



# RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik  
in Köln und Umgebung



## Radverkehr in Köln: Fortschritte mit Hindernissen

Außerdem: Nahverkehr in Köln, Autofreie Siedlung,  
Car-Sharing, neues aus dem Umland und vieles mehr

# FRIEDENSBILDUNGSWERK KÖLN

AM RINKENPFUHL 31

50676 KÖLN

## **Bildungsurlaube \* Sprachen \* Mediation \* Konfliktlösung**

Das Friedensbildungswerk ist seit 1994 der Ansprechpartner für **Mediation**. Wir bieten von Einführungs- bis zu Kompetenzseminaren Fortbildungen in Mediation (120 Std.) nach den Standards und Richtlinie des Bundesverbandes Mediation (BM) an. Roland Schüler ist anerkannter Mediator (BM) und Ausbilder (BM). Beginn jederzeit möglich.

Informationsabend „**Zauberwort Mediation**“ am Donnerstag 13. Januar 2005, 20.00 Uhr, im Friedensbildungswerk.

Seminar zu **Planungs- und Verkehrsmediation, Mediation im öffentlichen Raum** Mo 28.02. bis Fr 04.03.2005 (auch als Bildungsurlaub anerkannt)  
Information und Anmeldung im Friedensbildungswerk

### **Bildungsurlaube zu Sprachen und zu politischen Themen:**

Neugriechisch in drei Stufen, Niederländisch in vier Stufen, Russisch & Polnisch in zwei Stufen, Italienisch, Portugiesisch, Jüdisches Wien, Jüdisches Amsterdam, Hamburg

### **Vorträge und Diskussionen:**

Der Europäische Verfassungsverstreit und die Bürgerbeteiligung, Gedenken und Gedanken zum 8. Mai 1945, Rechtfertigung von Kriegen, und viele mehr!

### **Unser aktuelles Programmheft bitte anfordern unter:**

Internet: [www.friedensbildungswerk.de](http://www.friedensbildungswerk.de), E-Mail: [FBKKOELN@t-online.de](mailto:FBKKOELN@t-online.de)  
Telefon: (0221) 952 19 45 oder Fax: 952 19 46

Anzeige

## Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

auch in der Vorweihnachtszeit rollt der Verkehr in Köln weiter. Während Autos und Reisebussen Verkehrsleitsysteme und großzügige (Sonder-)Parkräume zur Verfügung stehen, um den Besuch und Einkauf in Köln attraktiv zu gestalten, müssen sich RadfahrerInnen durch Baustellenanlagen zur Radstation am Hauptbahnhof kämpfen und Weihnachtsmärkte, die wichtige Routen zerschneiden, teils großräumig umfahren. Besonders zur grundsätzlich positiv bewerteten Radstation hat die Redaktion viele Beiträge und Leserbriefe erhalten. Der Radverkehr in Köln ist insgesamt der Schwerpunkt dieser Ausgabe (Seiten 6 bis 11).

Auch die Redaktion möchte zum Thema Radstation noch einen Vorschlag unterbreiten: größere Präsenz und verbesserte Öffentlichkeitsarbeit. Denn das Konzept Radstation ist bestimmt vielen potentiellen Neukunden noch nicht bekannt. Hier könnte mehr Presse, Werbung und ein zusätzlicher Text auf den zahlreichen Hinweisschildern am Hbf. wie z.B. „Kurz- und Langzeitparken, Service und Verleih“ das Interesse wecken. Bekannter würde die Einrichtung sicherlich auch durch neue Stationen an weiteren hochfrequentierten Bahnhöfen in Köln, wie in Mülheim, am Südbahnhof, in Deutz und in Ehrenfeld.

Auswirkungen des Baus der Nord-Süd-U-Bahn treffen nicht nur Anwohner und motorisierte wie nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, sondern in besonders hohem Maße die Geschäftsleute längs der Baugruben, erstaunlich wenig offensichtlich den PKW-Verkehr (Seite 12).

Nur scheinbar passend zur Jahreszeit erfolgte der Spatenstich an der unsinnigen Verlängerung der Linie 1 im westlichen Weiden, die unter anderem zu einer Tannenbaumschonung führt (Seite 4).

Interessante Neuigkeiten gibt es weiterhin zu lesen zum Thema cambio Car-Sharing, autofreie Siedlung, neue DB-Tarife und vieles mehr.

Viel Spaß beim Lesen und auf Wiedersehen beim traditionellen Neujahrstreff (siehe unten) wünscht  
die Redaktion der RHEIN-SCHIENE

### Neujahrstreffen des VCD Köln & Umgebung

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

**am Freitag, den 21. Januar 2005, ab 20 Uhr**

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

Haltestelle: Reichenspergerplatz, dort links am  
Gerichtsgebäude vorbei

## Inhalt

### Verkehr in Köln / Kommunalwahl 2004

Stadtbahnen in Köln: Kleine Schritte im Nahverkehr .....	4
Mit der Linie 1 in die Tannenbaumplantage .....	4
Portrait Sabine Müller .....	5

### Schwerpunkt: Radverkehr in Köln

Radstation Hauptbahnhof: Gute Auslastung trotz Behinderungen .....	6
Einladung Info zum Kölner Radverkehr .....	7
Call-a-Bike in Köln: Eine erste Bilanz .....	7
Radverkehr am Rheinufer: Fahrradbeauftragter nimmt Stellung .....	8
Bericht zum Verkehrsversuch Kölner Ringe .....	8
Leserbriefe zum Thema Radstation .....	10
Weihnachtsmärkte versperren Radwege .....	11

### Info Nachtfahrplan Köln 2005 .....

### Bahnverkehr

Neuer DB-Tarif: VCD-Tipps zum Sparen .....	11
--	----

### Neues bei cambio Car-Sharing .....

### Folgen des Baus der Nord-Süd-U-Bahn .....

### Autofreie Siedlung Köln-Nippes .....

### Neues aus dem Umland/Ausflugtipps

Geburtstagsfeier der Bördebahn Düren - Euskirchen .....	14
Ohne Auto zu weihnachtlichen Zielen .....	15
VertreterIn für Fahrgastbeirat in Euskirchen gesucht .....	15

### Flughafen Köln-Bonn: Fluglärm .....

### Pendlernetz NRW .....

### Service

Telefonnummern und Internet-Adressen zum Nahverkehr .....	17
---	----

### VCD und Spaß

Kontakte .....	18
Impressum .....	18
Mitgliedsantrag .....	19
Das hat noch gefehlt - Die Rätselseite .....	20

## Stadtbahnen in Köln Kleine Schritte im Nahverkehr

Während unzählige Bauzäune die Nord-Süd-U-Bahn zwar erahnen lassen, ihr Nutzwert sich aber erst in etlichen Jahren zeigen soll, stellt der aufmerksame KVB-Kunde um so freudiger hier und jetzt Erleichterungen im real existierenden Netz fest. Und der VCD, der die letzten Jahre viel Papier zu den nun folgenden Themen gefüllt hat, freut sich mit ihm:

Plötzlich gelangt der Fahrgast am Neumarkt ganz mühelos durch die Bahnsteigerhöhung auch in die unterirdisch verkehrenden Bahnen. Und die Abfertigung der dicht aufeinander folgenden

Züge funktioniert flotter. Selbst im fernen Neuhrenfeld sollen im Straßenraum für die Linie 5 Einstieghilfen 35 cm hoch aus dem Asphalt wachsen.

In der Linie 12 helfen neue Teilnetz-Grafiken, über den Verlust der früheren „Perlenschnüre“ hinweg. Mit dem Wissen über Umsteigemöglichkeiten und die Anzahl der noch zurückzulegenden Haltestellen lässt es sich entspannter reisen.

Die Preiserhöhung im VRS macht nicht glücklich, aber die Wiedereinführung der Mehrfahrtenkarte „Kurzstrecke“ zumindest das Gelegenheitsfahren

bequemer.

Nun wird hoffentlich nächstes Jahr der zweitwichtigste Knoten, Dom/Hbf, fahrgastfreundlich umgebaut.

Teilnetz-Grafiken gibt es zwar in allen Niederflurwagen, aber warum nur so wenige Exemplare? Sie sollten - auch in vollen Bahnen - von jedem Einstieg aus zu finden sein. Was ist denn mit dem Hochflur-Netz?

Und an den VRS gewandt: Warum gibt es die Mehrfahrtenkarten „Kurzstrecke“ eigentlich nicht auch für Kinder?

*Volker Kunstmann*

## Spatenstich zur Vorweihnachtszeit Mit der Linie 1 in die Tannenbaumplantage

Ab 2006 ist es endlich möglich. Der langgehegte Wunsch aller Kölnerinnen und Kölner, endlich mit der Straßenbahn zum Weihnachtsbaumschlagen auf Gut Clarenbach zu fahren, wird in Erfüllung gehen. Mit Spatenstich am 22.11.2004 wurde die Linie 1 von Weiden Schulstraße um etwa 1 km verlängert, um ein Klärwerk, Felder, den Golfplatz und natürlich die Weihnachtsbaumplantage an den öffentlichen Nahverkehr anzuschließen. Dazu soll ein Park+Ride-Platz mit etwa 400 Plätzen den Bussen der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft die Fahrgäste abnehmen.

Gekrönt wird das ganze durch eine neue Haltestelle der S-Bahn Düren - Köln auf dem 27 Meter hohen Bahndamm. So verlängert sich die Fahrzeit auf der S12/S13 durch den zusätzlichen Halt um 4 Minuten. Wie viele umsteigende Fahrgäste von S-Bahn auf die Linie 1 zu erwarten sind, ist trotz mehrerer Planfeststellungsverfahren noch unbekannt.

Der Aufwand von ca. 50 Millionen Euro für die Baumaßnahmen soll sich aber lohnen. Wegen der WM 2006. In allen Werbeproschüren, aber auch in seriösen Unterlagen für die Planfeststellung ist nachzulesen, dass die WM Besucher vom Flughafen mit der S13 direkt bis zur Haltestelle Köln-Bonnstraße fah-

ren, um dann in die Linie 1 zum Stadion umzusteigen und so komfortabel, schnell und direkt zum Stadion zu kommen.

Immer mehr Verkehrsexperten haben den Sinn dieser WM-Maßnahme in Frage gestellt. Die verkehrspolitische Vernunft setzte sich immer mehr durch. Doch das Projekt wurde zum Prestigeobjekt ernannt. Die Verlängerung der Linie 1 blieb als einzige Maßnahme für den ÖPNV im Kölner Raum übrig. Unter anderem die dringend notwendigen Ausbaumaßnahmen der S-Bahn am Hauptbahnhof und in Köln-Deutz blieben auf der Strecke.

Alle anderen NRW-WM-Projekte - die ebenfalls unsinnigen Maßnahmen in Gelsenkirchen und Dortmund - sind aus Kostengründen weggefallen. So wurde die Stadtbahnverlängerung Linie 1 Überlebender und dient dem Land NRW als Rechtfertigung für ein „Wir tun was“.

Der VCD Köln fordert weiterhin folgende, wichtigere Verbesserungen zur Verknüpfung von S-Bahn und Stadtbahn:

Haltestelle **Berliner Straße**  
Verknüpfung S-Bahn und Linie 4 - Wohngebiete Mülheim-Nord

Haltestelle **Aachener Straße**  
Verknüpfung der Regionalbahnen Bonn/Eifel und der Linie 1,7 - Anbindung der Neustadt, des Inneren Grüngürtels und der Universität

Haltestelle **Bocklemünd**  
Verknüpfung Regionalbahnen und Linien 3 und 4 - nahe beim Stadtteil Bocklemünd/Mengenich mit 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern

Haltestelle **Klettenberggürtel**  
Verknüpfung der Regionalbahnen Bonn/Eifel und der Linie 13 - Wohngebiete in Klettenberg und Zollstock

*Roland Schüler*



# Kommunalwahl 2004

## VCD-Aktivistin jetzt im Kölner Rat

Sabine Müller als langjährige aktive VCD-lerin kann jetzt die Geschicke der Stadt als Ratsmitglied mitbestimmen. Sabine ist zudem stellvertretende Vorsitzende des Umweltausschusses und Mitglied im Verkehrsausschuss.



Hier ein Selbstportrait von Sabine:

Name: Dr. Sabine Müller

Alter: 41 Jahre

Beruf: wissenschaftliche Mitarbeiterin

Wohnort: Köln – Sürth

Ein paar Meilensteine aus meinem Leben:

- Geboren und aufgewachsen in Stuttgart bzw. Filderstadt
- Nach dem Physik-Vordiplom nach Köln emigriert, dort bis 1995 weiter studiert bis zur Promotion im Bereich Klimaforschung
- VCD-Mitglied seit 1991
- Grünes Mitglied seit 1995 (das hatte was mit der Landtagswahl und dem Klimaschutz zu tun, Reizthema Garzweiler II)
- Im Februar 1996 erstmals auf einer VCD-Versammlung anlässlich der Auflösung des Kreisverbandes Erftkreis und Eingliederung in den Kreisverband Köln und Umgebung
- Von April 1996 bis Juni 1997 als ABM beim VCD Köln beschäftigt mit dem Thema „Regionale Verkehrsplanung unter frauenspezifischen Gesichtspunkten“, gleichzeitig in Frechen kommunalpolitische

Erfahrungen gesammelt

- Von 1996 bis 2003 im VCD-NRW-Landesvorstand aktiv
- Ab 2001 bei den Grünen aktiv und seit dem 26. September 2004 Ratsmitglied
- Mitglied in den Aufsichtsräten der KVB und Häfen- und Güter-Köln GmbH (HGK)

### Meine Themen

**Verkehr und Kinder** (habe selber drei in die Welt gesetzt)

**Verkehr und Frauen** (schade, dass so wenige das Thema und den VCD spannend finden...)

**Verkehr und Umwelt** (ganz wichtige Verbindung. Deshalb sitze ich auch im Umwelt-Ausschuss)

**Verkehr und Klima** (mehr ein globales als ein kommunales Problem)

**Verkehr der Zukunft** (da kann ich mich auch wissenschaftlich austoben)

*Sabine Müller*

Besonders intensiv hat sich Sabine in den Jahren 1996/97 während Ihrer **Beschäftigung beim VCD als ABM-Kraft** für die Ziele unseres Vereins eingesetzt und unter anderem

- eine Kinder-Fahrrad-Demo organisiert

- in Kooperation mit der Freien Schulen Köln die VCD-Aktion „Platz da- Kinder werden aktiv“ geleitet. In dieser Mission zogen VCD-Aktive und 20 Kindern im Alter von 10 bis 12 durch die Straßen von Nippes, maßen Breiten von Bürgersteigen und Radwegen, stoppten Wartezeiten an Ampeln und berichteten das alles unter großer öffentlicher Aufmerksamkeit den Politikern der Bezirksvertretung

- mit verschiedenen Frauen-Organisationen Projekte zur regionalen Verkehrsplanung unter Berücksichtigung von Frauenbelangen durchgeführt

Anzeige



## Radstation am Hauptbahnhof

### Gute Auslastung trotz Behinderungen

Am 7. November vorigen Jahres wurde mit einem Festakt die neue Radstation im Kölner Hauptbahnhof eröffnet. Mit der symbolischen Befestigung des 961. Fahrradstellschleifens sollte damit vor Rheine (960 Plätze) und nach Münster (3000 Plätze) die zweitgrößte Radstation in NRW ihren Betrieb aufnehmen.



Große Hoffnung hatten die Verantwortlichen auch darin gesetzt, die Situation des „wilden“ Fahrradparkens rund um den Hauptbahnhof damit in den Griff zu kriegen. Hypothetisch nahm man an, dass alle Räder, die dort abgestellt waren, Pendlern gehörten, die zur Weiterfahrt die Bahn benutzen und die das Angebot der Radstation zu den überaus moderaten Preisen (Stellplatz pro Tag: 0,70 Euro, pro Monat: 7,00 Euro und pro Jahr: 70,00 Euro) gerne wahrnehmen würden. Allein, es mangelt an der Auslastung der Stellplätze, diese beträgt zur Zeit nämlich nur magere 30 Prozent.

#### Schattendasein

Trotz zahlreicher Wegweiser und Werbeaktionen fristet die Radstation ein Schattendasein unter den Eisenbahnbögen des Breslauer Platzes im eher abgelegenen Teil des Kölner Hauptbahnhofs. Etwas anderes wäre aber auch ein Wunder: Genau vor der Radstation befindet sich seit einiger Zeit eine Großbaustelle, die dazu dient, den Bau der Nord-Süd-U-Bahn vorzubereiten. Die Radstation ist hinter den aufgestellten Bauzäunen kaum mehr auszumachen, den Weg dorthin zu finden erfordert die Fähigkeiten eines Spurenlesers. Zeit-

gleich wird auf der Domseite des Hauptbahnhofs der Treppenaufgang zur Domplatte abgerissen und durch einen Neubau ersetzt.

#### Parkverbot vor dem Hauptbahnhof

Die Stadt, seit Januar Eigentümer des Bahnhofsvorplatzes, sieht nun ihre Chance gekommen: Durch ihren Fahrradbeauftragten, Thorsten Claußen, ließ sie verlautbaren, dass künftig dort nicht mehr als 100 Fahrradstellplätze genehmigt werden würden, dabei ihre eigene Untersuchung ignorierend, die ein Stellplatzangebot von 450 bis 480 Abstellplätzen dort für erforderlich hält. Die Radler sollen demnach also gefälligst die Radstation aufsuchen. Wenn dort nämlich alle 961 Plätze belegt wären, spekulierte Claußen weiter, komme man mit 100 Stellplätzen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes aus. Nur sind längst nicht alle Räder dort Pendlern zuzuordnen und längst nicht jeder nimmt den Zeitaufwand in Kauf, der nicht gerade fußläufig zu erreichenden Radstation seinen Drahtesel anzuvertrauen. Notfalls will die Verwaltung jedenfalls auf dem Bahnhofsvorplatz eine Parkverbotszone für Fahrräder einrichten und widerrechtlich dort abgestellte Räder abschleppen lassen. Die Eigentümer sollen diese dann in der Radstation gegen Zahlung einer Verwaltungsgebühr wieder abholen können.

#### Keine Rechtsgrundlage

Ganz ohne Zweifel würde dies zwangs-



weise den Auslastungsgrad der Radstation drastisch erhöhen, jedoch gibt es für diese Werbung mit der Brechstange keine Rechtsgrundlage. Das Bundesver-

waltungsgericht hat in einem Urteil (BVerwG 3 C 29.03) ein von der Stadt Lüneburg ausgesprochenes Fahrradparkverbot auf dem dortigen Bahnhofsvorplatz für unwirksam erklärt. Der Bundesvorsitzende des ADFC, Karsten Hübener, begrüßte diese Entscheidung. „Eine Verbotspolitik ist der falsche Weg. Wir brauchen komfortable und zielnahe Parkmöglichkeiten an wichtigen Punkten wie Bahnhöfen oder in Einkaufszonen.“ Davon unbeirrt will die Stadt im Deutschen Städtetag die Initiative ergreifen und über dieses Gremium eine Gesetzesvorlage auf den Weg bringen, die eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zum Ziel hat. Dabei muss selbst das Argument erhalten, der Bahnhofsvorplatz diene im Falle einer Evakuierung des Hauptbahnhofs als Rettungsfläche und müsse daher auch von parkenden Fahrrädern freigehalten werden. In jüngster Vergangenheit wurde der Hauptbahnhof zwar mehrmals auf Grund von Bombendrohungen oder Bränden geräumt. Daß dabei die auf dem Bahnhofsvorplatz abgestellten Räder die Einsatzkräfte behindert hätten, ist allerdings nicht überliefert.

Der ADFC lehnt die angestrebte Änderung der StVO ab. Vielmehr sollten die Städte und Gemeinden bei der Neuplanung von zentralen Bereichen mit hohem Besucherverkehr das Fahrradparkangebot von Anfang an berücksichtigen. „Wer ein gutes Angebot schafft,“ so Hübener weiter, „bringt mehr Menschen aufs Rad und entlastet so die Innenstädte vom Autoverkehr.“

#### Höhere Auslastung zur Zeit illusorisch

Der Kölner Radstation hilft diese Diskussion jedoch nicht weiter. Den Auslastungsgrad angesichts der jahrelangen Baumaßnahme auf dem Breslauer Platz wesentlich zu erhöhen, scheint illusorisch. Vielleicht sollte man es unter dem Aspekt sehen, dass die Radstation zu 30 Prozent ausgelastet ist, obwohl sie sich zur Zeit mitten in einer Großbaustelle befindet. Und auch ein weiterer Trost bleibt: Die angeschlossene

## Call a Bike in Köln Eine erste Bilanz

Werkstatt ist, nicht zuletzt dank der Wartungsverträge für die „Call a Bike“-Räder der Bahn, voll ausgelastet, zum Wohle der schulmüden Jugendlichen, die dort durch den Betreiber „In Via“ eine Qualifikation erfahren und eine Lebensperspektive eröffnet bekommen.

*Erich Koprowski aus: FahrRad! 3/2004*



*Nach längerer Suche endlich am Ziel: dem Eingang*

### Infos: Konzepte für den Kölner Radverkehr

Jürgen Möllers informiert am Dienstag, den **18. Januar**, über die städtischen Pläne zum Radverkehr in Köln. Reicht uns als Betroffenen, was die Stadt vorhat? Warum tut sich die Stadt bei der Umsetzung so schwer? Was kann der VCD tun? Das sind die Fragen, die wir im Anschluss diskutieren werden. Wer sich informieren oder seine eigenen Erfahrungen einbringen möchte, ist ab **20 Uhr** im VCD-Büro herzlich willkommen.

*Volker Kunstmann*

Wie die Rhein-Schiene in der letzten Ausgabe berichtete, ist das innovative Fahrradmietsystem „Call a Bike“ der Bahn nun auch in Köln vertreten. Mit den derzeit 500 silber-roten DB-Mietfahrrädern wurden im Zeitraum von Juni bis Oktober 2004 insgesamt knapp 19.000 Mietfahrten unternommen.

Das entspricht durchschnittlich ca. 132 Fahrten pro Tag. Die 3 500 Kunden saßen im Schnitt rund 37 Minuten pro Fahrt im Sattel. Das bewährte Motto „Bahn & Bike“ wird hier also um eine neue Variante ergänzt: nicht nur mit dem eigenen Fahrrad zum Bahnhof fahren, sondern auch vom Zielbahnhof mit dem Bike weiterradeln.

Professor Andreas Knie, Bereichsleiter Intermodale Angebote bei DB Rent, erklärte dem VCD Köln, „Wir sind sehr zufrieden. Über 3 000 Kunden sind für eine Vier-Monats-Saison ein guter Erfolg. Das Potential ist in Köln noch längst nicht ausgeschöpft“.

Einige VCD-Testfahrer berichteten uns über ihre persönlichen Erfahrungen. Hans-Georg Kleinmann:

„Ich war bei der Eröffnung durch unsere Umweltministerin Bärbel Höhn dabei. An diesem Tag habe ich mir auch gleich für eine Stunde ein DB-Bike ausgeliehen. Es ist zwar relativ schwer, lässt sich jedoch nach einer kurzen Eingewöhnungsphase gut fahren.“

Nach einigen Monaten habe ich jetzt

allerdings den Eindruck, dass man inzwischen an nicht so stark frequentierten Plätzen erst nach einem Fahrrad suchen muss. Das hindert eine Spontannutzung. Hier wäre eine Hilfestellung - Wo steht das nächste Fahrrad - via Telefon sinnvoll. Besonders für Wegeverbindungen, die nicht unmittelbar an KVB-Trassen liegen, halte ich das System für optimal (z. B. von der IHK zum Hansaring).“

Wie die Bahn uns mitteilt, sind die Nutzer von Call a Bike zum größten Teil zwischen 18 und 35 Jahre alt. Man kann sie in zwei Gruppen einteilen: In den Vormittagsstunden mieten Berufstätige gezielt die CallBikes, für die Fahrt von S- oder U-Bahnhaltestelle zum Arbeitsplatz. In den Nachmittags- und Abendstunden werden häufig spontane Fahrten für Kinobesuche oder zum Shoppen unternommen. Das Kerngebiet, in dem in Köln Fahrräder ausgeliehen werden können, umfasst rund 18 Quadratkilometer. Es liegt innerhalb des Kölner Rings der inneren Kanalstraße. Fast 90 Prozent der Kunden buchen die Räder über Mobiltelefon.

Der Autor dieser Zeilen hat auch schon spontane Testfahrten mit dem Fahrrad gemacht. Besonders auffällig waren die gute Federung und die moderne Gangschaltung. Allerdings musste die Hotline doch beim ersten Mal längere Zeit telefonisch um Anfahrthilfe

Anzeige

## Verkehrsversuch Kölner Ringe Verbesserte Aufenthaltsqualität

gebeten werden; die zweite Fahrt verlief dann problemlos.

Wie uns die Bahn zusicherte, wird inzwischen auch an einer Lösung des Problems gearbeitet, an besonders lauten Straßen die am Mobiltelefon gegebenen Hinweise auch zu verstehen. Kleiner Tipp: obwohl die Fahrräder grundsätzlich an Kreuzungen abgegeben werden sollen, ist es sinnvoll, den Rückgabeanruf erst eine Minute später in einer Nebenstraße zu machen, weil man sonst manchmal einfach nichts versteht.

Auch in Frankfurt, Berlin und München können die Räder auf die gleiche Weise genutzt werden. Einem Spontantrip durch Deutschland steht im bald beginnenden Frühling so nichts mehr im Weg.

*Eberhard Blocher*

## Radverkehr am Rheinufer Fahrradbeauftragter nimmt Stellung

In der letzten Rhein-Schiene kritisierte der VCD die Beschilderung an der Rheinuferstraße auf der Höhe Kap am Südkai: Mit einer Vielzahl von Schildern versucht die Stadt, die dortige Verkehrssituation in den Griff zu bekommen. Zugegebenermaßen ist die Verkehrssituation nicht unproblematisch, da an dieser Stelle die Stadtbahn, der abbiegende LKW-Verkehr sowie Radfahrer und Fußgänger unter einen Hut zu bringen sind.

In diesem Sinne hat im August der Fahrradbeauftragte einen ausführlichen Brief an den VCD geschrieben und den Abwägungsprozess der zuständigen Stellen erläutert, bevor die kritisierte Maßnahme im Frühjahr umgesetzt wurde. Unter anderem heißt es dort: „Ausdrücklich weise ich darauf hin, dass die jetzige Vorfahrtsregelung im Bereich der Baustellenausfahrt ‘Oberländer Wall’, welche den Radverkehr unterordnet, lediglich eine baustellenbedingte

Seit Ende August läuft der Verkehrsversuch am Hohenzollernring zwischen Aachener und Ehrenstrasse. Ziel des Versuchs ist, den Fußgängern und Fahrradfahrern mehr Raum zu schaffen und die Straße für den so genannten notwendigen Verkehr freizuhalten.

Zeit für den VCD, sich ein Bild von der Situation zu machen. Das Vorstandsmitglied Hans-Georg Kleinmann befuhr den Straßenabschnitt mehrfach mit dem Fahrrad und schildert uns seine Eindrücke:

Der Autoverkehr fließt durch die Beibehaltung der beiden Fahrspuren nach

wie vor ungehindert und auch weitgehend ungestört durch parkende Fahrzeuge. Hier wirken die Poller auf den Parksuchverkehr abschreckend.

Auch der Radverkehr profitiert: Für



die Fußgänger und die Nutzer der Außengastronomie stellt die neue Situation eindeutig eine Verbesserung dar: Man hat jetzt mehr Platz und bleibt vom Fahrradverkehr ungestört.

Positiv für den Fahrradverkehr ist, dass er über eine eigene Trasse verfügt, die weder von parkenden Kraftfahrzeugen noch von Fußgängern benutzt wird. Auch mit den Benutzern der Außengastronomie kommt der Radfahrer nicht mehr ins Gehege: Auch hier geben die Poller eine klare Grenze vor.

Der Radfahrer kann jedoch nicht die gesamte Breite zwischen den Pollern nutzen, da auf der rechten Seite die noch vorhandene Bordsteinkante die Fahrradtrasse zusätzlich einengt. Diese Kante sollte mittelfristig entfernt werden.

Die harten Begrenzungen – Poller auf der einen, Bürgersteig auf der anderen Seite sind für Kinder, unsichere Radfahrer und ältere Radfahrer ist die neue Situation nicht unproblematisch.

Fazit: Erfreulich, dass ein solcher Versuch von der Stadt in Abstimmung mit den Anliegern unternommen wurde und damit Perspektiven für ähnliche Projekte zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation eröffnet.

*Michael Speer*

*Hans-Georg Kleinmann*



Anzeige



## Leserbriefe zum Thema Radstation am Hauptbahnhof

### Guter Service, gegenwärtig schlechter Zugang

Da ich seit 8 Jahren zwischen Neuss und Köln mit der Bahn AG pendle und dabei schnell, umweltfreundlich und gesundheitsförderlich in beiden Städten weiterkommen will, habe ich die Entwicklung der Radstation in beiden Städten mit großem Interesse verfolgt.

Neuss hatte da die Nase vorn und hat ihre bereits im Mai 2003 eröffnet. Im November 2003 hat dann auch die Radstation in Köln aufgemacht. Ich bin mit dem Service dort sehr zufrieden. Die Zugänge sind breit genug um zu rangieren, man wird immer freundlich bedient und ist sehr hilfsbereit.

Meine anfängliche Befürchtung, ich bräuchte sehr viel länger, um auf's Gleis zu kommen, hat sich nicht bestätigt. Allerdings komme ich von Westen und muss auf Gleis 8 oder 9. Die Stadt Köln hat sich anfangs auch bemüht, die Zufahrt dorthin sicher zu gestalten.

Es gab eine Radwegemarkierung auf der Trankgasse Richtung Johannisstraße. Dort konnte man dann ohne Hindernis und sicher auf den Bürgersteig fahren, um die Grünschaltung abzuwarten. Auch die Johannisstraße war mit einem neuen Radweg, gesichert durch Pfosten, versehen worden. Von dort gab es eine Bordsteinabsenkung vor der Zufahrt zur Radstation. Leider währte dieser glückliche Zustand nur ein halbes Jahr.

Jetzt muss man ziemlich mutig sein, um die Radstation aus dieser Richtung zu erreichen. Die Radwege und deren Sicherung sind weggefallen, dadurch wird natürlich wieder überall geparkt und die durch die Baustelle sowieso verengten Straßen werden noch schmaler und unübersichtlicher. Auf der Trankgasse ist eine zweite Ampel statt eines Zebrastreifens errichtet worden - wozu auch immer. Die Zufahrt wird dadurch länger. Eine Absenkung des Bordsteines an der Busstation würde nicht nur den Stationskunden nützen.

Alles in allem ist die derzeitige Situation sehr bescheiden, zudem sie an dieser Stelle bis 2010 währen soll. Ich denke, die Verantwortlichen hätten sich im

Vorfeld eine Stunde Zeit nehmen sollen, auch mit Betroffenen darüber nachzudenken, wie man das geschickter regeln kann.

Ich werde auf jeden Fall der Radstation weiterhin treu bleiben, denn sie hat es verdient.

*Christine Koch*

### Sperrung der Radstation durch Baufahrzeuge

Nach monatelangem Ärger über die Hürden, die man überwinden muss, um zur Fahrradstation zu gelangen, kam Anfang Oktober der sprichwörtliche Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte: Morgens um ca. 7:45 Uhr wurde der Zugang zur Fahrradstation komplett gesperrt durch ein LKW, der einen Container be- oder entlud. Radfahrer, die ihr Fahrrad zur Radstation bringen wollten, mussten warten, bis einer der Bauarbeiter einen Spalt öffnete. Die gleiche Prozedur wiederholte sich natürlich beim Verlassen der Station. Das war kein einmaliges Ereignis.

Diese Prozedur vollzog sich in der selben Woche gleich weitere 3 Male und in der darauffolgenden Woche. Ich habe mich zunächst beim Personal der Radstation beschwert. Beim letzten Gespräch dieser Art war der Leiter der Radstation, Herr Krone, anwesend. Ich habe mich mit ihm über Handlungsmöglichkeiten unterhalten und angekündigt, dass ich eine Pressemitteilung + Foto an die Presse weiterleiten würde, um auf diesem Weg Druck auf die Baustellenleiter auszuüben. Diese Aktion wäre von meiner Seite keineswegs gegen die Radstation gerichtet. Denn durch die Gewährleistung der Zugänglichkeit der Station ist auch ihre Wirtschaftlichkeit gesichert. Bis zur Pressemitteilung kam es allerdings nicht, da seit der letzten Beschwerde war zumindest zu den Zeiten, in denen ich die Station benutze, der Zugang frei war.

*Maria Bogdanou*

### Trotz Schwierigkeiten ein erfreulicher Anfang

Die Grüne Ratsfraktion Köln begrüßt die positive Entwicklung, die die Radstation am Kölner Hauptbahnhof in ihrem ersten Jahr trotz aller Widrigkeiten genommen hat. Auch wenn der Parkhausbetrieb mit einer Auslastung von etwas über 30 Prozent hinter den Erwartungen zurück bleibt, ist insgesamt der Betrieb der Radstation mit der Reparaturwerkstatt und der Betreuung des bahneigenen „Call-a-Bike“-Service wirtschaftlich.

Warum die Auslastung der Parkstation nicht die angestrebten 42 Prozent erreicht, liegt auf der Hand: Die Radstation ist ungünstig neben der schmutzigen Unterführung an der Rückseite des Hauptbahnhofs versteckt. Dies haben die Grünen schon in der Planungsphase kritisiert.

Nun ist seit einigen Monaten die Radstation fast gar nicht mehr zu sehen, geschweige denn bequem zu erreichen. Eine Baustelle der Nord-Süd-Stadtbahn am Breslauer Platz wurde genau vor dem Eingang platziert, NutzerInnen der Radstation müssen mehrere Bordsteine überwinden und komplett um die Baustelle herumgehen, um zur Radstation zu gelangen. Die Absenkung bzw. Anschüttung der Bordsteine, wie sie von der Stadtverwaltung für jeden Rosenmontagszug gemacht wird, wurde an dieser Stelle nicht durchgeführt.

Trotz all dieser Widrigkeiten hat die Radstation einen erfolgreichen Start hingelegt. Eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit könnte dazu beitragen, die Nutzerzahlen zu erhöhen und die Marke „Radstation“ in ganz Köln bekannt zu machen. Nicht zuletzt muss es auch darum gehen, die anderen Bahnhöfe in Köln wie Deutz, Köln-Süd, Mülheim und Ehrenfeld ebenfalls mit Fahrradstationen auszustatten. Die Grüne Ratsfraktion wird sich dafür weiterhin einsetzen.

*Bettina Tull, Verkehrspolitische Sprecherin der grünen Ratsfraktion*

## Weihnachtsmärkte in Köln Alle Jahre wieder ... werden die Radwege verbrettert

Mitte November beginnt für die RadfahrerInnen dieser Stadt wieder eine Leidenszeit. Auf dem Roncalliplatz (Verbindung zum Radweg Hohenzollernbrücke), auf dem Alter Markt (Nord-Süd-Radverbindung) und auf dem Rudolfplatz (Ost-West-Radverbindung) werden Bretterbuden für die Weihnachtsmärkte aufgestellt. Und damit ist aus für den Radverkehr! Der Radweg ist verbrettert. Die Vorgabe ist, absteigen und durch den Weihnachtsmarkt schieben.

Ist dies das letzte Wort in einer fahradfreundlichen Stadt? Wer kümmert sich in Köln eigentlich darum, wenn Radfahrwege gesperrt werden, ob es eine alternative sichere Führung gibt? Oder geht die Stadt davon aus, dass im Winter eh niemand mit dem Rad fährt?

Das Phänomen ist ja nicht neu, sondern kommt - wie das Weihnachtsfest - alle Jahre wieder. Trotzdem werden bei der Genehmigung für die Weihnachtsmärkte auf öffentlichen Plätzen, die

auch für Radfahrer geöffnet sind (wie Rudolfplatz und Alter Markt) die Auflagen für eine sichere Radwegführung schlichtweg vergessen. Es ist kein Fall in Köln bekannt, in dem wegen einer Weihnachtsmarktstube eine Verkehrsstraße für PKW gesperrt wurde. Aber auf Radrouten darf alles gemacht werden.

*Roland Schüler*

## In Planung Nachtfahrplan Köln 2005

Am 12. Dezember ist Fahrplanwechsel.

2004 konnten wir leider keinen Nachtfahrplan herausgeben, weil im Sommer und Herbst teilweise erhebliche Fahrplanänderungen vorgenom-

men wurden.

Der Nachtfahrplan wäre dadurch schon kurz nach seinem Erscheinen überholt gewesen.

Unter der Voraussetzung, dass der im Dezember in Kraft tretende Fahrplan länger gültig bleibt, will der VCD Köln das beliebte Heftchen neu auflegen.

Es würde dann wieder an alle Mitglieder kostenlos versandt.

Der Nachtfahrplan wird von den Mitgliedern des Arbeitskreises ÖPNV in liebevoller Kleinarbeit ehrenamtlich erstellt.

**Weil Druck und Versand mit erheblichen Kosten verbunden sind, freuen wir uns über jede Spende: Konto 824 55 02, Bank für Sozialwirtschaft, BLZ 370 205 00.**

*Kay Queetz*

## Neue Bahn-Tarife ab 12. Dezember VCD-Tipps, um weiterhin zu sparen

Ab 12. Dezember gelten bei der Deutschen Bahn geänderte Tarife:

Die Preiserhöhung von durchschnittlich 3,1 Prozent halte ich angesichts der in diesem Jahr enorm gestiegenen Energiekosten für weniger gravierend. Schlimmer ist die Abschaffung des Mitfahrerrabatts beim Normalpreis - dieser ist nur noch in Verbindung mit den Sparpreisen erhältlich.

Der Mitfahrerrabatt ist aber ein wichtiges Argument gegen den Hauptkonkurrenten Auto: Beim Autofahren kosten Mitfahrer gar nichts! Deshalb sammelt der VCD Unterschriften für den Erhalt des Mitfahrerrabatts.

**Für den Erhalt der Mitfahrervergünstigung: Unterschriftenpostkarte unter [www.vcd.org](http://www.vcd.org)**

Vielleicht sind wir ein weiteres Mal

erfolgreich- den Kampf um die Bahncard 50 hatten wir nach einem halben Jahr auch gewonnen.

### **Apropos Bahncard**

Für Vielfahrer gibt es ja bereits die Bahncard 100. Diese wird ab 12. Dezember wesentlich erweitert. Für dann 3250 Euro im Jahr gilt sie nicht nur in allen deutschen Zügen, sondern auch im Nahverkehr in 66 Städten als Netzkarte.

### **„Cityticket“**

Während mit der Bahncard 100 immer Bus- und Straßenbahn benutzt werden können, gilt diese Freifahrt für Inhaber der Bahncards 25 und 50 nur am Zielort zur einmaligen Fahrt zum Ziel. Voraussetzung: IC- oder ICE-Fahrkarte über 100 km unter Aufdruck z.B. „Hamburg + City“. Bei Rückfahrkarten muss man sich allerdings auf ein bestimmtes Datum für die Heimreise festlegen,

dann ist auch hier die Fahrt zum Bahnhof gratis. Das Cityticket gilt bei der Bahncard 100 zwar nicht im ganzen VRS, dafür aber in Köln, Bonn und Leverkusen. Außerdem z.B. in Hamburg, Hannover, Berlin innerhalb S-Bahnring, Frankfurt, München...

Weitere Infos: [www.bahn.de](http://www.bahn.de)

*Kay Queetz*

### Auflösung der Rätsel auf der letzten Seite:

„Verkehrserziehung“  
1c), 2a), 3a), 4c), 5a), 6c), 7c),  
8a), 9c), 10c)

„Grüner Pfeil“

## Cambio Car-Sharing Neue Preisliste und neue Station in der Südstadt

Mit einer neuen Preisliste und einer neuen Station in der Südstadt fährt cambio CarSharing mit ungebremstem Kundenzuwachs dem Jahresende entgegen. Das überdurchschnittliche Wachstum von 130 Neu-Kunden im Oktober ist vor allem auf die Einführung der neuen Preisliste zurückzuführen.

Mit den neuen Tarifen, gültig seit 01.10.2004, hat cambio endgültig einen alten „CarSharing-Zopf“ abgeschnitten: Die Kautions bei Vertragsabschluss. In allen Tarifen, ob für Wenig- oder Vielfahrer, wird lediglich eine einmalige Anmeldegebühr von 30,- € je Person fällig. Diese wird erst nach einem Testmonat berechnet.

Neu ist auch der „ProfiTarif“, ein spezielles Angebot für Firmen. Der ProfiTarif zeichnet sich u. a. durch günstige Preise werktags zwischen 7 und 17 h aus. Weiteres Bonbon: Mitarbeiter können diesen Tarif auch für die private Nutzung abschließen.

Die Kölner Südstadt freut sich derzeit über ein weiteres Angebot in der Elsaßstraße. Die Station „Elsaß“, in unmittelbarer Nähe des Chlodwigplatzes, ist neben den Stationen Brunostraße, Severinswall und Martin-Luther Platz die vierte Südstadt-Station. Insgesamt bietet cambio Köln jetzt 23 Stationen im Kölner Stadtgebiet. Alle Neuerungen

finden sich im Internet unter [www.cambio-CarSharing.de](http://www.cambio-CarSharing.de). Für eine telefonische Beratung ist cambio unter 0221/9521178 erreichbar.

**cambio Köln**  
**Ulrich Ferber**  
**Maastrichter Str. 41-43**  
**50672 Köln**

**Tel. 0221-952 11 78**  
**Mail**  
**[www.cambio-CarSharing.de](http://www.cambio-CarSharing.de)**

## Bau der Nord-Süd-U-Bahn Verkehrsberuhigung und Lädensterben

### Straße gesperrt - und keiner merkt es!

Seit Juni 2004 ist eine der wichtigen Achsen des Ost-West-Autoverkehrs vom Neumarkt zur Deutzer Brücke gesperrt. Auswirkungen? keine; Ständiger Stau ab Rudolfplatz? weit gefehlt; Überlastung der Bäche? keine; Überlastung und Stau auf der Severinsbrücke, der Zoobrücke? nicht mehr als sonst auch; Innerstädtische Lebensader abgeschnitten? Nein, die pulsiert wie gewohnt weiter.

Es geht also! Straßen können gesperrt werden und keiner merkt es. Dabei sind sie doch so wichtig und bedeutsam. Sagen jedenfalls immer die Politiker und die Wirtschaftsmenschen. Scheint aber nicht der Fall zu sein!

Warum bleibt die Ost-West-Achse nicht nach dem U-Bahnbau weiter gesperrt? Es geht doch.

Der VCD Köln hat in seinem Verkehrskonzept für eine lebenswerte Innenstadt 1992 (!) vorgeschlagen, die Durchfahrt auf der Ost-West-Achse und der Nord-Süd-Fahrt zu sperren. Unser Argument war damals: Es hat keine Auswirkung. Was jetzt bewiesen wurde.

### Wir bauen ein U-Bahn - und keiner merkt es?

Jahrelang wurde über die Nord-Süd-U-Bahn gestritten. Versprochen wurde dabei immer, dass keiner was vom U-Bahn-Bau merkt, weil ja alles unterirdisch im Schildvortrieb geschehen sollte.

Keiner der U-Bahn-Befürworter hat klar und deutlich gemacht, dass die Baustelleneinrichtungen riesige Flächen in Anspruch nehmen würden. Baugruben entstehen jetzt unter anderem am Breslauer Platz, am Alter Markt, auf der Severinsstraße sowie am Chlodwigplatz.

Jetzt sind die Geschäftsleute längs der Baugruben in ihrer Existenz bedroht, einige von ihnen mussten bereits schließen. Niemand hat offen vor Umsatzeinbußen und Geschäftsbeeinträchtigungen gewarnt.

Aus dem Leserbrief von Ursula Jürgens, Geschäftsführerin einer Buchhandlung auf der Severinsstraße im Kölner Stadt Anzeiger: „Mein Geschäft und zahlreiche andere sind in ihrer Existenz durch den Bau der Nord-Süd-U-Bahn bedroht. Es mag ja sein, dass die U-Bahn im Jahre 2010 eine Bereicherung für die Touristen sein wird. Aber was sollen sich die Touristen dann noch

im Severinsviertel anschauen? Den schiefen Kirchturm, das Mahnmal für stümperhafte Baudurchführung und Zeichen für deutsche Genauigkeit, ein verlassenes Viertel, das zuerst die Geschäftsleute verlassen haben, dann die Anwohner, weil es keine Lebensqualität mehr bietet.“

Und plötzlich bemerken sehr viele in dieser Stadt, was es heißt „ohne dass es jemand merkt“ eine U-Bahn zu bauen. Wenn unterirdisch gebaut wird, dann merkt es auf der Severinsstraße und in der Innenstadt eh kein Geschäft mehr. Die sind dann bereits geschlossen.

*Wolfgang Besser*



*Auch hier an der Nord-Süd-Fahrt reicht selbst in der Rush-Hour eine Fahrspur, wie tägliche Beobachtungen zeigen*



## Autofreie Siedlung Köln-Nippes Ein Modellprojekt

Nach der Verabschiedung des Bebauungsplan-Entwurfes für das Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerkes in Nippes steht der Beginn der Vermarktung des Geländes unmittelbar bevor.

Die Firma Kontrola, die eine bis Juni 2005 laufende Kaufoption auf den autofreien Teil (ca. 4 ha) des Gesamtgeländes (ca. 20 ha) hat, beginnt im ersten Bauabschnitt mit dem Verkauf von Einfamilienhäusern und Eigentumswohnungen. Alle Interessierten, die ein Haus oder eine Eigentumswohnung mehr oder weniger "schlüsselfertig" erwerben wollen, sollten sich von der Firma Kontrola die entsprechenden Verkaufsunterlagen zuschicken lassen. Die Adresse finden Sie am Ende des Artikels.

Am **autofreien Wohnen Interessierte, die mehr Einfluss auf die Planung und den Bau entweder ihres Hauses oder Ihrer Eigentumswohnung nehmen wollen**, können sich an eine der Baugruppen des Arbeitskreises Autofreie Siedlung Köln (ASK) wenden, es sind noch Plätze frei. Wir haben z. Z. drei Gruppen, die unterschiedliche Ansätze verwirklichen: eine **Einfamilien-Reihenhaus-Gruppe**; eine **Genossenschaftsgruppe** und eine **Eigentumswohnungs-Gruppe**. Die letzten beiden planen den gemeinschaftlichen Bau von dreigeschossigen Wohnhäusern. Wir erwerben von Kontrola lediglich die Baugrundstücke und führen Bau und Bauplanung in Eigenregie durch. Das bedeutet mehr Arbeit, aber auch sehr viel mehr Gestaltungsspielräume.

Wer an einem Wohnungseigentum nicht interessiert ist, sich aber in eine autofreie Wohnung einmieten möchte, kann sich beim ASK in eine Liste eintragen und vormerken lassen. Es liegt bereits die erste Absichtserklärung einer Wohnungsbaugesellschaft vor, die den Bau von ca. 40 Mietwohnungen für den öffentlich geförderten Wohnungsbau auf

dem Gelände der autofreien Siedlung plant. Weitere Angebote werden folgen.

*Rolf Bauernfeind*

### Adressen:

Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V.  
Melchiorstr.3  
50670 Köln

Tel: 0221-7390923  
Fax: 0221-7328610  
Net: [www.Autofreie-Siedlung-Koeln.de](http://www.Autofreie-Siedlung-Koeln.de)

Kontrola Treuhandgesellschaft mbH & Co. KG  
Aachener Str. 524  
50931 Köln

Tel: 0221-949800-0  
Fax: 0221-949800-18  
Net: [www.kontrola.de](http://www.kontrola.de)

### Genossenschaftliches Wohnen – letzte Chance für potentielle Genossinnen und Genossen!

Die Interessengemeinschaft Genossenschaft sucht weitere GenossInnen, die in einem dreigeschossigen Haus wohnen und dieses mit bauen möchten. Die IG Genossenschaft trifft sich 14tägig. Das Projekt wird fachlich begleitet und beraten von „Wohnbund Beratung NRW“ GmbH.  
Infos beim Arbeitskreis Autofreie Siedlung (siehe links)

Anzeige

## Geburtstagsfeier der Bördebahn Düren - Euskirchen Mit 140 Jahren neu geboren

Die Bördebahn ist die älteste Bahnstrecke der Eifel.

Im Oktober 1864 fuhren hier die ersten Züge.

Nach und nach wurde sie ausgebaut zur zweigleisigen Hauptstrecke.

Im Kursbuch von 1953 gibt es neben zehn Nahverkehrszügen zwei durchgehende Eilzugpaare Aachen - Düren - Euskirchen - Bonn.

Das Ende?

„Wer hilft an Wochenenden beim Freischneiden der Bahnstrecke Düren-Zülpich?“

Die Strecke war inzwischen mit Büschen und Bäumen zugewachsen. Bürger opfern ihre Freizeit, um am Wochenende Gleisanlagen von Bewuchs zu befreien.

Dann kommt die Rurtalbahn GmbH (damals noch als „Dürener Kreisbahn“) und

gen Jubiläum ein Bahnhofsfest in Zülpich.

Auf der Bühne gab es neben viel Musik auch eine Rede des Zülpicher Bürgermeisters Wolfram Ander, der sich für den Erhalt der Bahn aussprach.

Beim VRS-Stand konnten Jugendliche an einer Liniennetz-Kletterwand von Bonn nach Leverkusen klettern.

Neben vielen anderen waren auch die VCD-Kreisverbände Aachen/Düren und Köln und Umgebung mit einem gemeinsamen Infostand vertreten.

Die Bahnstrecke gehört zu zwei Verkehrsverbänden: dem Aachener und Rhein-Sieg.

Dies macht Verhandlungen zur Reaktivierung nicht einfacher, aber wenn sich so viele Menschen engagieren, kann das nur helfen.

Wir wünschen den Menschen in Düren, Zülpich und Euskirchen, dass ein Taktverkehr bald zum Alltag eines modernen Nahverkehrs wird.

Dank an Holger Filipowicz vom AK Bördebahn für die Informationen und an Michael Kelter für das Foto.

Kay Queetz



Rurtalbahn-Diesellok mit Rheingold-Wagen von 1928 in Distelrath, vor dem „Uhrendömchen“, der ältesten erhaltenen Kirche Dürens (c) Michael Kelter

Dann kam der Autoboom.

Es wurde nur noch Geld in neue Straßen investiert und das Bahnangebot immer weiter reduziert.

1980 gab es keine Eilzüge mehr, nur noch fünf Nahverkehrszüge pro Tag.

1982 wurden gar keine Personenzüge mehr angeboten, es fuhren nur noch Güterzüge, bis 1999 der Abschnitt Düren - Zülpich ganz stillgelegt wurde.

Von Euskirchen aus bediente die DB noch Gleisanschlüsse der Zülpicher Industrie.

Aber einige Menschen vor Ort wollten diese Bahnstrecke nicht sterben lassen. Sie gründeten den „Arbeitskreis Bördebahn“ und setzten sich bei Industrie, Politikern und Bürgern für den Erhalt der Strecke ein.

Und dann ein kleines Wunder:

2002 gibt es im Internet einen Aufruf

pachtet die Strecke von der DB. Heute betreibt sie Güterzüge von Düren zur Zülpicher Industrie, vielleicht kann sie bald auch den Restabschnitt Zülpich-Euskirchen übernehmen, denn die Deutsche Bahn möchte sich auch davon trennen.

Natürlich ist auch ein Personenverkehr sinnvoll:

Die Strecke verbindet zwei Kreisstädte und in der Mitte liegt Zülpich als größter Ort.

Auf den Bahnstrecken von Düren nach Jülich und Heimbach bietet die Rurtalbahn heute teilweise einen Halbstundentakt an. Der Erfolg: Die Fahrgastzahlen stiegen von 300 auf über 2000 Menschen pro Tag.

Am 3. Oktober 2004 organisierte der Arbeitskreis Bördebahn zum 140jähri-

Anzeige

## Ausflugtipps Ohne Auto zu weihnachtlichen Zielen

An dieser Stelle wieder einige Tipps für Ausflüge ohne Auto.

### Ski und Rodeln

Wenn es das westdeutsche Klima zulässt und es schneit, ist Skifahren nicht nur in den Hallen mit Elektrokühlung in Mönchengladbach und Bottrop möglich:

Die nächsten Möglichkeiten in der Natur sind in den in 630 bis 693 Metern Höhe gelegenen Orten Hollerath und Udenbreth südlich von Hellenthal in der Eifel.

Eine Rodelbahn und einen Skilift gibt es zum Beispiel am Weißen Stein, direkt an der belgischen Grenze gelegen. Erreichbar sind die Orte am Wochenende von Köln aus mit dem Zug bis Kall, anschließend umsteigen in die Buslinie 829, die im Zweistundentakt bis Hellenthal fährt. Von dort geht es mit dem AnrufSammelTaxi (AST) zum Ziel. Der Fahrplan der AST-Linie 887 kann auf der Seite [www.vrsinfo.de](http://www.vrsinfo.de) unter „Minifahrpläne“ heruntergeladen werden. Die schlaue Nummer für Bus und Bahn in NRW gibt unter der Tel.-Nr. 01803-50 40 30 Auskunft. Die AST-Fahrt ist mindestens eine Stunde vorher unter 02482-60 66 66 anzumelden. Preis: 2,80 für Erwachsene, 2,00 Euro, wenn gültiges VRS-Ticket vorliegt. Bei Anmeldung zwei Stunden vorher werden auch Fahrräder gegen Aufpreis befördert. Ebenso können Skier mitgenommen werden.

### Weihnachtliches in Eifel und Westerwald

Für Freunde christlichen Brauchtums gibt es in der Eifel einen Leckerbissen, die Krippana in Hellenthal-Losheim. Losheim ist von Hellenthal mit dem AST 887 wie oben beschrieben erreichbar. Die Krippana zeigt täglich von 10-18 Uhr Weihnachtskrippen aus Kathedralen und Domen aus aller Welt in einer Krippenlandschaftsausstellung. Wer nicht nur Krippen sehen möchte, für den gibt es auch eine Modellbahn-

ausstellung.

Auf der anderen Rheinseite, im Westerwald, putzt sich jedes Jahr Waldbreitbach als komplettes Weihnachtsdorf heraus. Die dortige Ausstellung zeigt ca. 500 Krippen aus aller Welt, daneben gibt es einen kurzen Krippenweg zu erwandern (2 km) und ab 25.12. auch einen langen (25 km).

Erreichbar ist Waldbreitbach mit dem Zug über die rechte Rheinstrecke bis Neuwied. Von hier fährt alle zwei Stunden die Regiobuslinie 131 Richtung Neustadt (Wied).

Infos: [www.touristikverband-wiedtal.de](http://www.touristikverband-wiedtal.de)

Kay Queetz



*Sommer wie Winter: ein schönes Ziel:  
Blick ins Hohe Venn  
vom Aussichtsturm am Weißen Stein  
(693 m ü NN), Hellenthal-Udenbreth*

## Stadtverkehr in Euskirchen Vertreterin oder Vertreter für Fahrgastbeirat gesucht

Die sve hat vor 8 Jahren ein überregional viel beachtetes Stadtbus-Konzept im Zusammenspiel mit der Parkraumbewirtschaftung in Euskirchen eingeführt.

Vor einigen Jahren bekamen wir die Möglichkeit, den sve als Verkehrsclub im Fahrgastbeirat zu beraten. Bisher wurde dies von Sabine Müller gemacht, die zwar in Köln wohnt, aber in Euskirchen arbeitet.

Da sie in den Rat der Stadt Köln gewählt wurde, suchen wir nun jemanden, der bereit ist, für den vcd dieses Mandat wahr zu nehmen. Der Beirat trifft sich ca. drei Mal pro Jahr für 2 Stunden. Wer daran Spaß und Interesse hat, möge sich bitte im Büro des vcd Köln melden.

Sabine Müller

Anzeige

## Flughafen Köln/Bonn VCD-Podiumsdiskussion zum Fluglärmgesetz

Am 7. Oktober organisierte der VCD Bundesverband mit organisatorischer Unterstützung durch BUND und Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn und finanzieller Unterstützung des Bundesumweltministeriums eine Podiumsdiskussion zu den möglichen Auswirkungen eines neuen Fluglärmgesetzes auf das Umfeld des Köln/Bonner Flughafens im Forum des Siegburger Stadtmuseums. Hintergrund war der aktuelle Gesetzentwurf des Bundesumweltministeriums, der das völlig veraltete Fluglärmgesetz aus dem Jahr 1971 ablösen soll. Der Gesetzentwurf, der innerhalb der Bundesregierung noch sehr umstritten ist, sieht neue Lärmwerte zur Festlegung des Lärmschutzbereiches im Umfeld eines Flughafens vor.

### Schutzzonen mit verringerten Dezibel-Werten geplant

Der Lärmschutzbereich besteht dabei aus der Schutzzone 1, wo ein Bauverbot für Wohnungen sowie ein Rechtsanspruch auf Finanzierung von Schallschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen auf Kosten der Flughafenbetreiber besteht, und der Schutzzone 2, wo ein Bauverbot für lärmsensible Einrichtungen gilt. Im Gesetzentwurf steht eine Absenkung der Lärmwerte für die Schutzzone 1 von 75 Dezibel (A) auf 65 dB(A) am Tage bzw. 55 dB(A) in der Nacht und für die Schutzzone 2 von 67 dB(A) auf 60 dB(A) am Tage bzw. 50 dB(A) in der Nacht. Die Folge davon ist, dass im Umfeld des Köln/Bonner Flughafens künftig wesentlich mehr Hausbesitzer einen Rechtsanspruch auf Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen durch den Flughafenbetreiber haben.

### Schallschutzmaßnahmen für 1 Euro pro Flugticket

Auf ganz Deutschland bezogen wird damit gerechnet, dass das Gesetz in der vom Bundesumweltminister geplanten Form Kostenfolgen in Höhe von 500 Millionen Euro für die zivilen Flughafenbetreiber auslöst, wobei diese über 10 Jahre Zeit haben, diese Kosten aufzubringen. Im Schnitt verteuert sich dadurch der Flugticketpreis nur um 1 Euro. Bei der Podiumsdiskussion verteidigte Uwe Lahl vom Bundesumweltministerium den Gesetzentwurf und nannte ihn ausgewogen im Hinblick auf die Interessen von Fluglärmbetroffenen und Luftverkehrswirtschaft. Ulrich Stöcker vom Bundesverkehrsministerium stellte sich in seinem Redebeitrag auf die Seite der Luftverkehrswirtschaft und warb für weniger anspruchsvolle Lärmwerte. Hierfür erntete er jedoch Empörung bei den rund 100 Besucherinnen und Besuchern der Veranstaltung, überwiegend Fluglärmbetroffene aus dem Raum Lohmar, Hennef und Stallberg. Scharfe Kritik am Gesetzentwurf äußerte auch Wolfgang Hoffmann von der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn. Er rechnete vor, dass die 65 dB(A), die der Gesetzentwurf für die Tag-Schutzzone 1 (6 bis 22 Uhr) vorsehe, immer noch 400 Überflüge bedeute, also alle zweieinhalb Minuten ein Flugzeug.

### Neues Gesetz unvermeidbar - wenn auch unzureichend

Werner Reh, Luftverkehrsexperte des BUND, brachte seine Einschätzung zum Gesetz auf die Formel: „Unzureichend, aber unverzichtbar“. So seien in dem Entwurf des Bundesumweltministeriums einige positive Elemente, wie die Einführung des Kriteriums von maximalen Einzelschallpe-

geln für die Festlegung von Nacht-Lärmschutzbereichen, die um 5 Dezibel anspruchsvollere Werte für Neubau und wesentliche bauliche Erweiterung von Flugplätzen und die Anwendung der sog. 100-100-Regelung (Berücksichtigung der vollen Beanspruchung von Lande- und Startbahnen bei der Lärmberechnung). Andererseits bleibe das Gesetz ein reines Entschädigungsgesetz für passiven Schallschutz und mache keine Vorschriften darüber, wie laut es am Flughafen sein darf.

### Aktiven Lärmschutz gefordert

Das Gesetz müsse deshalb dringend durch weitere Gesetze ergänzt werden, in denen der aktive Lärmschutz an Flughäfen geregelt wird. Uwe Lahl stimmte dem zu und verwies auf zwei weitere Gesetzesvorhaben der Bundesregierung, mit denen der aktive Lärmschutz verbessert werden solle. So werde derzeit im Bundesrat ein Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie beraten. Nach dieser Richtlinie müssen für alle deutschen Großflughäfen (also auch den Köln/Bonner Flughafen) bis spätestens 30. Juni 2007 Lärmkarten und darauf aufbauend bis spätestens 18. Juli 2008 Lärminderungspläne vorgelegt werden. Weiterhin befindet sich derzeit ein Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen in der Abstimmung zwischen Bundesverkehrsministerium und Bundesumweltministerium. Dieses Gesetz dient dem Ausschluss besonders lauter Flugzeuge an einzelnen Flughäfen. Martin Partsch, Fluglärmspezialist des Flughafens Köln/Bonn verdeutlichte, dass die Luftverkehrswirtschaft sehr an einem neuen Fluglärmgesetz gelegen sei, um endlich Rechtssicherheit



## Kontakte - Infos - Hilfe

zu erlangen. Allerdings sprach er sich für deutlich weniger anspruchsvolle Lärmwerte aus, um die Flughafenbetreiber nicht zu stark finanziell zu belasten.

### Verhältnis Fluglärngesetz - ICE-Anschluss

Moderator Halvard Langhoff vom Kölner Stadtanzeiger brachte am Ende der Diskussion auf den Punkt, dass diese finanzielle Belastung durchaus zumutbar wäre. Denn die aus dem Fluglärngesetz resultierenden Kosten von 500 Millionen Euro entsprächen genau den Kosten der ICE-Anbindung des Köln/Bonner Flughafens.

Mehr Informationen über das Fluglärngesetz und die VCD-Position hierzu finden sich auf der VCD-Internetseite ([www.vcd.org/flugverkehr](http://www.vcd.org/flugverkehr)). Der VCD gibt auch einen regelmäßigen Newsletter „Flugverkehr & Umwelt“ heraus, der kostenfrei abonniert werden kann. Dieser Newsletter kann per Email angefordert werden bei Helmar Pless ([helmar.pless@vcd.org](mailto:helmar.pless@vcd.org)) oder direkt von der VCD-Internetseite heruntergeladen und abonniert werden.

*Helmar Pless, Verkehrsreferent des VCD-Bundesverbandes*

#### Stadt Köln

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

#### NRW-Hotline

Fahrplanauskunft alle Busse und Bahnen in NRW (auch KVB) 01803 - 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 Bahncard-Inhaber 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)  
Radfahrer-Hotline DB 01805 - 15 14 15 (12 ct/Minute)

#### KVB

Telefonzentrale 0221 - 547-0  
Beschwerden 0221 - 547-33 60  
Vandalismus bei KVB 0221 - 547-12 34

#### VRS

VRS Telefonzentrale 0221 - 2 08 08-0

#### Radverkehr – Service

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club 0221 - 32 39 19  
Kreisverband Köln & Umgebung e. V. ([adfc-koeln@netcologne.de](mailto:adfc-koeln@netcologne.de))

#### Wichtige Internet-Adressen

Schlichtungsstelle Nahverkehr, Verbraucherzentrale NRW  
Deutsche Bahn AG  
KVB  
KVB-E-Mail-Adresse für Beschwerden: [beschwerden@kvb-koeln.de](mailto:beschwerden@kvb-koeln.de)  
VRS [www.vrs-info.de](http://www.vrs-info.de)  
VRR [www.vrr.de](http://www.vrr.de)  
AVV [www.avv.de](http://www.avv.de)  
VCD (Bundesverband, Service) [www.vcd.org](http://www.vcd.org)  
VCD-Kreisverband Köln & Umgebung [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de)  
ADFC Köln [www.adfc-koeln.de](http://www.adfc-koeln.de)  
ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln [www.bpc.de/ask](http://www.bpc.de/ask)  
Pro Bahn [www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)  
Allgemein [www.nahverkehr-online.de](http://www.nahverkehr-online.de)  
[www.verkehrsinfo.nrw.de](http://www.verkehrsinfo.nrw.de)

## Pendlernetz NRW

### VCD fordert Beitritt der Stadt Köln zum Pendlernetz

Unter [www.nrw.pendlernetz.de](http://www.nrw.pendlernetz.de) könne Autofahrer kostenfrei eine Mitfahrgelegenheit anbieten.

Hier ergeben sich Kontakte, bei denen zukünftig täglich zwei oder mehr Pendler gemeinsam zu ihrem Arbeitsplatz fahren.

Aber auch einzelne Mitfahrgelegenheiten, etwa zu Großveranstaltungen wie Fußballspielen, können gefunden und vermittelt werden.

Dies ist ein Angebot der lokalen

Agenda. Die Stadt Köln weigert sich bisher dem Projekt beizutreten mit dem Hinweis auf die Kosten, die einmalig 30.000 Euro für die Einrichtung und dann laufend 20.000 Euro jährlich betragen.

Im Sinne einer nachhaltigen Politik sollte dieses Geld investiert werden, da der Autoverkehr abnimmt und somit mittelfristig weniger Kosten für Straßenausbau und -instandhaltung anfallen.

Zu fragen ist, ob im Sonderfördertopf

für die Fußball-WM 2006 dieser Erdnussbetrag nicht noch enthalten ist.

Bisher sind in NRW bereits 165 Kommunen im Pendlernetz.

Täglich gibt es bis zu 30.000 Einträge für NRW.

Aus den Gemeinden im Umkreis von Köln hören wir, dass sie auf den Beitritt Kölns warten, da ihnen sonst der Hauptzielort ihrer Pendler fehlt.

*Kay Queetz*

# VCD Köln und Umgebung

<b>Vorstandsteam</b>	Eberhard Blocher, Christoph Groneck, Helga Jochems, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Volker Kunstmann, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Kay Queetz, Christoph Reisig, Roland Schüler
<b>Anschrift</b>	VCD-Büro, Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln Tel.: (02 21) 7 39 39 33 E-Mail: <a href="mailto:info@vcd-koeln.de">info@vcd-koeln.de</a> Fax: (02 21) 7 32 86 10 Internet: <a href="http://www.vcd-koeln.de">http://www.vcd-koeln.de</a>
<b>Bürozeiten</b>	Montag, Mittwoch und Freitag, in der Regel von 9 bis 12 Uhr – aktuelle Uhrzeiten können unter Tel-Nr. (02 21) 7 39 39 33 erfragt werden
<b>Vorstandssitzungen</b>	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

<b>Arbeitskreis Autofreie Siedlung</b>	Rolf Bauernfeind Tel.: (02 21) 96 19 93 0
<b>Forum Kölner Verkehrsiniciativen</b>	Dirk Breuer Tel.: (02 21) 6 60 17 22 Ort und Termin der Treffen bitte im VCD-Büro erfragen.
<b>Fußgänger</b>	Rüdiger Pohl Tel.: (02 21) 6 00 20 03 E-Mail: <a href="mailto:ruediger.pohl@koeln.de">ruediger.pohl@koeln.de</a>
<b>Fahrradfahrer</b>	Hans-Georg Kleinmann Tel.: (02 21) 61 63 65
<b>ÖPNV-Gruppe</b>	Volker Kunstmann Tel.: (02 21) 55 24 34 E-Mail: <a href="mailto:vkun@gmx.de">vkun@gmx.de</a> Ort und Termin der monatlichen Treffen bitte bei Volker Kunstmann erfragen.

## Impressum

<b>Herausgeber</b>	Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Köln und Umgebung e. V, Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln
<b>Redaktion</b>	Reiner Kraft, Christoph Reisig, Markus Meurer
<b>Mitgegründet von</b>	Josiane Peters =
<b>Anzeigenverwaltung</b>	Kay Queetz
<b>Bankverbindung</b>	Bank für Sozialwirtschaft BLZ: 370 205 00 Konto-Nr.: 824 55 00
<b>Spendenkonto</b>	Bank für Sozialwirtschaft BLZ: 370 205 00 Konto-Nr.: 824 55 02
<b>Auflage</b>	2.500 Exemplare
<b>Satz/Druck</b>	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:  
85 85-75  
VCD, Eifelstraße 2, 53119 Bonn,  
Fax 02 28/9 85 85 -10

Weitere Informationen:  
Info-Telefon: 02 28/9  
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)

# Das hat noch gefehlt - Die Rätselseite

Im Rahmen eines Projektes „Mobilitäts-erziehung an Grundschulen“ stellte das Österreichische Bundesministerium für Verkehr verschiedene Materialien zur Verfügung, unter anderem 700 Fragekarten. Einige dieser Fragen wollen wir hier vorstellen, die Auflösung finden Sie auf Seite 11.

1. Warum gibt es in Dänemark weniger Autos als in Österreich?

- a) Weil es weniger Dänen gibt
- b) Weil die Strassen schlechter sind
- c) Weil die Zulassung genau so teuer ist wie ein Auto

2. Wann ist ein Auto am sichersten?

- a) Wenn es steht
- b) Wenn es 100 km/h fährt
- c) Wenn es 140 km/h fährt

3. Darf ein Schulbusfahrer während einer Schulbusfahrt rauchen?

- a) Nein, niemals
- b) Ja, immer
- c) Ja, an jeder Kreuzung

4. Wie heißt die größte autofreie Stadt Europas?

- a) Amsterdam
- b) Kopenhagen
- c) Venedig

5. Wie viele Füße hat ein Tausendfüßler?

- a) ca. 340
- b) ca. 540
- c) ca. 940

6. Wo liegt Österreichs größter Hafen?

- a) In Wien
- b) In Bregenz
- c) In Linz

7. Wie heißt das Kindermädchen, das mit einem Schirm fliegen kann?

- a) Mary Stuart
- b) Marilyn Monroe
- c) Mary Poppins

8. Was machte Julius Caesar, weil das Verkehrschaos in Rom nicht zu stoppen war?

- a) Er ließ die Wagen in der Stadt verbieten
- b) Er ließ alle Fahrzeuge verbrennen
- c) Er erfand das Fahrrad

9. In welchem Land liegt die höchste U-Bahn der Welt?

- a) In Frankreich
- b) In der Schweiz
- c) In Österreich

Und nun die abschließende Frage zu Weihnachten:

10. Welche Verkehrsmittel benutzten die „Heiligen Drei Könige“?

- a) Esel
- b) Pferde
- c) Kamele

*Hans-Georg Kleinmann*

## Und was wollen uns diese Schilder sagen?



- a) Ampel wieder voll gültig
- b) Rechts abbiegen verboten
- c) Ende der Umleitung für Umweltbewusste
- d) Wer war der Dieb?



Können Sie diesen Wegweiser in 2 Sekunden beim Vorbeifahren verstehen?