich zur Provinz verkommt. Die Zeit lässt sich in Köln anders verbringen, als wartend in einer U-Bahn-Haltestelle.“

Der VCD fordert ferner die Stadt auf, Kosten sparende Veränderungen beim Busverkehr ausschließlich auf der

Grundlage eines lokalen Buskonzepts zu beschließen. Vorhandene Linien schlicht seltener fahren zu lassen, verschreckt Fahrgäste und zeugt letztlich von Ideenlosigkeit.

Der VCD hat mit seinem Buskonzept für den Stadtbezirk Chorweiler bewiesen, dass ohne zusätzliche Kosten, allein durch eine bessere Abstimmung von Bus und Bahn erhebliche Verbesserungen erreichbar sind. „Es reicht jedoch nicht, ein solches Konzept mit dem Umweltpreis zu prämiieren. Man muss es auch umsetzen!“ □

## Sparmaßnahmen

# Notizen aus der Provinz

**Düsseldorf:** Sparmaßnahmen auch im Busnetz bei der Rheinbahn. Durch Umorganisation und Schaffung eines neuen Stadtbusnetzes in einzelnen Orten und Vororten wurden Qualität und der Fahrplan für die Fahrgäste verbessert. Und Geld gespart.

Aus dem **Bergischen Kreis** ist es

schwerer geworden, direkt nach Köln zu kommen. Die **Schnellbuslinien 31 und 42 von Overath und Lindlar** fahren nur noch bis Bensberg Busbahnhof. Dort soll auf kurzem Weg (!) in die Linie 1 umgestiegen werden, die dann 30 Minuten in die Stadt braucht. Ade Schnellbus, du in Kölle ungeliebtes Kind.

Abgewehrt werden konnte die Abbindung der gut frequentierten **Buslinien 250 von Solingen und 260 von Remscheid**. Auch hier wollte die Stadtverwaltung Köln die Buslinien an der Stadtgrenze enden lassen. Mit Umsteigen auf die Straßenbahnlinie 4 aus Schlebusch.

RolandSchüler □

## KVB-Netzreform

# Proteste aus Nippes und Zollstock gegen Linien Änderungen

Mitten im Vorweihnachtsverkehr 2003 ändert die KVB die Linienwege ihrer Nord-Süd-Bahnen. Alle Züge aus Nippes und aus Zollstock fahren ab sofort über die Ringe, alle aus Riehl und aus Klettenberg über Neumarkt und Hauptbahnhof.

Damit wird der zwei Jahre alte Ratsbeschluss umgesetzt, das Nord-Süd-Netz zu teilen: in Strecken nur für Niederflurfahrzeuge und Strecken nur für Hochflurfahrzeuge. Die RHEIN-SCHIENE hat in den Ausgaben 27, 28 und 29 ausführlich die Vor- und Nachteile des Vorhabens diskutiert.

### Zunächst einmal Nachteile

Die Fahrgäste werden zunächst weitgehend nur die Nachteile der Netzänderung zu spüren bekommen. Die Ankündigung, dass zukünftig keine Stadtbahnen mehr direkt vom Kölner Norden zum Hauptbahnhof verkehren, hat eine Flut von Leserbriefen ausgelöst. Der Te-

nor: 300.000 Menschen werden vom Hauptbahnhof abgenabelt.

Tatsächlich trifft es die Fahrgäste, die unmittelbar entlang der Linie 12 im Stadtbezirk Nippes und in Zollstock wohnen. Diese müssen nun, um Regional- oder Fernzüge zu erreichen, am Ebertplatz oder an der Eifelstraße (alternativ Barbarossaplatz) umsteigen. Chorweiler und die westlichen Teile von Nippes hingegen sind über die S-Bahn direkt mit dem Hauptbahnhof verknüpft – ebenso wie die östlichen Teile von Nippes über die neu geführte Linie 19.

Wie lästig der Bahnwechsel sein wird, wird wesentlich von den tatsächlichen Wartezeiten an den Umsteigepunkten abhängen. Die KVB erklärt hierzu auf Anfrage des VCD, dass sie am Ebertplatz eine Übergangszeit zwischen den Linien 15 und 18 mit Wartezeiten von nur 1 bis 2 Minuten garantieren will. Ein entsprechender Anschluss auch am Barbarossaplatz sei allerdings nicht möglich. Hier soll es außerhalb der Hauptverkehrszeit zu Wartezeiten von bis zu 7 Minuten kommen. (Der endgültige Fahrplan lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor.)

### Nur langsam Vorteile für alle

Die Vorteile der Linienänderung für alle Nahverkehrskunden in Köln lassen überwiegend erstmalig auf sich warten: Zunächst fährt allein die Linie 12 mit Niederflurfahrzeugen. Sie ermöglicht damit nicht nur einen niveaugleichen Einstieg entlang der Strecke, sondern auch einen behindertengerechten Übergang zu allen S-Bahnen (Hansaring) und – erstmals – zu den Ost-West-Stadtbahnen (Rudolfplatz, Zülpicher Platz).



*U-Bahnhaltestelle Ebertplatz: Künftig mehr Umsteiger aus dem Kölner Norden, doch der Umbau der Haltestelle lässt auf sich warten.*

### VCD-Tipps

## Es muss nicht immer Hauptbahnhof sein:

- Alle S-Bahnen und die **RB 25** nach Marienheide lassen sich zukünftig von Nippes und Zollstock aus umsteigefrei mit Stadtbahnlinien am Haltepunkt Hansaring erreichen (barrierefreier Übergang).
- Wer in Nippes in der Nähe des Gürtels wohnt, erreicht umsteigefrei über die Stadtbahnlinie 13 in Mülheim die **Regionalzüge nach Düsseldorf und Wuppertal** und die S-Bahn nach Bergisch Gladbach, in Ehrenfeld entsprechend die **Regionalzüge nach Aachen und Mönchengladbach** und die S-Bahn nach Düren.
- Wer in Zollstock wohnt, erreicht wochentags von 7 bis 20 Uhr mit der Buslinie 149 alle 20 Minuten direkt den Südbahnhof. Dort fahren **Regionalzüge nach Bonn, Euskirchen, Düsseldorf und Wuppertal**.



*Baustelle Nahverkehr: Neues Liniennetz und Umbauten an der Haltestelle Hansaring, deren Bedeutung als Knotenpunkt zur S-Bahn steigen wird.*

Die vollständige Ausstattung auch der beiden anderen Ringlinien 6 und 15 mit den gleichen bequemen Fahrzeugen wird jedoch noch einige Zeit dauern. Sie müssen erst noch in der notwendigen Anzahl geliefert werden.

Als nächster Schritt sollen im Sommer 2004 die Bahnsteige der U-Bahnstation Neumarkt auf 90 cm angehoben werden. Neben dem nun erstmals barrierefreien Umstieg am wichtigsten Knoten des Stadtbahn-Netzes erhofft sich die KVB hier eine Beschleunigung der Abfertigung. Auf diese Weise sollen zukünftig die nervigen Staus von Bahnen im zen-

tralen Tunnel vermieden werden. Am Ebertplatz soll dies schon zuvor durch die nicht mehr erforderlichen Abbiege-Vorgänge erreicht werden.

Leider jedoch plant die Stadt – entgegen früherer Erklärungen – den Umbau der übrigen stark frequentierten Bahnsteige (Hauptbahnhof, Appellhofplatz, Poststraße) erst für die Zeit ab 2006. Also wird auch hier ein wesentlicher Teil des positiven Effekts vorerst vertagt.

Angesichts der Finanzkrise scheinen auch die übrigen vom VCD geforderten und damals vom Rat beschlossenen Begleitmaßnahmen in Vergessenheit zu ge-

raten: so der Kfz-freie Umstieg am Barbarossaplatz und der Umbau des U-Bahnhofs Ebertplatz. Die Einführung eines 10-Minuten-Taktes der S-Bahn zwischen Chorweiler und Hauptbahnhof und die Optimierung des Busnetzes in Nippes gehörten damals gleichfalls zum Gesamtpaket der Netzreform.

Bleibt die Frage, warum es die KVB mit den Linienänderungen so eilig hatte. Konnte sie mit der Umstellung nicht warten, bis auch die Vorteile für die Fahrgäste spürbarer sind? Nun jedenfalls stehen Stadt und KVB unter Zugzwang.

*Volker Kunstmann*



## Schienenverkehr NRW Massive Einschnitte drohen

Gleich von zwei Seiten wird das gerade im letzten Dezember mit Einführung der zweiten Stufe des Integralen Taktverkehrs NRW wesentlich verbesserte Fahrplanangebot bedroht:

- Das Land selbst will eigene Zuschüsse für den Schülerverkehr zukünftig aus Regionalisierungsmitteln des Bundes bezahlen.
- Der Bund will eben diese für den Schienen-Personenahverkehr zweck-

gebundenen Regionalisierungsmittel kürzen.

Der viel gelobte Subventionsabbau-Vorschlag der Ministerpräsidenten Steinbrück (SPD) und Koch (CDU) kürzt alle Subventionen linear um vier Prozent.

Bei Ausbau und Instandhaltung von Bundesstraßen und Autobahnen wird nicht gespart. Das ist ja Infrastruktur und direkte Staatsaufgabe. Dasselbe bei Gleisen gilt als Subvention. Denn die

Deutsche Bahn ist ja eine AG, also privat. Dass auch Gleise Infrastruktur sind und die Aktien der DB weiterhin zu 100 Prozent der Bundesrepublik gehören, scheint nicht von Interesse.

Der Widerstand wird sich formieren, spätestens wenn Regionalexpress-Linien eingestellt oder Zweigstrecken ganz stillgelegt werden sollen.

*Kay Queetz*



Anzeige

## Verlängerung der Linie 1

# Wettrennen um Zeit und Verstand?

Die Linie 1 soll zur Fußballweltmeisterschaft bis zum Ortsende Weiden verlängert werden. Dort sollen dann bis 2006 eine große Haltestelle, eine neue S-Bahn-Haltestelle und ein P+R-Platz entstehen.

Gelder sind noch keine da und die Zeit für alle planungsrechtlichen Beschlüsse läuft davon. Auf Kosten anderer Straßenbahnprojekte planen trotzdem alle verfügbaren Kräfte bei KVB, VRS und Verwaltung diese Verlängerung.

### Sinn der Verlängerung?

Dies wirft diverse Fragen auf:

- Ist die Verlängerung verkehrspolitisch sinnvoll? Nein, denn alle vorhandenen Wohngebiete in Weiden und Lövenich werden durch die heutige Straßenbahnlinie und die S-Bahn voll erschlossen.
- Gibt es ausreichend Umsteiger von der S-Bahn zur Stadtbahn? Nein. Das Gutachten von Schlegel-Spieckermann aus dem Jahr 1990 sah kein Potenzial an Umsteigern von der S-Bahn auf die Straßenbahn, das den Bau von zwei neuen Haltestellen rechtfertigt.
- Hilft der P+R-Platz? Leider auch nicht. Denn dieser Platz kann mit zunächst 400 Parkplätzen nur sehr klein errichtet werden. Wenn geklärt ist, wie die Autos vom Parkplatz auf die hoch belastete Aachener Straße und Bonnstraße kommen können, sollen es weitere 400 werden. Bei einer täglichen Belastung der Aachener Straße von 20.000 Autos wäre dies allenfalls ein Tropfen auf den heißen Stein. Spürbar wäre ein P+R-Platz erst bei über 2.000 Parkplätzen. Doch das Beispiel Marsdorf (600 Plätze, zur Zeit ca. 25 Nutzer täglich) schreckt ab.

Für die wenigen Fahrgäste, die hier ein- oder umsteigen werden, sollen ausgegeben werden:

- 8,7 Millionen Euro für die S-Bahn Haltestelle,
- 17 Millionen Euro für die Verlänge-

rung der Linie 1 und

- 2 Millionen Euro für den P+R-Platz.

Gesamtsumme also 27,7 Millionen Euro – viel Geld für wenig Nutzen. Die DB lehnt seit langem wegen hoher Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten das Projekt S-Bahn-Haltestelle ab. Dies hindert KVB, VRS und die Politik nicht daran, immer weiter Geld dafür auszugeben.

### Und die Weltmeisterschaft?

Für die Erschließung des Stadions ist die Verlängerung nicht notwendig, denn es kann gut von der nur etwa 1 km entfernten S-Bahn-Haltestelle Köln-Müngersdorf aus erreicht werden. Falls für die WM diese Entfernung zu groß scheint, könnte ein Shuttle-Verkehr mit Bussen eingerichtet werden. Bei der WM in Japan und Südkorea sind schließlich bedeutend größere Stadien mit Bussen erschlossen worden.

### Wohin sonst mit dem Geld?

Der VRS zahlt sehr viele Planungskosten vorab aus eigener Tasche, weil es schnell gehen soll. So werden jetzt wieder 360.000 Euro für einen zweigleisigen Abschnitt der S 13 vorgesehen, ohne die der Takt durch die neue S-Bahn-Haltestelle durcheinander kommen würde. Diese Gelder könnten besser in Projekte

gesteckt werden, die alle einen höheren Nutzen für die Fahrgäste haben. So für

- den S-Bahn-Westring,
- den Umbau des Bahnhofs Süd mit besseren Zu- und Aufgängen,
- eine neue S-Bahn-Haltestelle Aachener Straße,
- eine S-Bahn-Haltestelle Berliner Straße mit Verknüpfung zur Stadtbahnlinie 3,
- zwei neue Haltestellen (Niehler und Bolternsternstraße) auf der Gürtelbahn 13 im Kölner Norden oder
- die neue Querbahn zwischen Aachener Straße und Vogelsang, um das neue Dienstleistungszentrum in Braunsfeld besser zu erschließen.

Überall gibt es einen höheren Nutzen für die Verkehrsunternehmen, für die Fahrgäste und auch für die WM. Doch alle wollen aufs freie Feld.

Nein, nicht alle. Der Erftkreis und die Stadt Frechen sind von der Planung wenig begeistert. Die Grünen in Lindenthal lehnen das Projekt ab und der VCD Köln & Umgebung hat eine kritische Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren eingebracht. Wir können nur hoffen, dass die wegrennende Zeit das Projekt noch stoppt, wenn es die Einsicht nicht ist.

Roland Schüler



# Anzeige



## VCD-Konzept für Fahrgastorientierung Erst gelobt und dann ...?

Durchweg positiv reagierten Presse und Verantwortliche auf unser Konzept zur besseren Fahrgastorientierung (siehe RHEIN-SCHIENE Sommer '03). Die KVB lud uns daher zu einer großen Runde mit Stadt, VRS und den betroffenen Verkehrsbetrieben ein, um die Möglichkeiten einer Umsetzung unserer Ideen zu diskutieren. Die Bilanz der Gespräche fällt allerdings eher ernüchternd aus:

- Die von uns vorgeschlagenen **Hinweisschilder** in den Bahnhöfen sind zwar eine erhebliche Verbesserung für die Fahrgäste, kosten aber Geld. Eine Realisierung ist bestenfalls in kleinen Schritten zu erwarten.
- Die Einführung einer nachvollziehbaren **Liniennummerierung** ist nur dann kostenneutral, wenn sie zeitgleich mit der Änderung der Linienwege durchgeführt würde. Für die aktuelle Netzreform war laut Stadt und KVB der Zug im Frühsommer jedoch bereits abgefahren: Die Zahlen auf den Stadtbahnlinien, so „lernten“ wir, sind ein Politikum erster Ordnung. Entsprechende politische Beschlüsse seien nicht innerhalb weniger Monate zu bekommen. So werden die jetzt

parallel verkehrenden Ringbahnen nicht an ihren Nummern (z. B. 10, 11, 12) zu erkennen sein, sondern 6, 12 und 15 heißen.

- Es bleibt das Farbkonzept für den **Linien-Netzplan**. In der neuen Auflage sind VCD-Vorschläge umgesetzt worden, worauf auch der VRS auf seiner Homepage hinweist: Parallel fahrende Linien sind an ihren ähnlichen Farben zu erkennen – ein Schritt zur besseren Lesbarkeit der VRS-Graphik.

Für unsere anderen Ideen gilt die Frage: Hält bei den Verantwortlichen die Begeisterung so lange an, dass eines Tages auch die Fahrgäste profitieren werden? Oder ereilt unser Fahrgast-Orientierungskonzept das gleiche Schicksal wie derzeit unser Chorweiler-Buskonzept (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 28 und 30): erst hoch gelobt und dann ab in die Schublade? Vielleicht helfen ja in beiden Fällen ein paar Anfragen von VCD-Mitgliedern bei den örtlichen Politikern, bei der Stadt oder bei der KVB?

Die Graphiken zu unserem Fahrgast-Orientierungskonzept können unter [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de) eingesehen werden.

Volker Kunstmann

## Bahn AG Chaos bei der Information der Fahrgäste

Ein Kabelbrand am späten Montagabend des 23. September vor dem Kölner Hauptbahnhof legte den Bahnbetrieb lahm. Und nicht nur den, sondern vor allem die Informationspolitik.

Über Lautsprecher kam eine Information um 22.20 Uhr und danach nie mehr wieder. Keine Information, was von Bahnseite getan wird, wie groß der Schaden, welche Auswirkungen, welche Hoffnung. Absolutes Schweigen. Plötzlich einfahrende Züge auf irgendwelchen Gleisen wurden von den Fahrgästen nur zufällig wahrgenommen. Ansagen erfolgten nach dem Zufallsprinzip.

Die Bahnsteigaufsicht und die Auskunft hatten keine Chance, den zunehmend wütend werdenden Reisenden etwas zu sagen, denn das Informationsmanagement bei Störfällen versagte – und dies nicht zum ersten Mal.

RolandSchüler

## Europabusse Haltestelle wird verlegt

Unbekannte Folgen und Kosten der Nord-Süd-U-Bahn: Der internationale Busverkehr, die Europabusse, sollen vom Breslauer Platz verschwinden und irgendwo in Köln enden.

So begrüßen wir dann unsere internationalen Gäste am Rande der Stadt in Rondorf oder Lindweiler.

Kosten der Maßnahme: ca 1,5 Mill Euro netto ohne eventuellen Grunderwerb und verkehrliche Anbindung. Und ohne Zuschüsse, da internationale Busbahnhöfe nicht gefördert werden.

RolandSchüler

## Linie nach Rostock eingestellt Schade, Connex!

Nach nur fünf Monaten ist der InterConnex 3 Ende Oktober eingestellt worden.

Auf der täglich bedienten Mammutstrecke Neuss – Köln – Siegen – Gießen – Kassel – Nordhausen – Berlin – Rostock wurde eine durchschnittliche Auslastung von 45 Prozent erreicht. Notwendig sei laut Connex eine Besetzung von 60 Prozent.

An der Einstellung ist zu kritisieren, dass außer beim Start des Angebots überhaupt keine Werbung gemacht wurde. Mit einigen Anzeigen in der örtlichen Presse der Haltebahnhöfe hätte die Nutzung erheblich gesteigert werden können. Eigentlich sind 45 Prozent Aus-

lastung bei einem kaum bekannt gemachten Zug zudem sensationell viel.

Der eigentliche Grund für das Ende des Zugs ist bedauerlicherweise der gleiche wie bei der Einstellung der InterRegios durch die DB. Während die Deutsche Bahn die InterRegio-Wagen brauchte, um noch ältere IC-Wagen zu ersetzen, benötigt Connex die beiden Zuggarnituren der Kölner Linie für den Flensburg-Express („Flex“). Dieser Zug fährt als InterRegio-Ersatz seit Jahresbeginn zwischen Hamburg und Flensburg. Der Betreiber musste nach einem halben Jahr Insolvenz anmelden und Connex übernimmt die Bedienung der Strecke.

Kay Queetz

22. September 2003

# Autofreier Tag auf der Roonstraße

Jedes Jahr am 22. September, dem europaweiten autofreien Tag, gehen Stadt und Verkehrsinitiativen unterschiedliche Wege, um an diesem Tag ein Stück Autoverkehrsfläche für den Menschen nutzbar zu machen.

Die Stadt verteilte dieses Jahr an Autofahrende, die ihr Auto am P+R-Platz abstellten, eine Frühstückstüte und eine Kölner Tageszeitung. Aber auch für Radfahrende fielen einige Brötchenkrümel ab. An verschiedenen Kreuzungen in der Stadt wurden sie am Morgen mit der Tüte überrascht. So kamen auch ständig umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzende Menschen in den Genuss eines Geschenks.

## Erfolgreiche Aktion

Das Forum Kölner Verkehrsinitiativen, in dem der VCD Köln mitarbeitet, wählte dieses Jahr die viel befahrene Roonstraße am Rathenauplatz aus. Zusammen mit der Bürgergemeinschaft Rathenauplatz wurde diese Straße zwischen Lindenstraße und Zülpicher Straße von

13.00 bis 16.00 Uhr gesperrt. Ein voller Erfolg. AnwohnerInnen kamen aus ihren Wohnungen und fragten sich, warum es so plötzlich so ruhig sei. Und genossen die Stunden ohne Autolärm im Septembersonnenschein.

## Bebauungsplan geändert

Aktueller Anlass für die Sperrung war der Bebauungsplan der Stadt Köln. Er sah vor, wegen des hohen Autoverkehrs und der damit verbundenen Abgase das Wohnen im Erdgeschoss und im ersten Stock zu verbieten. Und davon sind nicht wenige Mieter und Hausbesitzer betroffen. Der VCD empfindet dies als interessante Verdrehung des Verursacherprinzips. Anstatt dass die stinkenden Autos aus dem Viertel weichen, sollen die Menschen weg. Der starke öffentliche Protest und die Aktion auf der Roonstraße haben dazu geführt, dass diese Vorgabe nun aus dem Bebauungsplan entfernt wird. Zudem hat die Bezirksvertretung Innenstadt auf



Autolärmfreie Roonstraße am 22. September

Antrag der Grünen mit SPD-Zustimmung beschlossen, die Anzahl der Fahrspuren in der Roonstraße von vier auf zwei zu reduzieren. Dies hat im Bereich der Kreuzung mit der Moltkestraße schon aufgrund eines Baukranes auf der Fahrbahn ein halbes Jahr gut funktioniert – ohne Stau. Einstimmig mit Stimmen auch der CDU wurde der Radfahrstreifen beschlossen. Nun liegt es am zuständigen Rat, den Forderungen von BürgerInnen, Verkehrsinitiativen und Politik zu folgen.

Roland Schüller



## Kölner Ärgernisse



Der Hauptradweg zwischen Neumarkt und Heumarkt wird ohne Alternativen radikal gesperrt.

## BYPAD

# VCD an Überprüfung der Kölner Radverkehrspolitik beteiligt

Derzeit lässt die Stadt Köln ihre Radverkehrspolitik unter Mitwirkung des VCD von externen Beratern überprüfen.

Das angewandte Verfahren namens BYPAD (Bicycle Policy Audit) ist ein Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Es basiert auf internationaler Best Practice, einem Überblick über die besten angewandten Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik. Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrspolitik in einer Stärken- und Schwächen-Analyse selber auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür,

wie sie ihre künftige Politik verbessern können.

Es gibt auch bereits ein Zwischenergebnis: Auf der BYPAD-Entwicklungsleiter erreicht die Stadt Köln einen mittleren Wert, nämlich die Stufe 2 bis 3 auf einer Skala zwischen 0 und 4. Dies bedeutet, dass sich die Radverkehrspolitik der Stadt Köln insgesamt auf einer Zwischenstufe zwischen einem isolierten und einem system-orientierten Ansatz befindet. Das endgültige Ergebnis wird im Dezember dieses Jahres erwartet. Der VCD wird darüber ausführlich berichten.

Hans-Georg Kleinmann,  
VCD-Vertreter in der  
BYPAD-Evaluationsgruppe



## Kölner Südbrücke Sperrung der Nordseite für Fußgänger und Radfahrer

Vor einigen Wochen konnte man wenigstens noch lesen, weshalb der Nord-Aufgang an der Südbrücke geschlossen ist: „Gesperrt wegen baulicher Mängel“. Dass dieses Hinweisschild – zumindest auf der Poller Seite – inzwischen mit Graffiti zugesprüht ist, macht die Sachlage nicht unbedingt schlimmer.

Die Bundesbahn ist Eigentümerin der Brücke, aber die Stadt Köln ist für die Instandhaltung zuständig. Da jeder weiß, wie es um die finanzielle Situation der Stadt Köln bestellt ist, besteht wenig Hoffnung, dass sich in nächster Zeit etwas ändern wird.

So müssen sich Radfahrer, Fußgänger und Jogger den schmalen Weg an der Südseite der Brücke teilen. Und das führt, besonders wenn sich 2 Radfahrer begegnen, zu gefährlichen Situationen, da zwischen den beiden Lenkern nur wenig Platz bleibt.

Als Alternative bleibt nur, auf die Severins- oder Deutzer Brücke auszuweichen und damit einen größeren Umweg in Kauf zu nehmen. Ein großes Ärgernis, zumal eine Änderung dieses fast unhaltbaren Zustandes nicht in Sicht ist.

Helga Jochems



Geschlossener Aufgang zur Südbrücke

## Telefonnummern ...

### Stadt Köln

Ampelfee	0221 - 221-2 44 84
Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)	0221 - 221-2 73 36
Fahrradbeauftragter	0221 - 221-2 71 31

### NRW-Hotline

Fahrplanauskunft alle Busse und Bahnen in NRW (auch KVB)	01 803 - 50 40 30 (9 ct/Minute)
--	---------------------------------

### Deutsche Bahn AG

Rufnummernauskunft der DB (hier auch Schalteröffnungszeiten)	030 - 297-0
Reiseservice (Auskunft + Fahrkarten)	11 8 61 (60 ct/Minute)
Dasselbe für Bahncardhaber	01805 - 34 00 35 (12 ct/Minute)
Elektronische Auskunft DB	0800 - 1 50 70 90 (gratis)
Beschwerden DB	01805 - 19 4 19 5 (12 ct/Minute)
Vandalismus bei DB (BGS)	01805 - 23 45 66 (12 ct/Minute, bis 500 Euro Belohnung)
Radfahrer-Hotline DB	01805 - 15 14 15 (12 ct/Minute)

### KVB

Telefonzentrale	0221 - 547- 0
Beschwerden	0221 - 547-3360
Fax für Beschwerden	0221 - 547-31 25
Vandalismus bei KVB	0221 - 547- 12 34

### VRS

VRS Telefonzentrale	0221 - 2 08 08-0
---------------------	------------------

## ... und Internet-Adressen

Schlichtungsstelle Nahverkehr, Verbraucherzentrale NRW	<a href="http://www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de">www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de</a> (Tel.: 01805 - 67 45 67)
Deutsche Bahn AG	<a href="http://www.bahn.de">www.bahn.de</a>
KVB	<a href="http://www.kvb-koeln.de">www.kvb-koeln.de</a>
VRS	<a href="http://www.vrs-info.de">www.vrs-info.de</a>
VRR	<a href="http://www.vrr.de">www.vrr.de</a>
AVV	<a href="http://www.avv.de">www.avv.de</a>
VCD	<a href="http://www.verkehrsclub-deutschland.de">www.verkehrsclub-deutschland.de</a>
VCD-Kreisverband KölnUmgebung	<a href="http://www.vcd-koeln.de">www.vcd-koeln.de</a>
ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln	<a href="http://www.bpc.de/ask">www.bpc.de/ask</a>
ProBahn	<a href="http://www.pro-bahn.de">www.pro-bahn.de</a>
Allgemein	<a href="http://www.nahverkehr-online.de">www.nahverkehr-online.de</a> <a href="http://www.verkehrsinfo.nrw.de">www.verkehrsinfo.nrw.de</a>

## Anzeige



## Radstation am Hauptbahnhof Endlich eröffnet!

Anlässlich der Eröffnung führte Kay Queetz für die RHEIN-SCHIENE ein Interview mit Ralf Krone, dem Projektleiter der Fahrradstation am Hauptbahnhof.

**RS:** Wer arbeitet noch bei Ihnen?

**Krone:** Ich bin Diplom-Sozialarbeiter, meine Stelle wird aus dem „Equal“-EU-Programm für Köln finanziert. Daneben gibt es eine halbe Sozialpädagogenstelle, dann zwei Stellen für junge Erwachsene, finanziert aus dem Landesprogramm „Jugend in Arbeit“. Vier junge Erwachsene haben ABM-Stellen.

Besonders wichtig ist für uns als Qualitätsmerkmal eine ABM-Stelle: unser Zweiradmechanikermeister, wir sind Meisterbetrieb.

**RS:** Ich habe am Hauptbahnhof kein Hinweisschild zur Radstation gesehen.

**Krone:** Leider. Es gibt Schilder in weiterer Entfernung, direkt am Breslauer Platz werden von Stadt und Bahn erst noch Schilder aufgehängt.

Wir sind aber leicht zu finden: Ausgang Breslauer Platz Richtung Rhein, gegenüber McDonalds in den Bahnbögen.

**RS:** Welche Angebote haben Sie?

**Krone:** Das Fahrradparken kostet am Tag 70 Cent, im Monat 7 Euro und im Jahr 70 Euro. Die Radvermietung kostet eine Stunde 2 Euro, einen Tag 10 Euro und eine Woche 40 Euro.

Hierbei gibt es bei Vorlage des VCD-Mitgliederausweises (GoCard) 10 Prozent Rabatt und die Kautions von 100 Euro entfällt.

**RS:** Sie reparieren auch Fahrräder, was kostet das?

**Krone:** Richtig. Wenn Sie uns das Rad vorbeibringen, geben wir Ihnen am selben Tag kostenlos einen telefonischen verbindlichen Kostenvoranschlag. Außerdem erhalten Sie für die Dauer der Reparatur ein kostenloses Mietrad.

Die Preise werden sehr gerecht in Arbeitsminuten abgerechnet. Beispiel: Einfaches Prüfen der Lichtanlage 2 Euro. Komplette Instandsetzung der Lichtanlage 12 Euro, ggf. plus Material.

Wir bieten auch Komplettinspektionen an, die für die Sicherheit und zur Werterhaltung des Rades regelmäßig zu empfehlen sind.

**RS:** Herr Krone, ich danke für das Gespräch und wünsche Ihnen viel Erfolg.

Kay Queetz

### Kommentar Zwar verspätet, aber noch vor Düsseldorf

Fünf Jahre lang wurde die Fahrradstation am Kölner Hauptbahnhof geplant und von der Stadtverwaltung verzögert. Immer wieder wurde durch Aktionen von ADFC und VCD, von Einzelpersonen und durch Presseartikel auf die unvollendete Geschichte hingewiesen.

Seit 1. November 2003 ist sie geöffnet. Betrieben von In Via, einer Caritasgesellschaft, bietet sie einen vollen Service rund ums Rad. Und viel Sicherheit für alle, die ihr Rad am Hauptbahnhof abstellen – sei es für ihre Reise oder weil sie täglich mit dem Zug anreisen und in Köln mit dem Fahrrad weiterradeln.

Sogar im Umfeld des Hauptbahnhofs wurden Hinweisschilder auf die Radstation aufgestellt. Damit sie überhaupt mit dem Fahrrad legal zu erreichen ist, wurden einige Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet.

Kann sich die fahrradfreundliche Stadt Köln nun auf den unverdienten Lorbeeren ausruhen? Köln könnte weitere Fahrradstationen vertragen, so am Bahnhof Süd für die Universität und die Südstadt, am Bahnhof Ehrenfeld für den Arbeitsschwerpunkt im Rahmenplangebiet Braunsfeld/Ehrenfeld, in Köln-Deutz für den rechtsrheinischen Raum.

Können die auch noch vor der Station in Düsseldorf kommen?

Roland Schüler



**RS:** Herr Krone, die Radstation ist sehr schön geworden, ich bin beeindruckt. Aber warum hat es von der Planung bis zur Eröffnung fünf Jahre gedauert?

**Krone:** Bei Fahrradstationen ist es üblich, zuerst einen Betreiber zu suchen und dann zu bauen.

In Köln ist der umgekehrte Weg beschritten worden. Das hat sich als problematisch erwiesen. Für die Festlegung der Ausschreibungskriterien und die Auswahl von In Via als Betreiber hat die Stadtverwaltung sehr lange gebraucht. Erschwerend kam Anfang des Jahres die unsichere Haushaltslage hinzu.

**RS:** Hätten Sie ohne Unterstützung von VCD und ADFC überhaupt schon geöffnet?

**Krone:** Nein, erst durch die wiederholten Nachfragen aus Politik und Öffentlichkeit ging es zum Schluss sehr schnell. Anfang Oktober hatten wir den Mietvertrag, seit dem 1. November haben wir geöffnet.

**RS:** Wer ist „In Via“?

**Krone:** In Via ist der „Verband katholischer Mädchensozialarbeit“.

Entgegen der historischen Bezeichnung arbeiten in der Radstation auch junge männliche Erwachsene. Insgesamt zehn „schulmüde“ Jugendliche, die bis zu zwei Jahre die Schule verweigert haben, arbeiten hier. Zur Hälfte ihrer Arbeitszeit erhalten sie Unterricht. Dabei bemühen wir uns, paritätisch weibliche und männliche Jugendliche einzusetzen.



Radstation am Hauptbahnhof:  
Zufahrt über Breslauer Platz

## Radverkehr in Köln

**VCD in städtischer Velorunde vertreten**

Mehrmals im Jahr findet die so genannte Velorunde statt. Bislang trafen sich hier städtische Mitarbeiter aus den Abteilungen, die mit dem Fahrradverkehr zu tun hatten. Vor kurzem hat die Velorunde erstmals auch den VCD ein-

geladen. Wir hoffen, dass wir hierbei auch einen Beitrag dazu leisten können, den Fahrradverkehr in Köln und Umgebung nach vorne zu bringen.

Dabei können alle unsere Mitglieder mitarbeiten und uns Mängel sowie Ver-

besserungen melden. Dazu dient der nachfolgende Mängelbericht. Auch Nicht-Kölner können sich beteiligen: Wir werden die Mängel an die örtlichen Fahrradbeauftragten weiterleiten.

*Hans-Georg Kleinmann*

**Radverkehr – Mängelbericht**

**Ort des Mangels** (Stadtteil, Straße, Hausnummer):

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Verbesserungsvorschläge** zu nebenstehenden Mängeln oder Sonstigem, z. B. Einbahnstrassen öffnen, durchlässige Sackgassen kennzeichnen, „Radfahrer frei“, Verkehrsberuhigung

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Art des Radweges:**

- kein Radweg vorhanden
- Bordstein-Radweg
- auf dem Gehweg abmarkiert
- selbstständiger Radweg
- auf der Fahrbahn abmarkiert

**Skizze:**

**Art des Mangels:**

- Schlaglöcher
- Bordstein schlecht abgesenkt
- Baumwurzelaufruch
- Radweg ist zu schmal
- Radwegführung ist zu kurvig
- fehlende Beleuchtung
- Unebenheiten (Kanaldeckel, Flicker, ...)
- Hindernisse auf dem Radweg
- Verkehrszeichen zu tief
- Radweganfang schlecht gestaltet
- Beschilderung unklar
- Radwegmarkierung fehlt
- Radweg ist zugewuchert
- Radweg ist nicht gereinigt
- Fahrradwegweisung fehlt
- Fahrradwegweisung unzureichend
- Autos parken auf/am Radweg
- fehlende Abstellanlagen
- schlechte Abstellanlagen
- blockierte Abstellanlagen durch Schrottfahrräder/Motorräder
- Radfahrerampel fehlt
- Ampelschaltung ungünstig
- Sonstiges:

**Für Rückfragen:**

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

**Bitte einsenden an:**

VCD Köln und Umgebung e.V.

Melchiorstrasse 3

50670 Köln

# Cambio hat Rekord beim Kundenzuwachs

## Auch die Deutsche Bahn drängt auf den Markt

# Autoteilen liegt im Trend

**Cambio CarSharing ist dem VCD Köln seit vielen Jahren freundschaftlich verbunden. Jetzt präsentieren die Kölner Teil-Auto-Profis eine Rekordzahl an neuen Kunden. Allein im Oktober konnten 134 neue Kunden aus Köln und Umgebung für cambio gewonnen werden, so dass sich die Anzahl der Kunden auf 4.100 erhöht hat.**

Doch die Konkurrenz schläft nicht. Vor kurzem hat auch die Bahn-Tochter DB Carsharing zwei Stationen am Hauptbahnhof und am Deutzer Bahnhof eröffnet und renommierte Autovermieter wie Sixt und Avis bieten seit wenigen Wochen Billigtarife an. Ulrich Ferber, Geschäftsführer bei cambio in Köln, sieht die neue Konkurrenz jedoch gelassen. „Wir führten zwei Jahre lang Gespräche mit der Bahn, mit dem Ziel einer Kooperation beim CarSharing, wie sie in anderen Städten existiert“, so Ferber im RHEIN-SCHIENE-Interview. „Doch letztlich konnten wir keine gemeinsame Linie finden. Wir sehen DB Carsharing auch eher als Konkurrenz zu den klassischen Autovermietern, nicht für uns.“

### Neue Angebote von cambio

Ferber betont stattdessen das eigene, wieder ausgeweitete Angebot. Kürzlich wurden zwei neue Stationen in Köln eröffnet, „Subbel“ an der Kreuzung Subbelrather Straße/Ehrenfeldgürtel sowie „Zeughaus“ am Appelhofplatz. Damit stehen für cambio-Kunden, zu denen auch die Stadt Köln und das Land NRW gehören, jetzt Autos an insgesamt 21 Stationen zur Verfügung. Besonders wichtig ist für cambio die neue Station „Subbel“. „Hier haben wir erstmals eine neue Station in enger Kooperation mit der GAG eröffnet. Zweitausend GAG-Mieter in Ehrenfeld, Neu-Ehrenfeld und Ossendorf wurden durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft über die neue Station informiert, verbunden mit dem Angebot, ohne die sonst übliche Aufnahmegebühr Mitglied bei cambio werden

zu können. Das ist für cambio besonders interessant, da wir hoffen, damit langfristig auf den städtischen Stellplatzschlüssel einwirken zu können.“ Ferber hofft also nicht nur auf zusätzliche Kunden für cambio durch diese Kooperation. Nach seiner Erfahrung sinkt die Anzahl der Autos, die pro Wohneinheit existieren, wenn CarSharing angenommen wird. Er hofft, dass dadurch langfristig weniger Stellplätze vorgeschrieben werden könnten. Als Folge würden die Investitions-, aber auch die Nebenkosten des Wohnens sinken. Davon würden dann alle Kölner profitieren.

Eine Konkurrenz zu cambio sind vielleicht die „Großen Autovermieter“. Als VCD-Mitglied erhält man zum Beispiel bei Hertz und Europcar Rabatt, wenn man seinen Mitgliedsausweis vorlegt. Weiter gegangen ist man noch bei cambio, die vor einigen Wochen eine enge Kooperation mit Hertz eingegangen sind. Ziel ist eine bessere Auslastung des Fuhrparks. Es gibt über Hertz die Möglichkeit der Einwegbuchung und besonders zu nachfragestarken Zeiten am Wochenende hat die Kooperation für beide Seiten Vorteile. Buchungen können mit der cambio-Karte (also ohne Kreditkarte) und direkt über die cambio-Buchungsmaske im Internet erfolgen. Es ist zu erwarten, dass die neuen „Billigtöchter“ der großen Autovermieter, also Sixt (von Sixt) oder Avis Basic (von Avis) den Markt aufmischen. Doch auch hier bleibt Ulrich Ferber sehr gelassen und weist auf die zahlreichen Pferdefüße dieser Billigangebote hin.

### Auch in Köln ist DB Carsharing jetzt präsent

Wer den Kölner Hauptbahnhof Richtung Dom verlässt, wird die neue Parkfläche der DB Carsharing, die sich hier, wie auch am Deutzer Bahnhof, in sehr exponierter Lage befindet, kaum übersehen können. Die RHEIN-SCHIENE führte dazu ein Interview mit einem Mitarbeiter der DB Carsharing aus Halle/Saale.

Durch die Entscheidung der DB AG, auch ins Carsharing einzusteigen, suchten die Geschäftsführer der damals im Frühjahr 2001 gerade neu gegründeten DB Rent GmbH, die für den Aufbau von DB Carsharing verantwortlich ist, nach Know-how-Trägern und vorhandener Infrastruktur, auf deren Grundlage eine Servicezentrale für das „DB-Produkt“ aufgebaut werden konnte. Sie wurden bei „teilAuto“ e. V. in Halle/Saale fündig.

Die Buchungszentrale des Vereins „teilauto“ in Halle, also das dortige Pendant zu cambio in Köln, wurde im August 2001 zur Servicezentrale der DB Rent. Das Produkt „DB Carsharing“ startete dann schrittweise ab Dezember 2001.

Parallel dazu existiert weiterhin „teilAuto“, so wie viele andere Carsharing-Organisationen, die mit der DB Rent kooperieren – nur eben nicht cambio (in Köln und anderen Städten). Die Motivation für „teilAuto Halle“ war dabei, dass das Carsharing hin zu einem einheitlichen System in Deutschland wächst, so wie es in der Schweiz ein einheitliches System, das der Mobility, schon seit einigen Jahren gibt.

Die Strategien der DB und der klassischen Carsharer unterscheiden sich, was auch in den Tarifen zum Ausdruck kommt. So geht der DB Carsharing-Tarif im Vergleich zu den sonst üblichen Tarifen doch deutlich stärker in Richtung konventionelle Autovermietung, bei der letztendlich bei der Preisberechnung stärker die Zeit als der Weg zählt. Es ist daher so, dass der klassische Carsharing-Nutzer mit den lokalen Tarifen meist günstiger fährt.

### Mehr Infos

cambio: Tel. 952 11 78,  
www.cambiocar.com  
DB CarSharing: Tel. 01801 - 28 28 28,  
www.dbcarsharing.de oder  
im Kölner VCD-Büro, Tel. 739 39 33.

Eberhard Blocher



## Ausflugstipps

# Wohin im Winter?

Auch wenn es drinnen noch so gemütlich ist, irgendwann möchte man auch etwas unternehmen. Hier einige Ideen, die auch im Winter Spaß machen können.

### 1. Der Klassiker: die historische Altstadt von Bad Münstereifel

Leicht zu erreichen mit der Bahn: einmal Umsteigen in Euskirchen. Münstereifel liegt noch im VRS-Tarifgebiet.

Der Bereich innerhalb der teilweise begehbaren Stadtmauer ist fast autofrei, zahlreiche Restaurants und Cafés laden zu einem Aufwärm-aufenthalt ein.

**Infos:** [www.bad-muenstereifel.de](http://www.bad-muenstereifel.de)

### 2. Die Müngstener Brücke

Imposante Stahlbogenbrücke, vor über 100 Jahren gebaut, um die Städte Solingen und Remscheid mit der Eisenbahn zu verbinden.

Anfahrt mit einmal Umsteigen in Solingen-Ohligs. Bis Ohligs gilt der VRS-Tarif, beim Umsteigen eine VRR-Fahrkarte am Automaten ziehen. Vom Haltepunkt Solingen-Schaberg einfach den Wanderweg in Fahrtrichtung weiterlaufen, nach 500 Metern geht es abwärts ins Tal der Wupper. Unten angekommen, bietet sich ein spannender Blick auf die riesige Brückenkonstruktion.

Einzelne Ausflugslokale gibt es wie vor 100 Jahren noch heute, ebenso die süßen Brezeln an der Souvenir-Bude. Immerhin ist dies noch heute die größte Stahlgitterbrücke Deutschlands und sogar der Kaiser kam zur Eröffnung.

Ein ausgeschilderter Wanderweg führt entlang der Wupper bis Schloss Burg.

Es gibt aber auch die Möglichkeit, Waldwege den Berg wieder hinauf zu laufen bis Solingen-Burg. Von dort fährt der O-Bus (Oberleitungsbus mit Elektro- statt Dieselmotor) zurück nach Solingen-Mitte und Ohligs.

**Infos:** [www.muengstener-bruecke.de](http://www.muengstener-bruecke.de)

### 3. Oberhausen!

Bei den KölnerInnen nicht unbedingt als Freizeit- und Erholungsort bekannt, aber inzwischen zu unrecht. Die Missfits kommen „von hier her“.

Oberhausen ist mit dem RE 5 (Rhein-Express) von Köln aus ohne Umsteigen erreichbar. Die Stadt liegt im Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) also DB-Ticket lösen oder gegebenenfalls Schönes-Wochenende-Ticket.

Direkt am Hauptbahnhof (Ausgang Rückseite) liegt das Rheinische Industriemuseum. Es zeigt die Entwicklung der Industrie im Ruhrgebiet auch unter Sozial- und Umweltaspekten.

Geht man vorne am Haupteingang aus dem Hauptbahnhof nach links, findet man die Haltestelle der neu gebauten Schmalspurstraßenbahn zum Konsumparadies „Centro“. Europas größtes Einkaufszentrum durfte auf der stillgelegten Industriefläche nur gebaut werden, wenn eine Straßenbahn dorthin neu eingerichtet wird. So wurde auf einer der im Ruhrgebiet zahlreichen stillgelegten Güterbahnen eine Nahverkehrs-Trasse angelegt. Neben der Straßenbahn fahren darauf auch alle Busse nach Sterkrade.

An der Haltestelle „Centro“ liegt die „Neue Mitte Oberhausen“. Auf der in

Fahrtrichtung linken Seite ist hinter der Arena Oberhausen der Gasometer zu sehen. Wenn der Wind nicht zu stark weht, empfiehlt sich ein Besuch. Von dort oben hat man einen phantastischen Fernblick über das westliche Ruhrgebiet bis nach Essen. Auch die Innenbesichtigung dieses Industriedenkmals lohnt sich, nicht nur während der dort zahlreich stattfindenden Ausstellungen.

Nach Erfüllung der Konsumentpflichten im Centro erreicht man dessen Hinterausgang. Von dort bietet sich ein Spaziergang zu „Olga“ an. Die ehemalige Oberhausener Landesgartenschau ist über einen Fußweg mit Überqueren des Rhein-Herne-Kanals, der Emscher und der Autobahn auf einer neuen „Tausendfüßler“-Brücke erreichbar. Die Wege sind gut ausgeschildert, auch Wanderkarten hängen dort. Olga hat eine eigene Straßenbahnhaltestelle für die Rückfahrt.

Für Bahninteressierte: Die Straßenbahn fährt vom Oberhausener Hauptbahnhof aus auch in die andere Richtung. In etwa 20 Minuten erreicht man nach vielen Kurven und Berg- und Talfahrt die Innenstadt von Mülheim an der Ruhr.

**Infos:** [www.oberhausen.de](http://www.oberhausen.de)

Kay Queetz



# Anzeige

## Zukunft des Kölner Westens

# Rahmenplan Braunsfeld/Ehrenfeld

**Mehrere große Investoren verändern seit Jahren das Gesicht des alten Industriegebiets Braunsfeld/Ehrenfeld. Wo früher an der Werkbank malocht wurde, entstehen jetzt Dienstleistungsarbeitsplätze am Schreibtisch. Auf gleicher Fläche mehr Arbeitsplätze und damit mehr Autoverkehr?**

50.000 Arbeitsplätze sollen in den nächsten Jahren in dem Gebiet, das so groß ist wie die Kölner Innenstadt, angesiedelt sein. Doch das bestehende Straßennetz verkraftet nicht einmal 35.000 neue Arbeitsplätze. Was tun – neue Straßen bauen, alte Straßen mehr belasten?

### Der Bürgerplan West

Wo früher eine Initiative für die Beruhigung **ihrer** Straße kämpfte und den Autoverkehr lieber auf andere Straßen verlagern wollte, wurde im Kölner Westen ein anderer Weg gegangen. BürgerInnen erarbeiteten **im Konsensus** einen eigenen Bürgerplan für das gesamte Gebiet.

Alle Beteiligten wollten, dass so wenig Autoverkehr wie möglich entsteht. Mehr Wohngebiete war daher ihre zentrale Forderung, denn wenn Wohnen und Arbeiten wieder zusammenkommen, bedeutet dies weniger Verkehr. Auch ansiedelnde Firmen wollen gerne ihre Beschäftigten in der Nähe wohnen haben.

Grünflächen und Bäume sollen für ein angenehmes Wohn- und Arbeitsumfeld sorgen. Rad- und Fußwege erschließen das Gebiet sinnvoll auf alten Eisenbahntrassen abseits der Straßen und stellen gute Verbindungen in die Nachbarstadtteile oder zu wichtigen Haltestellen wie dem Bahnhof Ehrenfeld her.

Das Straßenbahn- und S-Bahnnetz soll aufgewertet werden und ergänzt werden durch neue Buslinien sowie eine neue Straßenbahnstrecke auf der HGK-Güterbahn von der Aachener Straße durch das Gebiet zum S-Bahn-Haltepunkt Köln-Müngersdorf und weiter bis Vogelsang.

Wichtig fanden die BürgerInnen ferner, dass an den Haltestellen Köln-Müngersdorf und Bahnhof Ehrenfeld Fahrradabstellanlagen, vielleicht sogar Fahrradstationen entstehen.

### Intensive Bürgerbeteiligung

Der Bürgerplan West überzeugte durch seine Qualität und seinen konsensualen Ansatz Politik, Teile der Verwaltung und auch einige Investoren. Die Bürgergruppen erreichten daher eine Zusage des NRW-Bauministers Vesper, eine vertiefte Meinungsbildung zwischen Stadtverwaltung (Rahmenplan), Bürgergruppen (Bürgerplan West) und Investoren zu finanzieren. 15.000 Euro gab das Ministerium, die gleiche Summe steuerte die Stadtverwaltung bei.

Es wurde eine intensive Bürgerbeteiligung mit allen Akteuren. An fünf Abenden diskutierten an runden Tischen Mitarbeiter und Leiter der Verwaltung, Politiker aus Rat und Bezirken, Bürgerplanakteure, Interessierte und Investoren über „Wohnen“, „Grünflächen und Ökologie“, „Industrie und Gewerbe“, „Gewerbe und Handel“ und „Verkehr“.

### Vorschläge des VCD

An allen Abenden war der VCD mit an den Tischen und hat zum Thema „Verkehr“ in Anlehnung an den Bürgerplan seine Vorschläge eingebracht. Grundlage der Verkehrsplanung für ein solches Gebiet sollte eine Aufteilung der Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen von über 80 % umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und weniger als 20 % Autoverkehr sein – also die Innenstadtwerte Kölns. Zur Erreichung dieses Ziels können die folgenden Maßnahmen beitragen:

- Das **Fuß- und Radwegenetz** ist gemäß den Vorschlägen des Bürgerplans West und des städtischen Rahmenplans auszubauen.
- **Bike+Ride** ist durch den Bau einer Fahrradstation am Bahnhof Ehrenfeld und ausreichend Fahrradständern und -boxen an den wichtigen Straßenbahnhaltestellen zu fördern.
- Als **zentraler leistungsfähiger Schienenanschluss** sollte die Querbahn von der Aachener Straße nach Vogelsang über die HGK-Strecke realisiert werden.

- Da die zentralen Schienenachsen am Planungsgebiet vorbeifahren, müssen **die Umsteigepunkte zu den Zubringerbussen** in den Gebieten optimiert werden.
- Die im Bürger- und im Rahmenplan vorgeschlagenen **Buslinien** sollten auf Basis von Befragungen in den Unternehmen ergänzt werden.
- Neben der Station im Technologiepark sollten weitere **Standorte für Carsharing** ausgewiesen werden.
- Für den umfangreichen und belastenden Kleinlasterverkehr ist eine Alternative in Form eines **zentralen Logistikzentrums** zu schaffen.
- Die Anzahl der **Stellplätze** ist stark zu reduzieren. Aufgrund der bestehenden und geplanten ÖPNV-Erschließung kann für alle Bauvorhaben der Stellplatzreduzierungsschlüssel Innenstadt angewendet werden. Dies verringert nicht nur den Autoverkehr, die Investoren sparen auch Gelder für Parkplätze, die nicht genutzt werden. Denn schon heute sind zentrale Parkhäuser im Gebiet nicht ausgelastet.

### Fazit

Eine solche intensive und gleichwertige Einbringung hat es bisher in Köln nicht gegeben. Alle übernahmen Verantwortung für das Gesamte, auch wenn sie einen unterschiedlichen Blickwinkel und Vorschläge hatten. So traf sich der VCD-Vorschlag, mit dem Stellplatzreduzierungsschlüssel der Innenstadt auch für dieses Gebiet zu arbeiten, mit den Interesse mehrerer Investoren, die jetzt vermehrt Job-Tickets einführen werden.

In der zusammenfassenden letzten Sitzung der Bürgerbeteiligung zeigte sich, dass in den Verkehrsfragen die größten Differenzen und Konfliktpunkte liegen. Das moderierende Planungsbüro schlug folgenden Weg vor: Für das Rahmenplanungsgebiet sollte ein städtebauliches und verkehrliches Gebietsleitbild entwickelt werden, das auch Kriterien für einen stadtrträglichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur enthält. Straßenbreiten und Knotenpunkterweiterungen sollten auf keinen Fall nur unter dem



Aspekt der Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs geplant werden. Die Bebauung sollte auf die entwickelten Kriterien abgestimmt werden. Ferner soll für das Rahmenplanungsgebiet ein Verkehrsarbeitskreis eingerichtet werden, dem neben

Verwaltung und KVB auch der VCD angehören soll.

Dies sind alles nur Vorschläge des Moderationsbüros. Die Politik muss über diese Vorschläge noch abstimmen.

*Roland Schüler* □

## Modellprojekt Autofreies Wohnen Bebauungsplan in Arbeit

Bevor mit der Bebauung des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes (EAW) Nippes begonnen werden kann, muss der Bebauungsplan fertiggestellt werden. Auf Grundlage des Aufstellungsbeschlusses des Stadtentwicklungsausschusses vom 29. April 2003 (siehe RHEIN-SCHIENE Nr. 31) wird dieser derzeit vom Stadtplanungsamt erstellt.

### Arbeitskreis begleitet Prozess

Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln (ASK) begleitet aktiv diesen Prozess, damit die besonderen Ansprüche autofreien Wohnens berücksichtigt und die planerischen Voraussetzungen für eine zügige und problemlose Realisierung des Modellprojektes gegeben sind. Seitens des Stadtplanungsamtes besteht die Bereitschaft, die Anregungen des ASK zu diskutieren sowie abzuwägen und gegebenenfalls in die Planungen zu integrieren. Der ASK sieht den Bebauungsplan, der voraussichtlich zu Beginn der zweiten Jahreshälfte 2004 verabschiedet wird, auf einem guten Weg.

Ein weiterer Schritt, der neben dem Bebauungsplan zur Realisierung des Modellprojektes notwendig ist, stellt die Verfügung über das Grundstück dar. Derzeit verhandelt ein Investor, der das Modellprojekt in Zusammenarbeit mit dem ASK verwirklichen möchte, mit der Projektentwicklungsgesellschaft Nippes GbR, die über das Grundstück für das Modellprojekt verfügt. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Sobald die Verhandlungen erfolgreich zum Abschluss gebracht sind und der Bebauungsplan fertig gestellt ist, kann mit der Realisierung begonnen werden. Der ASK wird hierüber die Interessen-

ten am autofreien Wohnen kurzfristig informieren.

Wenn Sie interessiert und noch nicht in der Mailing-Liste des ASK erfasst sind, können Sie sich unverbindlich über *Autofreie.Siedlung@koeln.de* oder schriftlich beim ASK anmelden (Fax und Anschrift auf Seite 19). Weitere Informationen finden Sie auf unserer Homepage *www.bpc.de/ask*.

### Mitgliederversammlung

Des Weiteren fand im Sommer die Mitgliederversammlung des ASK statt. Der Vorstand, bestehend aus Angela Schneider-Sedlaczek (Sprecherin) und Ralph Herbertz (Sprecher) sowie Rolf Bauerfeind (Schriftführer) und Dirk Peuschel (Kassierer), wurde entlastet und für ein weiteres Jahr im Amt bestätigt. Im Anschluss an die Mitgliederversammlung hatte der ASK Gäste zu einem Vortrag eingeladen.

Herr von Wolff, der beim Stadtplanungsamt Köln für den Bebauungsplan des EAW Nippes verantwortlich ist, schilderte den Planungsstand des Modellprojektes Autofreie Siedlung Köln auf dem Gelände des EAW Nippes aus Sicht der Stadtverwaltung. Herr Gerber von der Fa. STATTBAU in Hamburg berichtet über die gelungene Umsetzung eines autofreien Wohnprojektes in Hamburg und über die seitdem gemachten Erfahrungen. Die positiven Erfahrungen des gelungenen Projektes zeigten den Bedarf und die Qualitäten auf, die bei autofreiem Wohnen zu erzielen sind.

Der Vortrag machte Lust, möglichst bald auch in Köln so wohnen zu können. Hierzu und zu anderen autofreien Wohnprojekten können Sie sich unter *www.autofrei.de* informieren.

*Ralph Herbertz* □

## Spendenauf Eine 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. Auch in diesem Jahr zehren wir von den Rücklagen.

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! □

## VCD-Nachfahrplan Nur noch im Internet!

Wenn ihr als VCD-Mitglied gewohnt wart, kurz nach einem Fahrplanwechsel ein kleines schwarzes Heftchen zugesandt zu bekommen, so werdet ihr im Januar enttäuscht sein. Zwar gibt es im Dezember erhebliche Fahrplanänderungen bei KVB und DB, eine neue Auflage unseres Services für Nachtaktive wird es in dieser Form jedoch nicht geben.

Dies hat zwei Gründe: Einmal sind auch beim Kölner VCD – wie bei anderen Vereinen – die Spendeneinnahmen rückläufig. Zum Zweiten wird es in den Folgemonaten voraussichtlich in kurzen Abständen zu weiteren Fahrplanänderungen kommen, so dass unser Heftchen nur kurz ein verlässlicher Begleiter wäre. Wir werden jedoch versuchen, seine Internet-Version stetig, wenn auch mit etwas Verzögerung zu aktualisieren. Unter *www.vcd-koeln.de* könnt ihr dann wieder eure relevanten Nachtlinien – in einer gut lesbaren Größe – ausdrucken oder herunterladen.

*Volker Kunstmann* □



## Leserbriefe

### Zum VCD-Fahrgast-orientierungskonzept

Vielen Dank für die Übersendung des VCD-Konzepts zur besseren Fahrgastorientierung im Kölner Stadtbahnnetz. Eine hervorragende Arbeit!

Hoffen wir, dass das auch umgesetzt wird ...

*Manfred Waddey, Köln*

Als überzeugter KVB-Benutzer habe ich mit Interesse den Beitrag in der Rhein-Schiene 31 über eine neue Fahrgast-Orientierung im Kölner Stadtbahnnetz gelesen.

Ich finde die Vorschläge und Systematik überzeugend. Nur frage ich mich dreierlei Dinge:

Wenn Linie 10 und 11 eine identische Linienführung haben, nur in Longerich die Züge der Linie 10, die nicht bis zur Endstation fahren, um eine Station (eine Minute) von der Linie 11 abweichen – lohnt es sich dann, für praktisch ein und dieselbe Linie zwei unterschiedliche Nummern zu führen? In Hamburg gibt es die U-Bahn-Linie U1. Die wird im Osten geteilt, zu unterschiedlichen Endbahnhöfen. Das ist dort seit Jahrzehnten kein Problem. Niemand käme auf die Idee, die Linie in zwei zu unterteilen.

Gleiches gilt ab dem Jahr 2010 für die Linie 19 und 18 Richtung Mülheim. Hier ist doch auch die alleinige Bezeichnung Linie 18 logisch.

Über die Nord-Süd-Linien, insbesondere in der Verlängerung bis Arnoldshöhe, jetzt schon nachzudenken, ist früh. Ich weiß nicht, wo die optimistische Fahrgastprognose herkommt, entlang der Bonner Straße gleich zwei Linien zu führen, wo diese Strecke derzeit von einem Gelenkbus pro 10 Minuten bedient wird. Realistischer erscheint, hier die Linie 5 mit zwei Wagen fahren zu lassen

und eine zusätzliche Linie 17 zunächst einmal nicht extra vorzusehen, die ohnehin bis auf drei Stationen mit Linie 16 identisch wäre.

Ansonsten – wie gesagt – prima Ideen!  
*Thomas Grothkopp, Köln*

### Zu Ampeln und Kreisverkehren

Ich möchte darauf hinweisen, dass die ganze Diskussion um Kreisverkehre in Köln von der Grünen Mülheimer Bezirksfraktion ausgegangen ist. Nachdem wir die anderen Fraktionen in Mülheim von dem Thema überzeugt hatten und Ende 2000/Anfang 2001 die (...) Beschlüsse gefasst haben, haben fast alle anderen Stadtbezirke auf unsere Anregung hin einen entsprechenden Beschluss gefasst und schließlich dann auch der Stadtrat. Wir hoffen, damit der Siemens-Ampel-Connection in der Stadtverwaltung das Handwerk gelegt zu haben.

*Günter Hermkes, Köln*

### Zum Radverkehr auf der Mülheimer Brücke

Die schmalste Stelle an der Mülheimer Brücke beträgt ca. 2,40 m. Durch die Brückenpfeiler ist der Weg so unübersichtlich, dass der Gefahrenpunkt erhöht wird. Die verkehrswidrigen Radfahrer sind jetzt schon ein Sicherheitsrisiko. Durch die Erlaubnis auch in Gegenrichtung offiziell zu fahren, würde der Anteil des Gegenverkehrs erhöht und damit auch das Sicherheitsrisiko. Die Einrichtung eines gemischten Fuß- Radweges im Bereich der Pfeiler ändert hier kaum etwas. An diesen Stellen beobachtete ich über einen längeren Zeitraum, dass Erwachsene in diesem Bereich ihren Fahrradreifen aufpumpten und das Gefahrenpotential erhöhten. Auch Fahrräder mit Anhänger benötigen mehr Platz. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Raser würden von den Radfahrern genauso wenig beachtet, wie jetzt das Verbot der Gegenrichtung.

Neben der Situation auf der Brücke ist aber auch die Weiterführung an den angrenzenden Straßen gefährlich. Die Radfahrer werden z. B. verleitet, den Clevischen Ring auf der verkehrten Seite zur Post zu fahren.

*Günter Pröhl, Köln*

## VCD Köln Mitglieder- versammlung 2003

In der diesjährigen Mitgliederversammlung wurde besonders die weiterhin angespannte Finanzlage besprochen. In der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation ist es sehr schwer, Menschen zum Spenden zu bewegen. Alle Mitglieder seien an dieser Stelle noch einmal zu – steuerlich absetzbaren – Spenden aufgerufen.

Der geschäftsführende Vorstand, bestehend aus Helga Jochems, Markus Meurer, Jürgen Möllers und Roland Schüler, wurde in seinem Amt bestätigt, ebenfalls der jetzt siebenköpfige erweiterte Vorstand. Aus ihm schieden aus Zeitgründen zwei Mitglieder aus: Rüdiger Pohl und Sven Drenkhahn. Die Mitgliederversammlung dankte beiden für ihre Arbeit. Ein besonderer Dank gilt Rüdiger Pohl für seine langjährige Arbeit und besonders für den von ihm gestalteten Internetauftritt des Kreisverbandes, den er auch nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand weiter betreuen will.

Inhaltlich ging es während der Versammlung und danach bei Kölschbier und Saft besonders um die drohenden Einsparungen bei allen öffentlichen Projekten, also auch verkehrlichen. Im Nahverkehrsbereich zum Beispiel müssen wir in nächster Zeit kräftig kämpfen, damit Einsparungen nicht unüberlegt zum Kahlschlag bei Linien oder im Fahrplan führen. In diesem Zusammenhang wurde auch eine Resolution verabschiedet, die sich gegen die beabsichtigten Sparmaßnahmen der Stadt Köln richtete.

*Kay Queetz*



# VCD Köln und Umgebung

- Vorstandsteam** Eberhard Blocher, Christoph Groneck, Helga Jochems, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Volker Kunstmann, Markus Meurer, Jürgen Möllers, 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](mailto: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** Monatlich dienstags um 20 Uhr im VCD-Büro, Termin bitte im VCD-Büro erfragen. Die Treffen sind öffentlich, Interessierte sind herzlich eingeladen.

## Arbeitskreise und Ansprechpartner

- Arbeitskreis Autofreie Siedlung** Ralph Herbertz Tel.: (02 21) 7 39 09 23
- 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](mailto: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](mailto: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 †
- 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

## Sie wollen Mitglied werden?

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

**Weitere Informationen:**  
 Info-Telefon: 02 28/9 85 85-75  
 E-Mail: [service@vcd.org](mailto:service@vcd.org),  
 Internet: [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

✂ Ich trete dem VCD zum 01. .20 bei.

- |   | Jahresbeitrag |
|---|---------------|
| <input type="checkbox"/> <b>Einzelmitgliedschaft</b>  | 38 Euro       |
| <input type="checkbox"/> <b>Haushaltsmitgliedschaft</b><br>alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!) | 45 Euro       |
| <input type="checkbox"/> <b>Reduzierter Beitrag</b><br>(wenn Sie z. Zt. nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)                               | 20 Euro       |
| <input type="checkbox"/> <b>Juristische Person</b> (Firmen, Vereine usw.)   | 100 Euro      |

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

Name (oder Firma, Verein usw.) Vorname

Straße, Hausnummer PLZ und Wohnort

Geburtsdatum Tel. tagsüber und abends

Ich helfe Verwaltungskosten sparen und ermächtige den VCD e.V., den Jahresbeitrag bis auf Widerruf zu Lasten des folgenden Kontos durch Lastschrift einzuziehen.

Kontonummer Bankleitzahl Geldinstitut

Kontoinhaber/in (falls nicht identisch mit dem Mitglied)

Datum und Unterschrift Mitglied und Kontoinhaber/in (wenn nicht identisch)