

17. Jahrgang

Nr. 35, Sommer 2005



# RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik  
in Köln und Umgebung



**Mit dem VCD in den  
Nationalpark Eifel**

Außerdem: Radverkehr – Vorschläge für die Innenstadt,  
Stadtbahntrasse Bonner Straße, Autofreie Siedlung ...

---

Herausgegeben vom Kreisverband Köln und Umgebung des

**VCD**—

**Anzeige**

# Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

ein Titelfoto ohne direkten Bezug auf ein Verkehrsthema, das gab es in 34 Ausgaben der RHEIN-SCHIENE noch nicht. Jetzt soll dieses Foto – es zeigt die Urfttalsperre – Appetit machen auf einen Ausflug oder einen Kurzurlaub in der Eifel, vielleicht sogar gemeinsam mit den Kölner VCD-Aktiven. Diese Möglichkeit besteht am **5. September** anlässlich des diesjährigen „**Betriebsausflugs**“, zu dem wir alle Interessierten gerne einladen. Mehr Informationen dazu gibt es auf Seite 18 dieser Ausgabe.

Eine andere Gelegenheit, mit den aktiven VCDlern ins Gespräch zu kommen, bietet sich am **5. Juli** bei unserer alljährlichen **Mitgliederversammlung**. Zahlreiches Erscheinen von Mitgliedern und Interessierten bereitet uns große Freude.

Ein wichtiges Thema in dieser Ausgabe der RHEIN-SCHIENE ist wieder einmal der Radverkehr. Der Neubau der Nord-Süd-U-Bahn bringt es mit sich, dass zurzeit in der Kölner Innenstadt überall die Verkehrsflächen aufgerissen und demnächst neu hergestellt werden. Ferner plant die Stadt, den fast 15 Jahre alten Radverkehrsplan für den Stadtbezirk 1 zu überarbeiten. Beides waren Anlässe für den Kölner VCD, eine kleine Projektgruppe zum Thema „**Radverkehr in der Kölner Innenstadt**“ zu gründen. Ansprechpartnerin ist Helga Jochems. In dieser Ausgabe stehen unsere ersten Ergebnisse, wie sie zum Teil auch schon in Stadtanzeiger, Rundschau und TAZ vorgestellt wurden.

Bemerkenswert ist noch die Besetzungsänderung im **Fahrgastbeirat Euskirchen**. Nach dem Aufruf in der letzten RHEIN-SCHIENE für den frei werdenden Posten meldete sich unsere Lissy und übernahm gleich zur ersten Sitzung im März den Platz von Sabine Müller, die aufgrund hoher beruflicher und politischer Auslastung ihre Aktivität hier einschränken musste. Wir freuen uns über dieses beispielhafte Engagement im Umland.

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



## Mehr Infos zum VCD gewünscht?

Wenn Ihnen die halbjährlich erscheinende RHEIN-SCHIENE nicht reicht. Wenn Sie immer sehnsüchtig auf die nächste Ausgabe warten. Dann haben wir zwei Angebote für Sie:

- Auf unserer Webseite stellen wir regelmäßig aktuelle Pressemitteilungen und Stellungnahmen ins Netz:  
[www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de)
- Zusätzlich können Sie sich in zwei E-Mail-Verteiler eintragen. Zu den Themen „Nahverkehr“ oder „Fahrrad“ erhalten Sie dann unregelmäßig die E-Mails unserer Arbeitskreise: [info@vcd-koeln.de](mailto:info@vcd-koeln.de).

Kay Queetz



# Inhalt

## Radverkehr

Radfahren in der Kölner Innenstadt (1): Die Ost-West-Verbindungen .....	4
Radfahren in der Kölner Innenstadt (2): Die Nord-Süd-Verbindungen .....	5
Radverkehr An den Dominikanern: In städtischer Planung einfach vergessen .....	6
Mülheimer Fahrrad Gruppe mfg: Aus unserer Arbeit .....	8
Aktion Frühlingszauber: Kölner Polizei will Fahrradunfälle bekämpfen .....	9

## Nahverkehr

Stadtbahnstrecke Bonner Straße: Planungen beibehalten! ..	10
KVB: Neue Niederflurfahrzeuge für die Ost-West- und Ringlinien .....	11

## Verkehr allgemein

Autofreie Siedlung Köln: Modellprojekt gefährdet .....	12
Platz vor dem Gürzenich: Jetzt ist er ein Parkplatz .....	12
Mobilitäts- statt Verkehrserziehung .....	13
Einladung: Besichtigung der Verkehrsleitzentrale .....	13
Weltjugendtag 2005: Gastfreundschaft und Flexibilität .....	14

## Bahnverkehr

Der NRW-Tarif kommt/ist da/kommt nicht .....	16
Mehr Komfort bei der Reiseauskunft .....	17
Kindergeburtstag bei der Bahn .....	20

## Ausflugstipps

Eifelquerbahn .....	14
Mit dem VCD in den Nationalpark Eifel .....	18
Mit Oleftal-, Rurtal- und Bördebahn .....	18

## Service

Kontakte – Infos – Hilfe .....	21
--------------------------------	----

## Dies & Das

Wo? Wie? Was? – die Rätselücke .....	19
--------------------------------------	----

## VCD

Nachtfahrplan im Internet .....	21
Spendenaufruf .....	21
VCD Köln: Vorstand, Arbeitskreise und Ansprechpartner ..	22
Impressum .....	22
Mitgliedsantrag .....	23
Einladung zur Mitgliederversammlung 2004 .....	24

# Radfahren in der Kölner Innenstadt (1)

## Die Ost-West-Verbindungen

Der Hauptbahnhof schmückt sich mit einer neuen Fahrradstation. Doch diese und auch alle anderen Ziele in der nördlichen Innenstadt wie Hohe Straße, Dom und Museen sind per Rad nur mit großen Gefahren und Hindernissen zu erreichen.

Aus den benachbarten Stadtteilen kommend enden die meisten Fahrradwege einen Kilometer vor dem Hauptbahnhof. Zusätzlich versperren Einbahnstraßen-Regelungen den Rückweg.

### Einige Beispiele

So endet der Fahrradweg aus Richtung Ehrenfeld unvermittelt in der Magnusstraße am Römerturm. Die verbleibende Strecke bis zum Hauptbahnhof dürfen Radfahrerinnen und Radfahrer sich ihren Weg durch den Autoverkehr kämpfen.

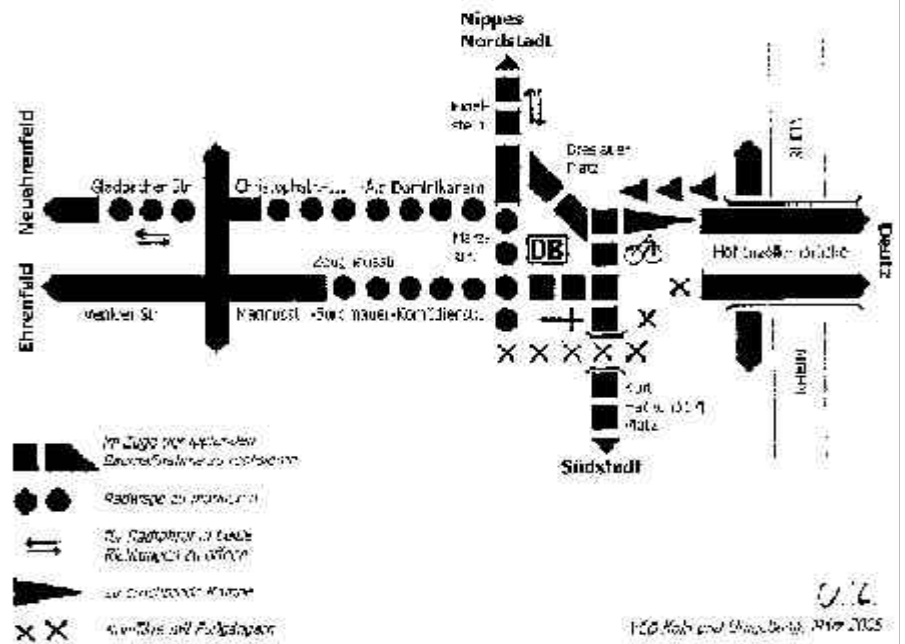
Für die Bewohnerinnen und Bewohner von Neuhrenfeld endet die Fahrradtrasse Richtung Innenstadt sogar schon hinter dem Inneren Grüngürtel. Trotz breiter, zum Schnellfahren verführender Fahrbahnen fehlen Fahrradspuren in der Christophstraße und den anderen Straßen bis zum Hauptbahnhof. Die Gladbacher Straße ist trotz ihrer Breite sogar nur in einer Richtung befahrbar.

Von Deutz kommend müssen sich Radfahrerinnen und Radfahrer über die südliche Hohenzollernbrücke, den Heinrich-Böll- und den Roncalliplatz konfliktreich durch dichten Fußgänger-Verkehr schlängeln. Diese Situation erfordert von beiden Seiten viel Verständnis und Rücksicht, ist auf Dauer jedoch keine Lösung. Der zunächst auf Deutzer Seite mit einer langen Rampe für den Radverkehr gut ausgebaute Weg über die Nordseite der Hohenzollernbrücke endet vor dem Breslauer Platz an einer schwer überwindbaren mehrstöckigen Treppenanlage.

### Baustellen als Chance

Die aktuellen Baumaßnahmen rund um den Hauptbahnhof bieten die Chance, bei der Oberflächengestaltung den Rad-

Fahrrad-Verbindung Ehrenfeld-Hauptbahnhof-Deutz



verkehr endlich angemessen zu berücksichtigen. Die Stadt darf diese Chance auf keinen Fall verpassen.

Dies gilt für die Schaffung einer Fahrradverbindung vom Eigelstein und der Marzellenstraße über den Breslauer Platz bis zur Johannisstraße (mit der Fahrradstation) und weiter hinunter bis zum Rheinufer.

Auf dem Kurt-Hackenberg-Platz ist der Einstieg zur notwendigen Fahrrad-Verbindung in Richtung Süden anzulegen. Richtung Norden wird der erste Schritt im Herbst mit der Umgestaltung des Eigelsteins getan. Die Straße soll dann endlich für Radfahrer in beide Richtung befahrbar sein.

### Von Ehrenfeld nach Deutz

Entscheidende Bedeutung für die Erschließung der nördlichen Innenstadt hat jedoch die Schaffung einer durchgehenden Fahrrad-Verbindung von Ehrenfeld und Neuhrenfeld über den Hauptbahnhof zum neuen Entwicklungsschwerpunkt in Deutz (RTL u. a.). Das Markieren von Fahrradstreifen auf der Zeughausstraße bzw. Burgmauer, der Komödien-, der Gladbacher, der Christoph-, der Gereonstraße und den Straßen Unter

Sachsenhausen und An den Dominikern dürfte angesichts geringer Kosten kurzfristig realisierbar sein. Ferner dürften Konflikte mit den Interessen anderer Verkehrsteilnehmer aufgrund der Straßenbreiten kaum entstehen. Im Gegenteil: Die Verengung der Fahrbahn oder der Wegfall von Fahrspuren könnte den Verkehr verlangsamen und so mehr Sicherheit schaffen.

Zur Schließung der West-Ost-Verbindung und zur Entschärfung der Konflikte auf dem Roncalliplatz und dem Heinrich-Böll-Platz ist es jedoch notwendig, endlich auch das Projekt einer Rampe zwischen Breslauer Platz und der nördlichen Hohenzollernbrücke anzugehen. Der Abriss des DB-Gebäudes hat Platz für eine solche direkte Verbindung neben den DB-Gleisen geschaffen.

Ein Stadt, die sich fahrradfreundlich nennen möchte, darf nicht die meist nachgefragten Ziele bei der Radverkehrsplanung aussparen. Ohne eine durchgehende West-Ost-Trasse Ehrenfeld-Hauptbahnhof-Deutz hat der Radverkehr in der nördlichen Innenstadt und damit auch die neue Fahrradstation keine Chance.

Volker Kunstmann



# Radfahren in der Kölner Innenstadt (2)

## Die Nord-Süd-Verbindungen

Dem Radverkehr wird heute als einzige durchgehende Nord-Süd-Verbindung der Rheinuferweg angeboten. Dieser hat eine wichtige Funktion für den großräumigen und den Freizeitverkehr, führt jedoch an den wichtigen Alltagszielen in der östlichen Innenstadt vorbei. Ferner ist durch seine tiefe Lage eine Querung der Rheinbrücken von hier aus sehr schwierig. In der Regel gelangt man auf die Brücken nur mühselig über Treppen oder durch Inkaufnahme erheblicher Umwege. Weitere Probleme entstehen durch den oft dichten Fußgängerverkehr am Rheinufer und die häufige Unterbrechung dieser einzigen Verbindung durch Veranstaltungen.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit von weiteren durchgehenden Nord-Süd-Radrouten im Bereich der östlichen Innenstadt. Die Domplatte und die Ost-West-Straßenachse von der Cäcilienstraße bis zur Deutzer Brücke bilden hier für den Radverkehr schwierig zu querende Zwangspunkte.

### Wichtige Verbindungen

Der VCD schlägt den fahrradfreundlichen Ausbau folgender Routen vor:

- A Westliche Route** (u. a. zur Anbindung der wichtigen Einkaufsziele): Ebertplatz – Eigelstein – Marzellenstraße – Unter Fettenhennen – (Querung der Hohen Straße nur fußläufig) – Marspforte – Große Sandkaul (oder Unter Goldschmied – Kleine Sandkaul) – Hohe Pforte – Waidmarkt – Severinstraße
- B Mittlere Route** (zur Anbindung u. a. von Radstation, Rheinbrücken und touristischen Zielen): Ebertplatz – Eigelstein – Breslauer Platz – Johannisstraße – Kurt-Hackenberg-Platz – Bechergasse – Altermarkt – Heumarkt – Malzmühle – (Querverbindung zur Route A über die Bäche) – Mathiasstraße

Heute stellt sich dem Radverkehr entlang dieser Achsen eine Vielzahl an Problemen – nachfolgend nur eine Auswahl an Möglichkeiten hieran etwas zu ändern.

### Ebertplatz/Riehler Straße

Viele RadfahrerInnen aus der nördlichen Neustadt und aus Niehl müssen über die Riehler Straße, zum Beispiel wenn sie Freizeiteinrichtungen wie Zoo, Flora oder Eisstadion besuchen wollen. Diese Straße ist für RadfahrerInnen angesichts einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und des Fehlens jeglicher Schutzvorkehrungen äußerst gefährlich. Hinzu kommt am Ebertplatz die kombinierte Geradeaus/Rechtsabbiegespur, wo abbiegende Autos den geradeausfahrenden Radverkehr gefährden.

Auch gemäß Straßenverkehrsordnung müsste die Stadt an der Riehler Straße handeln und für Verkehrssicherheit sorgen. Auf die Riehler Straße gehören Fahrradstreifen und es muss endlich Tempo 50 gelten.

### Eigelstein

Die Pläne der Politik und Verwaltung zur Umgestaltung des Ebertplatzes und der Öffnung der Einbahnstraße Eigelstein für den Radverkehr in beiden Richtungen begrüßen wir sehr. Damit wird endlich eine durchgehende Fahrradstrecke vom Hauptbahnhof in die nördlichen Stadtteile geschaffen. Bedauerlich ist jedoch die geringe Breite der nach dem Ausbau am Eigelstein für den Radverkehr bereitstehenden Verkehrsfläche.

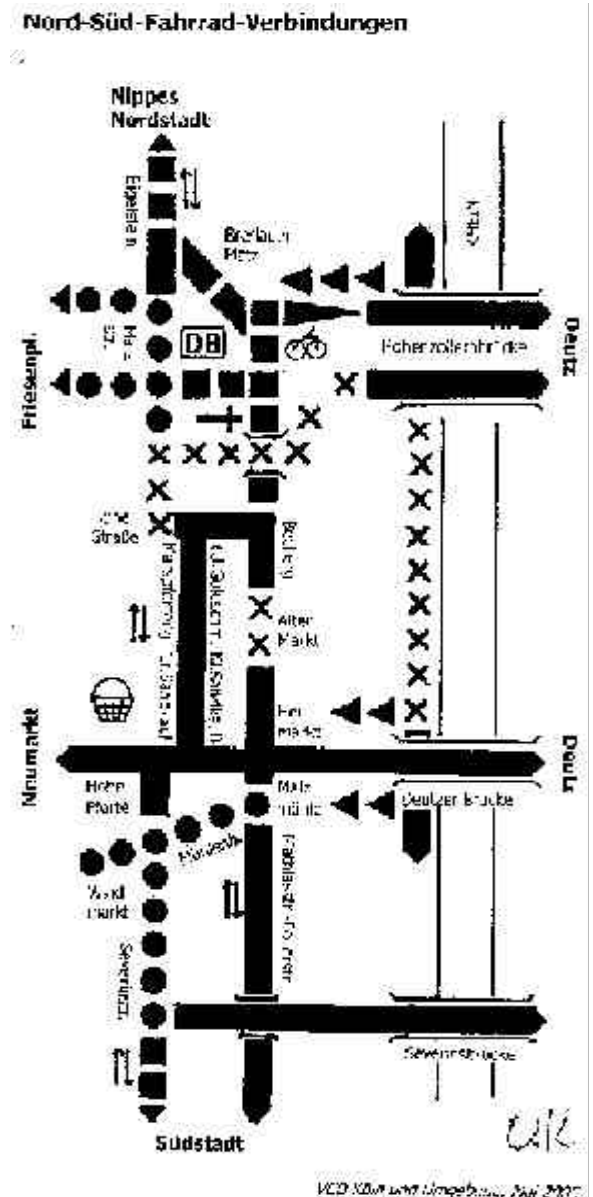
### Breslauer Platz

Nichts, aber auch gar nichts haben die Stadt und die KVB für den Radverkehr am Breslauer Platz getan. Eine Baustelle ist keine Entschuldigung, denn auch für den Autoverkehr wurden ja Maßnahmen ergriffen.

Der Breslauer Platz ist eine wichtige Verbindung zum Hauptbahnhof und zur Fahrradstation. Da die Baustelle noch gut acht Jahre lang bestehen wird, muss auch der Radverkehr berücksichtigt und sicher geführt werden.

### Johannisstraße

Diese Straße wurde vorbildlich für den Radverkehr umgestaltet. Doch inzwischen greift die Verwahrlosung um sich. Der rote Fahrradstreifen wird immer wieder aufgerissen und nicht wiederhergestellt, die Poller werden entfernt und es wird falsch geparkt. Die Einfahrt zur



Trankgasse wird durch die Baustelle tagtäglich gefährlicher. Hier wird Gutes zerstört.

Hier ist die Stadt Köln gefragt, ihr Eigentum zu schützen und den fahrradfreundlichen Zustand zu sichern. Das kann doch nicht so schwer sein ...

### Kurt-Hackenberg-Platz

Der Kurt-Hackenberg-Platz soll nach Beendigung der Bauarbeiten als ein Platz gestaltet werden und nicht wie heute als überbreite Straße. Angesichts von Philharmonie, Dom, Museen und in seiner Funktion als Eingang zur Altstadt und zum Rheingarten muss er sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen.

Die eindeutige Führung des Radverkehrs über den Platz zur Bechergasse muss bei der Platzgestaltung berücksichtigt werden.

### Altermarkt

Die drohende Baustelle auf dem Altermarkt kann zu einer Verschlechterung des Radverkehrs auf der Nord-Süd-Achse führen. Andere Baustellen in Köln lassen dies berechtigterweise befürchten.

Der Radverkehr muss während der gesamten Baustellenzeit sicher und nutzerfreundlich über den Platz geführt werden. Nach Ende der Bauarbeiten ist bei der Gestaltung der Freifläche ein angemessener Raum für den Radverkehr einzuräumen.

### Unter Goldschmied und Marspfortengasse

Die parallel zur Hohe Straße verlaufende Marspfortengasse und die Kleine Sandkaul sollten für den Radverkehr in beiden Richtungen geöffnet werden.

### Überweg Große Sandkaul

Während der Bauzeit kann mit einfachen Mitteln für den Radverkehr von der Hohe Straße kommend und in die Große Sandkaul fahrend (Süd-Nord) eine Aufstellmarkierung für den Radverkehr auf der rechten Spur angebracht werden, um dem Radverkehr eine sichere Wartezone zu geben.

### Heumarkt

Am Heumarkt gibt es die einzige oberirdische Querung der Ost-West-Achse im engeren Altstadtbereich. Der Überweg über die Gleise der KVB muss daher für die große Anzahl von FußgängerInnen und RadfahrerInnen ausreichend breit sein.

Im südlichen Teil des Heumarkts vor der Malzmühle ist die heutige Situation völlig unbefriedigend und blockiert viele mögliche gute Radfahrbeziehungen (zum Beispiel zum Rheinufer oder zur Deutzer Brücke). Mit einem Kreisverkehr (*Malzmühlenkreisel*) können für alle VerkehrsteilnehmerInnen gute Verbindungsqualitäten geschaffen werden.

### Bäche bis Waidmarkt und Georgsviertel

Die überbreiten Bäche können es vertragen, dass Fahrradstreifen für eine sichere Führung des Radverkehrs abmarkiert werden. Die Anlage von Fahrradstreifen auf diesem Straßenzug sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein.

Während der Bauzeit am Waidmarkt und in der Severinstraße sollte für den Radverkehr eine alternative Führung durch die Mathiasstraße eingerichtet werden. Diese kann nach der Bauzeit als Durchgangsrouten und Entlastung für die Severinstraße bestehen bleiben.

Dafür ist eine sichere Einfahrt von der Straße An der Malzmühle in die Mathiasstraße einzurichten – die Straße ist breit genug für eine Öffnung. Hinter der Severinsbrücke findet die Radverbindung Anschluss an die Führung über die Achterstraße und Annostrasse sowie – nach der Bauzeit – an die Severinstraße.

### Severinstraße

Die Severinstraße muss nach Beendigung der Bauzeit für den Radverkehr aufgrund ihrer Bedeutung (Schulen, Einkaufsviertel, Stadtteilzentrum) fahrradfreundlich werden. Dazu gehört die Anlage von Fahrradstreifen zwischen Waidmarkt und Severinsbrücke und die Öffnung der Severinstraße zwischen der Brücke und dem Chlodwigplatz für den Radverkehr in beiden Richtungen.

*RolandSchüler*



## Radverkehr An den Dominikanern

# In städtischer Planung einfach vergessen ...

Die neue städtische Planung für den Bereich An den Dominikanern/Hauptpost ignoriert konsequent den städtischen Radverkehrsplan.

Ein kleines Beispiel, aber typisch für diese Stadt. Die Verkehrsverwaltung hat eine neue Planung für den Bereich „An den Dominikanern/Hauptpost“ im Verkehrsausschuss vorgestellt: Die breite Fahrbahn wird neu aufgeteilt und Platz für parkende Autos geschaffen, die Ampel wird abgebaut und durch einen Über-

weg ersetzt. Doch für den Radverkehr wird nichts gemacht. Dabei ist die Route Hauptbahnhof – An den Dominikanern – Christophstraße – Gladbacher Straße als eine wichtige Achse für den Radverkehr im städtischen Radverkehrsplan enthalten.

„Für die Verbesserung des Radverkehrs fordert der VCD Köln und Umgebung die Markierung von Fahrradstreifen im Bereich von Nord-Süd-Fahrt bis Kreisel Marzellenstraße“, so Roland

Schüler von der Projektgruppe Radverkehr beim VCD.

„Jetzt den Radverkehr vergessen und dann kann in den nächsten zwanzig Jahren für den Radverkehr nichts mehr gemacht werden! Warum beachtet die Verwaltung ihre eigene Pläne nicht? Hier kann kostengünstig etwas für den Radverkehr verbessert werden, anstatt auf Jahre verbaut“, empört sich Helga Jochems vom Vorstand.

*Wolfgang Besser*



**Anzeige**

## mülheimer fahrrad gruppe mfg

# Aus unserer Arbeit

**Die Mülheimer Fahrrad Gruppe engagiert sich für mehr Sicherheit und Komfort für den Fahrradverkehr im Bezirk Mülheim. Wir möchten gerne über unsere Arbeit berichten.**

Zuerst ein Verkehrsprojekt: die Radwege entlang der Bergisch Gladbacher Straße. Wir beantragten am 13. Dezember 2004 in der Bezirksvertretung, dass diese Wege in ihrem gesamten Verlauf zwischen Mülheim und Thielenbruch saniert werden sollen, wo nötig, und die Radwege-Lücken geschlossen werden. Eine detaillierte Aufstellung lag dem Antrag bei.

Der Antrag wurde zwar einstimmig von den Volkvertretern angenommen, stieß aber bei der Verwaltung auf Vorbehalte. Die gewünschten Verbesserungen seien zwar wünschenswert, müssten sich in der Prioritätenliste aber hinter den Ausbaumaßnahmen der Radwege zur WM 2006 einreihen. Wir waren völlig verblüfft: Radwege zur Fußball-WM? Fußballfans auf dem Fahrrad in's Stadion? Noch mehr die Sprache verschlug uns allerdings der Artikel *Autofahrer im Vorteil* in der TAZ vom 4. April:

*„Für den Ausbau von Autostraßen macht die Stadt Köln Geld locker, für bereits genehmigte Fahrradwege nicht. Die Autofahrer in Köln können sich freuen. Trotz riesiger Löcher im Etat will die Verwaltung in diesem Jahr für den*

*Straßenbau 4,1 Millionen Euro locker machen. Mit dem Geld soll die Opladener Straße verlegt und die Oskar-Jäger-Straße ausgebaut werden. (...) gleichzeitig teilte das Amt für Stadtentwicklung den Verkehrspolitikern lapidar mit, dass der Ausbau des Radwegenetzes zur Fußballweltmeisterschaft 2006 wegen Geldmangels wohl gänzlich ins Wasser fällt. Nun sollen nur noch „punktuelle Unterhaltungsmaßnahmen“ getroffen werden.“*

### Schrotträder

Im November starteten wir ein Projekt mit Umweltaspekten: Schrotträder im öffentlichen Straßenland.

Es war immer schon ein prima Tipp, gefälligst vor der eigenen Türe zu kehren. Das wollten wir ausprobieren. Vor unserer Haustüre standen vier Räder, die über ein Jahr lang nicht mehr benutzt wurden und langsam vor sich rosteten. Also meldeten wir dies Stadtverwaltung und harteten der Dinge, die da kommen sollten.

Wir fragten uns auch, warum es so viele „herrenlose“ Fahrräder gibt. Zum einen wegen der vielen Diebstähle. Es werden oft Räder gestohlen, nur um damit nach Hause zu fahren. Danach werden sie achtlos weggestellt. Aber auch der Einzelhandel trägt mit Billigfahrrädern seinen Teil dazu bei, dass Fahrräder so gering geschätzt werden.

Am 10. Februar bekamen wir dann eine E-Mail von der Stadtverwaltung:

*„Vielen Dank für Ihre Mühe und Unterstützung. Wir werden von hier aus alles alles Weitere veranlassen. Zunächst wird das Ordnungsamt die Fahrräder „bekleben“. Nach Verstreichen einer 4-Wochen-Frist und einer entsprechenden Mittei-*

*lung vom Ordnungsamt werden die Räder dann vom Stadt-Service-Team abgeholt.“*

Die Kölner Polizei hat offensichtlich ausgezeichnete Kontakte zur Stadtverwaltung. Überall in Mülheim wurden von uns gemeldete Schrottfahrräder mit einem gelben Aufkleber gekennzeichnet, damit sie vier Wochen später auf den Müll gebracht werden können, sofern sich in der Zwischenzeit nicht jemand um die Räder gekümmert hat.

Wir begrüßen dieses Vorgehen ausdrücklich. Die Schrotträder nehmen anderen Radfahrern die Parkplätze weg. Außerdem hat Schrott nichts auf der Straße oder dem Gehweg zu suchen. Allerdings war unsere erste Meldung bei einigen Rädern schon fünf Monate alt. Das ist eindeutig zu lange.

### Radfahrsicherheit

In Köln sind die Fahrradfahrer an fast einem Viertel aller Verkehrsunfälle beteiligt. Diese alarmierende Entwicklung hat die Kölner Polizei veranlasst, tätig zu werden. Angestrebt wurde:

- das Klima zwischen den Verkehrsteilnehmer dauerhaft zu verbessern,
- die Anzahl der Unfälle mit verletzten Radfahrern um 30 % zu senken sowie
- bei den Bürgern Zustimmung für präventive und repressive Maßnahmen zu bekommen, mit denen die angestrebten Ziele erreicht werden sollen.

Am 4. April fand im Polizeipräsidium Köln eine erste Gesprächsrunde unter der etwas sperrigen Überschrift „Bekämpfung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Radfahrern in Köln“ statt. Anwesend waren Vertreter der Stadtverwaltung (Amt für öffentliche Ordnung, Amt für Straßen- und Verkehrstechnik, der Fahrradbeauftragte und der Seniorenvertreter), der Polizei und etlicher freier Organisationen, die sich mit dem Thema befassen (ADAC, AvD, Verkehrswacht). Nicht zuletzt auch der ADFC, die mfg und der VCD.

Alle Teilnehmer hatten die Einsicht in die Notwendigkeit zum Handeln und eine große Bereitschaft zur Zusammen-



Verwaltung, Polizei und Verkehrsinitiativen im Gespräch über Radfahrsicherheit



arbeit. Es wurde beschlossen, an etwa zehn Unfallschwerpunkten des Fahrradverkehrs in Aktionen mit Partnern die Unfallursachen aufarbeiten.

## Mülheimer Brücke

Belehrung, nicht Bestrafung der Radfahrer, die die Mülheimer Brücke in der falschen Richtung befahren, war das Ziel der Aktion „Velo 2010 – Sicheres Radfahren in Köln“, zu der sich die Kölner Polizei, die *mfg* und der ADFC am 21. April zusammenfanden.

Bei strahlend schönem Wetter verwiesen wir auf die vielen, in einem Fall sogar tödlichen Unfälle zwischen Radfahrern im „Falschverkehr.“ Von den Radfahrern hörten wir die bekannten Argumente: Sie kennen die „richtigen“ Auffahrten zur Brücke nicht, die Treppe ist zu steil, die Auffahrten sind zu umständlich, die Ausschilderung mangelhaft etc.

Wir zogen ein positives Fazit aus der zweistündigen Aktion. Die Radfahrer waren bei einer freundlichen Ansprache durchaus einsichtig, die vorgebrachten

Argumente aber auch stichhaltig. Die *mfg* legt in Kürze eine schriftliche Zusammenfassung aller Beobachtungen und Forderungen zur Radverkehrssituation zur Mülheimer Brücke vor. Dieser Sonntag auf der Brücke war ein guter Tag, kann aber eine konkrete Beschäftigung und Verbesserung der Auf- und Abfahrten nicht ersetzen.

Alle weiteren Informationen zu uns und unseren Projekten finden Sie unter [www.muelheimer-freiheit.net/mfg](http://www.muelheimer-freiheit.net/mfg).

Rolf Bauerfeind für die *mfg* □

# Kölner Polizei will Fahrradunfälle bekämpfen Der *Frühlingszauber* folgt dem *Wintercheck*

**Kölner Radfahrer leben gefährlich: Die Zahl der verunglückten Radfahrer stieg von 1.278 im Jahr 1999 auf 1.332 im Jahr 2004 – im gleichen Zeitraum sank die Zahl der verunglückten PKW-Fahrer von 2.763 auf 2.342.**

Während die Automobilindustrie sehr viel Aufwand betreibt, die Fahrzeuginsassen zu schützen, tut sie nur wenig zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern.

## 30 % weniger Unfälle?

Dass die Polizei diesen negativen Trend erkannt hat und etwas dagegen unternehmen will, begrüßen wir grundsätzlich.

Das Ziel, bis 2010 die Zahl der verunglückten Radfahrer um mindestens 30 % zu senken, finden wir ausgesprochen ehrgeizig. Um dieses Ziel zu erreichen, muss man das Problem an der Wurzel anpacken. Und damit sind wir schon bei unserer Kritik: Von der Polizei angedacht sind vor allem Öffentlichkeitsarbeit, Sensibilisierung von Rad- und PKW-Fahrern, polizeiliche „Ansprache“ bei Fehlverhalten sowie repressive Maßnahmen an den Brennpunkten.

Mit diesen Aktionen erzielt man jedoch bestenfalls nur kurzfristige und sehr lokale Wirkungen, nachhaltige Er-

folge sicherlich nicht, von einer 30-prozentigen Absenkung der Unfallzahlen ganz zu schweigen. Unter diesem Aspekt betrachten wir das Ziel als ausgesprochen blauäugig und unrealistisch.

## Kritische Begleitung

Trotz dieser negativen Einschätzung arbeitet der VCD mit der Polizei, der Stadt Köln und sehr vielen anderen Vereinen wie ADFC, Mülheimer Fahrradgruppe, Verkehrswacht Köln, ACE und Seniorenvertretung zusammen.

Wir sehen unsere Aufgabe darin, die Kampagne kritisch zu begleiten und das Augenmerk aller Beteiligten auf die Gesamtzusammenhänge zu lenken. Am Beispiel des Unfallschwerpunkts Aachener Straße/Piusstraße kann man sehen, was wir unter Gesamtzusammenhang verstehen:

Möchte ein Fahrradfahrer vom Bezirksrathaus Lindenthal zur Haselbergstraße, so müsste er eigentlich zweimal die viel befahrene Aachener Straße mit



Unfallschwerpunkt Aachener Straße

ihren mehrphasigen Ampeln überqueren oder – verkehrswidrig – den Radweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung befahren. Viele Radfahrer entscheiden sich für die zweite Variante, die sie in etwa drei Minuten zurücklegen, während sie für die korrekte Variante rund zehn Minuten benötigen, wobei die meiste Zeit vor roten Ampeln gewartet werden muss.

Deshalb wird sich der VCD vor allem an der Auswertung der Radfahr-Unfälle mit den entsprechenden Maßnahmenvorschlägen beteiligen. Hier wird dann die Stadt gefordert sein, vor allem, wenn es um bauliche Maßnahmen geht.

Hans-Georg Kleinmann □

# Stadtbahnstrecke Bonner Straße Planungen beibehalten!

**Der VCD Köln fordert die Stadt Köln zu einem eindeutigen Bekenntnis zur oberirdischen Stadtbahnstrecke auf der Bonner Straße zwischen Marktstraße und Verteilerkreis auf.**

Um die Strecke zeitgleich mit der Nord-Süd-Stadtbahn eröffnen zu können, müssen unverzüglich alle notwendigen Schritte eingeleitet werden, um Baurecht für die Strecke zu erlangen. Ebenfalls müssen zügig alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, Fördermittel für das Projekt zu erhalten. Die im Bau befindliche Nord-Süd-Stadtbahn erscheint nur dann volkswirtschaftlich sinnvoll, wenn ihre Anschlussstrecke über die Bonner Straße zeitgleich eröffnet wird.

## Kosten und Nutzen

Verkehrsprojekte müssen einer Kosten-Nutzen-Untersuchung unterzogen werden. Dies bedeutet, dass ihr volkswirtschaftlicher Nutzen (z. B. Reisezeitverkürzung, Verminderung des Kraftstoffverbrauchs) in Geldwerte umgerechnet und dann den Investitions- und Folgekosten entgegen gestellt wird. Nur wenn der Nutzen die Kosten übersteigt, ist ein Projekt volkswirtschaftlich sinnvoll. Dies ist auch die Hauptvoraussetzung dafür, ein Vorhaben mit Steuermitteln zu fördern.

Man stelle sich nun vor, dass eine Stadtbahnstrecke geplant wird, bestehend aus einem Tunnel und einer Anschlussstrecke an der Oberfläche. Der Tunnel ist teuer, man findet für ihn aber keine Alternative. Durch ihn wird die Strecke dorthin gelegt, „wo die Musik spielt“, wo viele Fahrgäste hinwollen. Die oberirdische Anschlussstrecke ist kostengünstiger. Sie führt dorthin, wo die Menschen wohnen.

Die Planung ist vollkommen nachvollziehbar: Im Oberflächenteil werden die Fahrgäste eingesammelt, im Tunnelteil liegen ihre hauptsächlichen Ziele. Der Verkehrswert der teureren Tunnelstrecke ergibt sich dadurch, dass er durch die kostengünstigere Oberflächentrecke mit Fahrgästen „gefüllt“ werden kann.

Kosten-Nutzen-Untersuchungen werden durchgeführt. Sie haben ein klares Ergebnis: Zusammengenommen ist das Projekt volkswirtschaftlich in hohem Maße sinnvoll.

Man stelle sich weiterhin vor: Der Landesregierung wird das Projekt präsentiert. Es wird auf den volkswirtschaftlichen Nutzen verwiesen. Daraufhin erklärt sich das Land bereit, zusammen mit dem Bund 90 Prozent der Baukosten aus Töpfen zur Förderung der Infrastrukturförderung zu übernehmen.

Es wird angefangen, zu bauen. Und dann passiert das Unfassbare. Man baut einfach nur die teure, unterirdische Strecke. Die oberirdische Anschlussstrecke wird „erst einmal“ zurückgestellt. Weil man auf einmal die vergleichbar geringen Finanzmittel dafür nicht mehr zur Verfügung stellen will. Weil man auf einmal Vorbehalte gegen oberirdische Stadtbahnen aus der Mottenkiste holt, die in der Verkehrswissenschaft etwa seit 1980 als überholt gelten.

Würde man das Restprojekt, also den Tunnel für sich alleine, nun volkswirtschaftlich neu bewerten, wäre er höchstwahrscheinlich unrentabel. Warum? Weil man nicht mehr dorthin fahren kann, wo die Menschen wohnen, wo die Fahrgäste direkt erreicht werden können. Man baut nur den teuren Streckenteil, und nicht den preisgünstigeren, obwohl sich der Nutzen aus dem Wechselspiel zwischen beiden ergibt. Weil dadurch in Zukunft Fahrgäste umsteigen müssen, die jetzt zwar eine langsamere, aber immerhin direkte Busverbindung besitzen. Weil sich dadurch für die Nutzer aus dem Einzugsbereich der geplanten Oberflächentrecke das Angebot sogar verschlechtert.

## Ein Skandal?

Ja. Und weitgehend unbemerkt wird er durchgezogen. In Köln bei der Nord-Süd-Stadtbahn. Der Tunnel kommt, bis zur Tunnelrampe am südlichen Rand der Innenstadt, in Höhe des Großmarktes. Die Anschlussstrecke über die Bonner Straße in die oberirdischen, einwohner-



starken Vororte Bayenthal, Raderthal, Raderberg und Marienburg rückt in immer weitere Ferne.

Wer ist für die Abkehr von der Stadtbahn auf der Bonner Straße verantwortlich? Dazu nur ein Zitat aus dem Parteiprogramm der Kölner FDP: „Verlängerung der Nord-Süd-Stadtbahn bis zum Gürtel, um eine 4-spurige Bonner Straße zu erhalten.“ (gemeint ist eine Verlängerung des Tunnels unter der Bonner Straße).

## Einige Fakten

Die Forderung, den Tunnel der Nord-Süd-Stadtbahn bis zum Gürtel zu verlängern, bedeutet de facto, das Projekt einer Stadtbahn über die Bonner Straße aufzugeben. Eine Tunnelverlängerung würde vom Zuschussgeber niemals finanziell gefördert werden und die Stadt Köln kann sie nicht aus Eigenmitteln bezahlen. Eine Stadtbahn ist also nur auf und nicht unter der Bonner Straße realistisch.

Durch die Stadtbahnstrecke auf der Bonner Straße werden die Einwohner von Raderthal, Bayenthal, Raderberg und Marienburg erschlossen. Raderberg und Bayenthal liegen im inneren Kölner Stadtgebiet. Die vier Stadtteile haben zusammen rund 24.000 Einwohner. Es

gibt hier also wesentliche Verkehrspotenziale für den öffentlichen Nahverkehr.

Raderberg ist der einzige Kölner Stadtteil innerhalb des Gürtels ohne Stadtbahnanschluss, Bayenthal hat im Unterschied zu allen anderen Stadtteilen innerhalb des Gürtels nur einen abseits gelegenen Stadtbahnanschluss, nämlich die Haltestelle Schönhauser Straße der Linie 16 am Rheinufer.

Nach der Projektuntersuchung beträgt das Verhältnis des ÖPNV gegenüber dem Autoverkehr im Einzugsbereich der gesamten Nord-Süd-Stadtbahn derzeit nur 29,5 Prozent im Vergleich zu 45,5 Prozent in der gesamten inneren Stadt. Dies verwundert wegen des schlechteren Nahverkehrsangebotes auch nicht. Nur durch den Stadtbahnbau

lassen sich hier Fahrgaststeigerungen und Verminderungen des Autoverkehrs erzielen.

Argumente, die oberirdische Stadtbahn stehe im Widerspruch zum Autoverkehr auf der Bonner Straße, sind aus der Luft gegriffen. In der Vergangenheit wurden konsequent Maßnahmen umgesetzt, den Durchgangsverkehr aus der Bonner Straße herauszunehmen und der besseren Stadtverträglichkeit wegen auf die Rheinuferstraße zu leiten. Zu nennen sind hierbei insbesondere die direkte Verkehrsführung vom Verteilerkreis Richtung Rheinufer, der mehrspurige Ausbau der Rheinuferstraße und die Umgestaltung des Chlodwigplatzes. Gleichzeitig erlaubt der Querschnitt der Bonner Straße gemäß der entsprechenden technischen Regelwerke uneinge-

schränkt die Anlage einer eigenen oberirdischen Trasse für die Stadtbahn. Verkehrstechnisch gibt es damit keinen Grund gegen den Bau einer oberirdischen Stadtbahnstrecke.

Ein Verzicht auf die oberirdische Strecke über die Bonner Straße würde dazu führen, dass ein Großteil der Nutzer der Buslinien 106, 132 und 133 nach Vollendung des Nord-Süd-Stadtbahntunnels an deren Endstation Marktstraße umsteigen müsste, um weiter Richtung Chlodwigplatz und Stadtzentrum zu fahren. Bereits 1993 (letzte öffentlich zugängliche Erhebung) wurden alleine die Linien 132 und 133 täglich von fast 24.000 Fahrgästen benutzt. Seitdem sind die Fahrgastzahlen des Nahverkehrs in Köln übrigens um rund 30 Prozent gestiegen.

*Christoph Gronneck* □

## Kölner Verkehrsbetriebe Neue Niederflurfahrzeuge

Nach Anhebung der U-Bahnsteige am Neumarkt und bald auch am Hauptbahnhof werden in Kürze dem Fahrgast an vielen weiteren Haltestellen des Kölner Netzes bequeme Einstiegshöhen geboten.

Dies wird erreicht durch die Anschaffung von insgesamt 69 weiteren Niederflurfahrzeugen. Es handelt sich hierbei um Weiterentwicklungen der zuletzt angeschafften hochflurigen Fahrzeuge (Merkmal: blaue Schalenfarbe).

Am 18. Mai konnte auf dem Neumarkt ein Prototyp des so genannten K4500 in Augenschein genommen werden:

Aus Fahrgastsicht ist interessant, dass der Fahrkartenautomat erstmals nicht mehr im mittleren Gelenk, sondern unmittelbar neben einer der beiden zentralen Türen angeordnet wird. Dies dürfte den Fahrscheinwerb in überfüllten Bahnen konfliktärmer gestalten.

### Kritik des VCD wurde aufgegriffen

Erfreulich ist, dass Kritik des VCDs am Vorgängertyp von der KVB ernst ge-



Foto: Axel Reuther

nommen wurde. So sind die Abstellflächen für Fahrräder und Kinderwagen nun leichter zu erreichen. Den Zuweg versperrende Sitze wurden verlagert. Ferner wurden zusätzliche elektronische Ziel-Anzeigen an den beiden Enden des Wageninnern angebracht. Die optische Information zur nächsten Haltestelle erreicht jetzt jeden Sitzplatz.

### Zu wenig Platz für Fahrgastinformation

Bedauerlich ist allerdings, dass weitaus zu wenig Flächen für die Liniennetzpläne und die horizontalen Teilnetzgrafiken

(Ersatz für die früheren Perlenschnüre) eingeplant wurden. Vertikal und damit lesefreundlich können Liniennetzpläne nur einmal pro Fahrzeug angebracht werden, nämlich oberhalb des Fahrkartenautomats. Die Teilnetzpläne für die Ring- und die Ost-West-Bahnen – wesentliches Element des VCD-Konzepts zur besseren Fahrgast-Orientierung – finden jeweils nur an den äußersten Enden der Fahrzeuge Platz. Teilnetzpläne, die dem Fahrgast wichtige Informationen bieten zur Anzahl der ausstehenden Stationen und zu Umsteigemöglichkeiten, sollten jedoch von jedem Sitzplatz aus einzusehen sein.

Hier fordert der VCD, durch entsprechende Veränderung der unterhalb der Decke angebrachten Schließfächer erheblich mehr Flächen für Fahrgastinformation bereitzustellen. Es wäre noch Zeit, diese Variante bei den noch nicht fertiggestellten Fahrzeugen zu berücksichtigen. Andernfalls würde leichtfertig eine bessere Kundeninformation im Niederflurnetz auf Dauer verhindert.

*Volker Kunstmann* □

## Autofreies Wohnen in Köln Modellprojekt gefährdet

Das Modellprojekt „Autofreies Wohnen in Köln“ gleicht auch im elften Jahr seiner Vorgeschichte einem Abenteuerroman: Im Januar rückte der potentielle Investor der autofreien Siedlung überraschend von seiner Zusage ab, Wohnungen auf dem Gelände des Ausbesserungswerks Nippes nur an autofreie Haushalte zu vermarkten.

Vollkommen unbegründet wird ein Parken-am-Rande-Projekt verfolgt, von dem es bereits mehrere Dutzend allein in Köln gibt. Für eine Siedlung, die schon vor 20 Jahren „Stand der Technik“ war, hätte der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln (ASK) nicht tausende Stunden ehrenamtlichen Engagements aufwenden müssen.

In einer Mitgliederversammlung im Februar knüpfte der ASK seine weitere Zusammenarbeit mit dem Investor an die Bedingung, dass das Projekt auf Grundlage der alten Absprachen vorangetrieben werde. Parallel erarbeitete das Kölner Stadtplanungsamt unter Aufgabe der bislang praktizierten Zusammenarbeit mit dem ASK eine Vorlage für den Stadtentwicklungsausschuss, in der die Begründung des innerhalb der gleichen Behörde entwickelten Bebauungsplans auf den Kopf gestellt wurde: Auf dem Gelände sollten ohne Abwägung der Folgen und ohne Eintritt des im Bebauungsplan genau definierten Nachrü-

stungsfalls von Anfang an Stellplätze in großem Umfang erlaubt werden. Auf die Folgen dieser Änderung wies der ASK in einem Schreiben an Stadtverwaltung und Politik hin: Aufgabe des eigentlichen Modellcharakters, Widersprüche zur Begründung des Bebauungsplans, Zuwachs der Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase und Unfälle, Erfordernis einer Verkehrsuntersuchung, Irreführung der Nachbarschaft, Grünflächenverlust, Querfinanzierung der Stellplätze durch autofreie Haushalte, Vertrauensbruch gegenüber Projektengagierten und -interessenten, Veruntreuung von Landesgeldern, Imageschaden für Köln, Brüskierung der Europäischen Union, Abwertung von Autofrei-Projekten anderer Kommunen und der Versuch einer nachträglichen Legitimierung unseriöser Verkaufsangebote.

Die Problematik wurde von den politischen Parteien erkannt, die Vorlage nicht beschlossen. Statt dessen wird aktuell der Dialog zwischen Investor und ASK im Rahmen moderierter Gespräche unterstützt. Das allein genügt jedoch nicht. Die Entwicklung zeigt deutlicher denn je: Statt auf Goodwill von Stadtplanungsamt und Investor zu hoffen, ist der seit Jahren überfällige städtebauliche Vertrag zwischen der Stadt Köln, dem Investor und dem Land Nordrhein-Westfalen so schnell wie möglich abzuschlie-

ßen. Die aus damaliger Sicht der Stadtverwaltung notwendigen und heute noch aktuellen Schritte wurden bereits im Jahr 2002 dem Stadtentwicklungsausschuss mitgeteilt. Hierzu gehört, dass sich die Stadt dazu verpflichtet, den zweiten, noch ausstehenden Teil der Fördergelder beim Land zu beantragen, das Bewohnerparken im Umfeld des Projekts zu forcieren, ein Moderationsverfahren zu initiieren, das bei der erfolgreichen Marktuntersuchung gewonnene Know-how in eine Autofrei-Vermarktungskampagne des Investors einzubringen sowie die Entwicklung alternativer Verkehrsangebote (Car-Sharing, Wegeanbindungen, Wohnungstauschzentrale ...) zu unterstützen. Der Investor ist auf seine früheren Zusagen zu verpflichten, die dazu geführt haben, dass er mit Unterstützung der Politik das Kölner „Filetgrundstück“ erwerben konnte: die Realisierung des Modellprojekts inklusive einer rein autofreien Vermarktung in Kooperation mit Stadtverwaltung und ASK sowie die Umsetzung alternativer Verkehrsangebote und besonderer Wohnumfeldqualitäten.

Der nächste Höhepunkt im Rahmen des Autofrei-Krimis ist die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses Mitte Juni.

*Arbeitskreis*

*Autofreie Siedlung Köln e. V.* □

## Platz vor dem Gürzenich Jetzt ist er ein Parkplatz!

Und wieder ist ein Stück Stadtgestaltung und Platzkultur verloren gegangen. Da reden PolitikerInnen wie Herr Lothar Lemper von der CDU und Barbara Moritz von den Grünen von einer dringenden Notwendigkeit die Kölner Plätze zu gestalten. Der zuständige Beigeordnete Herr Streitberger wollte auch die Stadt verschönern. Und was passiert am Gürzenichplatz?

Ein Platz für Fußgänger wird zum Parkplatz für Autos. Der schöne Platz mit dem Glasaufzug vor dem Gürzenich

wurde kurzerhand abgepollert, mehrere Verkehrsschilder an Masten aufgestellt und abmarkiert. Und schon stehen die Autos auf dem Platz. Das Stadtbild wird durch die Verkehrstechnik (Poller, Masten) und die parkenden Autos zerstört.

Für Fußgänger wurde der Platz stark eingeeengt. Besonders im Bereich der Martinstraße ist er wegen eines Baumschutzgitters iel zu eng. Hier passen gerade zwei FußgängerInnen zwischen Autos und Baum.

Nachdem die Presse über diese Platz-

gestaltung berichtete, erklärte das Presseamt der Stadt Köln im Internet, dass es sich um eine vorübergehende Maßnahme handelt. Vorübergehend bis zum Ende der Baumaßnahmen zur Nord-Süd-U-Bahn.

Das sind noch fünf Jahre! Und wer glaubt, dass in Köln Provisorien beseitigt werden?

Der VCD fordert, den Parkplatz sofort aufzuheben und den Platz wiederherzustellen!

*Sonja Klug* □

## Neues Projekt an einer Kölner Grundschule

# Mobilitäts- statt Verkehrserziehung

Seit dem September 2004 macht eine kleine Gruppe 8- bis 10-jähriger Grundschul Kinder die Stegerwaldsiedlung in Köln-Mülheim unsicher: Die Verkehrs- und Umweltdetektive. Unter Anleitung eines VCD-Mitgliedes findet hier im Rahmen einer Arbeitsgruppe einmal wöchentlich Mobilitätserziehung statt – nicht zu verwechseln mit der sonst üblichen Verkehrserziehung.

Zur Erläuterung sei hier auf den Unterschied zwischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung aufmerksam gemacht:

- **Verkehrserziehung** setzt meist darauf, durch Training von richtigem Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad das Sicherheits- und Regelverhalten von Kindern im Straßenverkehr gezielt zu fördern.
- **Mobilitätserziehung** zielt auf ein umfassendes Verständnis des komplexen Problembereichs Verkehr. Mobilität wird als menschliches Grundbedürfnis anerkannt. Die Fortbewegung in allen Lebensbereichen soll sachlich und kritisch thematisiert werden, die Folgen des wachsenden Verkehrsaufkommens für Gesellschaft und Umwelt sollen ebenso untersucht werden wie deren Ursachen.

### Selbstgemalte Knöllchen für Falschparker

Die Dritt- und Viertklässler sind mit Begeisterung dabei, besonders wenn es an die frische Luft geht. Da zählen die Kinder den Verkehr auf dem benachbarten Pfälzischen Ring, klemmen selbst gemalte Strafzettel an Autos, die auf dem Gehweg parken, nehmen eine Haltestelle unter die Lupe und rechnen aus, wie lange die Straßenbahn der Linie 4 von der Poststraße bis zur Körnerstraße braucht.

Die achtköpfige Gruppe geht auch heiklen Themen nicht aus dem Wege: Da werden auf dem Lehrerparkplatz alle Autos gemessen und deren eingenommene Fläche auf dem Schulhof mit Kreide sichtbar gemacht.

### Lärm und Emissionen hautnah erleben

Auch der Lärm und die Emissionen werden thematisiert, liegt doch die Schule direkt an der Kreuzung von Zoobrücke und Pfälzischer Ring, beides Hauptver-



*Haltestelle unter der Lupe*

kehrachsen mit vielen Fahrspuren. Hier werden sozusagen alle negativen Auswirkungen des Individualverkehrs frei Haus geliefert, anschaulich und unüberhörbar, selbst bei geschlossenen Fenstern.

Unterstützung erhält die Gruppe vom Bundesverband des VCD: Es gibt umfangreiches Material sowie eine bundesweite Arbeitsgruppe „Kinder und Jugendliche im Verkehr“. Weitere Informationen sind im Kölner Büro des VCD erhältlich. Interessierte Lehrerinnen und Lehrer können auch vor Ort unterstützt werden.

*Hans-Georg Kleinmann* □

## 17. Juni 2005 Einladung

Die VCD-Kreisverbände des Rheinlands bieten am 17. Juni 2005 um 16 Uhr eine **Besichtigung der Regionalen Verkehrsleitzentrale (RVLZ)** in der Kölner Innenstadt an. Die RVLZ ist für die Lenkung des Verkehrs auf den Autobahnen in den Regierungsbezirken Köln und Düsseldorf und die Information zum Beispiel über Staus zuständig. Weitere Informationen zur RVLZ unter: [www.bezreg-koeln.nrw.de/indexn.html?/Html/abt5/dez53/53s\\_rvlz.html](http://www.bezreg-koeln.nrw.de/indexn.html?/Html/abt5/dez53/53s_rvlz.html).

Anmeldung bis zum 13. Juni an: [rvlz@vcd-aachen.de](mailto:rvlz@vcd-aachen.de). □

# Anzeige

## Weltjugendtag 2005

# Gastfreundschaft und Flexibilität

**Vom 15. bis zum 21. August findet in Köln und Umgebung der Weltjugendtag statt.**

Es wird ein wunderbares Erlebnis werden, die Stadt und ihr Umland mit Menschen statt Autos auf den Straßen zu erleben. Denn über 260.000 Jugendliche aus aller Welt passen nicht auf die schmalen Kölner Bürgersteige.

Liebe AutofahrerInnen, richtet euch darauf ein, lasst euer Auto an diesen Tagen stehen und geht zu Fuß. Von weiträumigen Straßensperren haben wir von offizieller Seite durch die Stadt Köln noch nichts gehört. Der VCD fände es angemessen und einfach zu kommunizieren, wenn während der Tage die Deutzer Brücke, die Siegburger Straße zu den Poller Rheinwiesen, die Ringe zwischen Kaiser-Wilhelm-Ring und Barbarossaplatz für unsere PilgerInnen freigehalten würden.

Liebe RadfahrerInnen, in dieser Woche wird es auch eng auf den Radwegen. Sie sind schon im Alltag zu schmal. Nun

sind noch mehr Menschen in der Stadt. Nehmt Rücksicht.

Liebe BenutzerInnen von Bahn und Bus. In diesen Tagen zeigen die Verkehrsunternehmen im VRS-Verbund, was sie leisten können. Sie fahren rund um die Uhr und mit vielen Fahrzeugen. Alles, was rollen und fahren kann, wird auf Schiene und Straße unterwegs sein. Doch eins ist klar, das kann nicht ausreichen. Der VCD hat in Vorgesprächen mit dem VRS gemeinsam überlegt, was möglich ist. Aber es gibt Grenzen, sei es in der Infrastruktur (zum Beispiel Hauptbahnhof/Deutz), sei es bei den Fahrzeugen (die neuen Niederflurbahnen kommen erst zum Jahresende), sei es beim Personal. Richten Sie sich darauf ein, dass es eng wird und erleben Sie eine einzigartige Atmosphäre und Stimmung, die Sie dann im Alltag vermissen werden.

Der Abschluss des Weltjugendtages findet im Rhein-Erft-Kreis auf dem Marienfeld statt. Gut 900.000 Pilger werden erwartet. Der VCD wurde frühzeitig

vom VRS in die Verkehrsplanung einbezogen. Mit unserer Ortskenntnis konnten wir wertvolle Hinweise geben. So wird darauf geachtet, dass sich die unterschiedlichen Pilgerströme, zu Fuß, mit dem Rad, in Pendelbussen sowie auf der Schiene, nicht gegenseitig behindern.

Das vom Weltjugendtagsbüro beauftragte Verkehrsplanungsbüro hat leider unsere Vorschläge für eine leistungsfähige Schienenanbindung des Marienfeldes nicht weiter verfolgt, nur die am Rande liegende S-Bahn zwischen Köln und Horrem sowie die Eifelstrecke wurden aufgegriffen. Dabei liegen in diesem Gebiet viele Gleise der HGK und der Rheinbraun vom Braunkohletransport, die nutzbar gewesen wären. Zahlreiche Eisenbahnfreunde haben es vorgemacht, auch der VCD im Jahr 1999.

Also hilft nur noch der Glaube, dass alles gut geht. Köln ist das Rom des Nordens und so werden wir alle im August zeigen, was die RömerInnen im April für 4 Millionen PilgerInnen ermöglicht haben: Gastfreundschaft und Flexibilität.

*Sonja Klug*



## Eifelquerbahn

# Landschaft, Nostalgie, Aktivität und Komfort

**Landschaft, Nostalgie, Aktivität und Komfort – das alles verbindet ein Ausflug in die Vulkaneifel. Am 1. Mai startete im fünften Jahr in Folge ein attraktives touristisches Angebot!**

Eine der landschaftlich schönsten und interessantesten Nebenbahnen Deutschlands – die Eifelquerbahn von Gerolstein über Daun, Ulmen nach Kaisersesch – ist der Ausflugstipp für Urlauber und Gäste in der Vulkaneifel! An allen Samstagen, Sonntagen und Feiertagen, vom 1. Mai bis 30. Oktober, verkehren historische und moderne Schienenbusse im 2-Stunden-Takt und bieten Ihnen ein Eifelpanorama von kaum zu überbietender Schönheit. Von Gerolstein bis Kaisersesch erleben Sie auf 52 Kilometern ein Stück Bahngeschichte mit liebevoll restaurierten Bahnhöfen, immer wieder-

kehrenden Steigungen und abwechslungsreiche Hügellandschaften; den höchsten Bahnhof der Eifel – Dockweiler auf ca. 550 Metern – und jede Menge Natur soweit das Auge reicht. Für Wanderer und Radbegeisterte finden sich etliche Verknüpfungspunkte entlang der Stationen. Unter anderem erreichen Sie den Kylltalradweg in Gerolstein, den Mosel-Maare-Radweg in Daun, den Vulkanradweg in Ulmen oder auch den Eifel-Schiefer-Radrundweg in Kaisersesch. Der Transport der Fahrräder ist über die Eifelquerbahn kostenlos! Planen Sie Ihren individuellen Ausflug in einer Kombination mit den Zügen der Eifelquerbahn – oder genießen Sie einfach die Reise im beschaulichen Tempo über die Gesamtstrecke. In Gerolstein haben Sie Anschluss an die Hauptbahn Köln – Trier und ab Kaisersesch geht's

weiter an den Rhein über Mayen nach Andernach. Die günstigen Übergangszeiten ermöglichen halb- oder ganztägige Rundreisen sowohl durch die Eifel als auch an Rhein und Mosel.

### Wichtige Information

Von Mitte Juli bis Mitte Oktober 2005 sollen montags bis freitags zusätzlich Fahrten zwischen Gerolstein und Daun im 2-Stunden-Takt angeboten werden (die ideale Verbindung zwischen Kylltal- und Mosel-Maare-Radweg). Den Fahrplan gibt's ab Anfang Juni auf [www.eifelquerbahn.de](http://www.eifelquerbahn.de).

Weitere Informationen gibt's bei: Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH, Bahnhofstraße 4, 54568 Gerolstein. Telefon: 06591-9829255 oder im Internet unter [www.eifelquerbahn.de](http://www.eifelquerbahn.de). □

**Anzeige**

## Nahverkehrstarife

## Der NRW-Tarif kommt/ist da/kommt nicht

Im folgenden möchte ich versuchen, Ihnen die Nahverkehrstarife in NRW etwas verständlich zu machen.

1. Es gibt in NRW neun Verkehrsverbünde. Im Raum Köln/Bonn ist dies der Verkehrsverbund Rhein-Sieg, VRS. Das wird auch so bleiben.

2. Es gibt NRW-weit gültige Pauschal tickets (siehe Tabelle 1).

3. Ab dem 12. Juni 2005 gilt bei Fahrten über einen Verkehrsverbund hinaus der NRW-Tarif. Das Ticket kostet soviel wie bisher eine DB-Fahrkarte zuzüglich 70 Cent für die Einzelfahrt und 12,50 Euro für eine Monatskarte im Abo. Dafür dürfen sowohl im Abfahrts- als auch im Zielort alle Busse und Bahnen benutzt werden. Zunächst ist der NRW-Tarif nur bei der Bahn erhältlich, gegen Ende des Jahres soll er auch von allen städtischen Verkehrsunternehmen verkauft werden.

4. Weil der NRW-Tarif sehr preiswert ist und auch alle BahnCards anerkannt werden sollen, wurde aus Angst vor Einnahmeverlusten im Februar 2005 ein weiterer Tarif kreiert: der Kragentarif. Er gilt in einem Übergangsbereich zwischen dem VRS und dem Rhein-Ruhr-Verbund VRR. Für Fahrten in den VRS gilt hier der VRS-Tarif. Es gibt zwei Varianten:

von	nach Hbf	VRS-Preis	Anschlussticket ab	Preis mit Bahncard C50
Köln	Düsseldorf	8,50 Euro	Langenfeld	1,65 Euro
Köln	Wuppertal	8,50 Euro	Solingen-Ohligs	1,65 Euro
Köln	Neuss	5,80 Euro	Nievenheim	1,35 Euro
Köln	Mönchengladbach	8,50 Euro	Grevenbroich	2,15 Euro

Tabelle 2: Anschlusstickets ab 12.6.2005 zuzüglich NRW-Aufpreis

- Den „kleinen Grenzverkehr“ von Grevenbroich über Dormagen, Langenfeld, Solingen bis Remscheid, in dem alle VRS-Netzkarten gelten, z. B. Job- und Semestertickets. Deren Inhaber dürfen nun in Solingen O-Bus oder mit dem Zug über die Müngstener Brücke bis Remscheid fahren.
- Der „große Grenzverkehr“ geht z. B. von Mönchengladbach über Neuss, Düsseldorf bis Wuppertal. Hier gibt es für manche Pendler erhebliche Verteuerungen. Wer vorher eine reine DB-Monatskarte hatte, muss jetzt teilweise viele Euro mehr zahlen, für die er jetzt z. B. in Köln und Düsseldorf Bus und Bahn nutzen.

Sparmöglichkeiten: zum Beispiel für 1,65 Euro von Köln nach Düsseldorf.

Für Einzeltickets und Monatskarten gilt: Wer Bus und Bahn am Zielort nicht benötigt, fährt mit reinen DB-Anschlusstickets oft günstiger.

Möglichkeit 1: Start oder Zielbahnhof der Fahrkarte aus dem Grenzverkehr herausnehmen. Also etwa Frechen-Königsdorf – (Köln) – Wuppertal oder Köln – (Ddf.) – Ratingen-Ost. Preis mit Bahncard 50: 4,35 statt 8,50 Euro.

Möglichkeit 2: Richtung Düsseldorf und Wuppertal ein Ticket für den IC kaufen. Dies gilt nicht nur in den schnelleren ICs, sondern auch in allen REs und S-Bahnen. Beispiel Köln – Düsseldorf mit Bahncard 50: 4,90 statt 8,50 Euro.

Für Inhaber von VRS-Netzkarten gibt es weiterhin Anschlusstickets am Bahnschalter (siehe Tabelle 2). Es ist weiterhin erlaubt, Vierertickets des VRR bereits im Kölner VRS-Entwerter abzustempeln. Ab 12. Juni soll es NRW-Anschlusstickets auch an DB-Automaten geben.

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 1. Mai 2005. Allzeit gute Fahrt!

Kay Queetz



Name	Gültig			Preis (Internet, Automat/DB-ReiseCenter, Reisebüro)
	Wo?	Für wen?	Wann?	
Schönes-Wochenende-Ticket	Nahverkehr in ganz Deutschland	Gruppen bis 5 Personen oder Familien	samstags, sonntags oder an bundeseinheitlichen Feiertage: von 0:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetages	30 Euro/ 32 Euro
SchönerTagTicket 5 Personen	Nahverkehr in NRW	Gruppen bis 5 Personen oder Familien	montags bis freitags: ab 9:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetages / samstags, sonntags oder feiertags: von 0:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetages	27 Euro/ 29 Euro
SchönerTagTicket Single	Nahverkehr in NRW	eine Person	montags bis freitags: ab 9:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetages / samstags, sonntags oder feiertags: von 0:00 Uhr bis 3:00 Uhr des Folgetages	21 Euro/ 23 Euro
SchöneFahrtTicket	Nahverkehr in NRW	eine Person ab 15 Jahre	montags bis sonntags: 2 Stunden	12 Euro
SchöneFahrtTicket (halber Preis)	Nahverkehr in NRW	eine Person von 6 bis 14 Jahren	montags bis sonntags: 2 Stunden	6 Euro

Tabelle 1: NRW-Pauschalangebote (Autor: Ph. Fichtner)



# Elektronische Bahnauskunft

## Mehr Komfort

Die meisten Leser kennen auf der Seite [www.bahn.de](http://www.bahn.de) die einfache Fahrplanauskunft, oben links auf der Startseite. Wenn ich von dort eine Anfrage absende, öffnet sich die ganzseitige Eingabemaske. Diese kann ich auch direkt über [www.reiseauskunft.bahn.de](http://www.reiseauskunft.bahn.de) öffnen.

### Adressfeine Reiseauskunft

Die „Erweiterte Suche“ bietet die Möglichkeit, eine Adresse anstelle eines Bahnhofs einzugeben. Der Bahnserver kennt viele Bus- und Straßenbahnfahrpläne in ganz Deutschland. Hier erhalte ich in der Fahrtenübersicht anschließend unter der Überschrift „Karte“ den Link „Fußweg“. Ein Klick darauf und die Bahn schickt mir eine Wegbeschreibung von der letzten Haltestelle zum Ziel und bietet mir einen Stadtplanausschnitt als PDF-Dokument an. Statt einer Adresse kann ich auch einen von 56.000 deutschen „Points of Interest“ eingeben, vom Freiburger Münster bis zum McDonalds in Köln-Ehrenfeld.

Sie finden es nervig, als Abfahrtsbahnhof jedes Mal das lange Wort „Köln-Ehrenfeld“ tippen zu müssen? Oder „Frankfurt am Main Hbf“? Geben Sie anstelle des Bahnhofsnamens das Autokennzeichen ein. Der Bahncomputer macht aus einem „f“ einfach „Frankfurt/Main Hbf“. Nun hat Köln-Ehrenfeld (noch) kein eigenes Autokennzeichen. Der richtige Eisenbahner arbeitet natürlich auch lieber mit Bahnnummern. Wie die Post ihre Leitzahlen, so hat bei der Bahn jeder Bahnhof eine Nummer. Aus Platzgründen hier nur die wichtigsten Kölner Nummern:

- Hbf 207
- Ehrenfeld 208
- Mülheim 209
- Süd 3361
- West 3363
- Messe/Deutz 3368

OK, wenn Sie öfter nach Mömbris-Mensengesäß fahren, hilft ihnen das nicht. Es sei denn Sie fragen Ihren freundlichen Schaltermitarbeiter beim nächsten Fahrkartenkauf nach der Bahnstationsnummer.

Deshalb: mein persönliches Bahnpro-



Eingabemaske auf der Startseite von [www.reiseauskunft.bahn.de](http://www.reiseauskunft.bahn.de)

fil. Ein Klick auf „Mein Anfrageprofil“ gibt mir die Möglichkeit, zunächst meine übliche Personenzahl und Bahncard für die Preisangaben zu speichern. Wenn ich danach bei der nächsten Fahrplanauskunft auf der Ergebnisseite auf „Angaben merken“ klicke, speichert der Bahnserver mit Hilfe von Cookies die abgefragte Verbindung. In Zukunft kann ich immer, wenn ich von Köln Hbf nach Mömbris-Mensengesäß fahre, auf „mein Anfrageprofil“ klicken und den langen Bahnhofsnamen übernehmen.

### Noch mehr Komfort

Unter „Planen und Buchen“ finden sich drei besonders schöne Links:

„Aktuelle Ankunft/Abfahrt“: Damit holen Sie die riesige Abfahrtstafel aus der Haupthalle des Kölner Hauptbahnhofs auf Ihren Bildschirm. Inklusiv des Abfahrtsgleises und der voraussichtlichen Verspätung. Dies funktioniert für die meisten deutschen Bahnhöfe und ungefähr eine Stunde im voraus. Wenn Sie das Häkchen setzen, verrät Ihnen die Bahn sogar die Abfahrten von Bussen und Straßenbahnen von hier.

„Fahrplanänderungen“: Die auf Grund von Bauarbeiten sind in die elektronische Auskunft üblicherweise eingearbeitet, Störungen durch große und kleine

Katastrophen, wie Bäume auf der Oberleitung, finden Sie hier.

„Persönlicher Fahrplan“: Hier können Sie eine Verbindung eingeben, die sie öfter nutzen und innerhalb von fünf Minuten schickt Ihnen der Bahncomputer ein fertiges PDF-Dokument zum Ausdrucken.

Nicht nur beim Letztgenannten gilt: Übung macht den Meister. Einfach einmal ausprobieren, es ist alles kostenlos und ein wirklich guter Service. Bei Fragen hilft meist ein Klick auf „Hilfe“.

Viel Spaß und gute Fahrt,

Kay Queetz



**Anzeige**

4. September 2005

## Mit dem VCD in den Nationalpark Eifel

Wenn in der näheren Umgebung eine Bahnstrecke wiedereröffnet wird, ist das für Verkehrsfreaks alleine eine Reise wert. Wenn diese Bahnstrecke auch noch im Kreisverbandsgebiet und im einzigen Nationalpark Nordrhein-Westfalens liegt, wo eine einzigartige Flora und Fauna erlebt werden kann, dann kann der Vorstand des VCD Köln und Umgebung nicht widerstehen.

Daher reisen wir am Sonntag, dem **4. September 2005** in den Nationalpark Eifel und möchten alle Mitglieder und Interessierte herzlich zum Mitkommen einladen.

Auf dem Programm stehen unter anderem eine Eisenbahnfahrt nach Kall und von dort auf der neuen Strecke der Rur-

talbahn nach Schleiden, kurze Fahrten mit den Nationalparkbuslinien durch die Natur sowie eine etwa zweistündige Fachführung mit Wanderung durch einen Ranger der Forstverwaltung. Dauer: 10.15 bis etwa 20 Uhr.

**Anmeldung** im VCD-Büro Köln erforderlich und ab sofort möglich. Für das VRS-Ticket ist jeder selbst verantwortlich, viele von uns können andere mit ihren Job-Tickets usw. mitnehmen. Weitere Einzelheiten der Reise senden wir dann später an die genannte Adresse oder E-Mail-Adresse. Der Kostenbeitrag

liegt bei 5 bis maximal 10 Euro (die genaue Route steht noch nicht fest) und kann während der Fahrt gezahlt werden.

Markus Meurer



Ortsdurchfahrt Olef (ein historisches Foto)

### Ausflüge in die Eifel

## Mit Oleftal-, Rurtal- und Bördebahn

Auch in diesem Jahr bietet die Rurtalbahn wieder bis zum 16. Oktober sonn- und feiertags Zugfahrten ab Kall in den Nationalpark Eifel an. Abfahrt ist um 11.23, 13.23, 15.23 und 17.23 Uhr (am 10., 17. und 24. Juli müssen die Züge wegen Bauarbeiten leider ausfallen). Der ausführliche Fahrplan kann unter [www.rurtalbahn.de](http://www.rurtalbahn.de), *Aktuelles*, heruntergeladen werden. Von der Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen ist inzwischen das Fahrplanheftchen „Natur erfahren“ mit allen Bus- und Bahnverbindungen zum Nationalpark Eifel erschienen.

Während letztes Jahr nur sechs Kilometer bis Gemünd gefahren wurde, geht es jetzt weiter und durch die enge Ortsdurchfahrt von Olef bis nach Schleiden. Damit werden wieder 12 der 17 Kilometer langen **Oleftalbahn** befahren, die ursprünglich bis Hellenthal führte. Der Kreis Euskirchen verhandelt mit der Bahn über die Übernahme der Trasse. Mehr Infos über den Kampf für den Erhalt der Strecke gibt BuBi, die Bus- und BahnInitiative Schleidener Tal unter [www.oleftalbahn.online.ms](http://www.oleftalbahn.online.ms).

Neben den Zubringerfahrten des **Nationalparkexpresses** an allen Sonn- und

Feiertagen bis 16. Oktober 8.40 Uhr ab Düren und 19.06 Uhr zurück ab Euskirchen gibt es jetzt neue Züge im Angebot: Der Arbeitskreis Bördebahn bietet, finanziert durch Sponsoren, einmal pro Monat Zugverkehr zwischen Düren-Zülpich und Euskirchen an. Der **Bördeexpress** fährt am 5. Juni, 3. und 31. Juli, 4. September und 2. Oktober ab Düren um 11.48, 14.48 und 17.48 Uhr, ab Euskirchen um 10.33, 13.33 und 16.33 Uhr. Infos: H. Filipowicz, 0 24 21 - 49 01 01.

Das **Bubenheimer Spieleland** bietet zum Beispiel Abenteuerspielplatz, Spiel-Scheune, Riesenrutsche, Kletterberg, Wasserspielplatz und voraussichtlich ab 9. Juli ein Maislabyrinth. Das Spieleland liegt zwischen Düren und Zülpich und ist mit dem Bus erreichbar. Gruppen ab 20 Personen fährt die Rurtalbahn mit einem Sonderzug für 2,50 Euro pro Person nach Bubenheim. Info: [www.bubenheimer-spieleland.de](http://www.bubenheimer-spieleland.de) Alle Angaben ohne Gewähr.

Kay Queetz



# Anzeige

## Rätselecke

**Wo? Wie? Was?**

Im Rahmen eines Projekts „Mobilitäts-erziehung an Grundschulen“ stellte uns 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 21.

1. Wo liegt der größte Bahnhof Europas?
  - a) In Leipzig
  - b) In Paris
  - c) In Budapest
2. Wie lang war das Straßennetz des Römischen Reiches?
  - a) Ca. 20.000 km
  - b) Ca. 40.000 km
  - c) Ca. 80.000 km
3. In welcher Stadt wurde 1962 die erste Fußgängerzone der Welt eröffnet?
  - a) In Paris
  - b) In Barcelona
  - c) In Kopenhagen
4. Was bezeichnet man als Verkehrskollaps?
  - a) Eine Kreislaufschwäche beim Autofahren
  - b) Einen alkoholisierten Fahrer
  - c) Durch Autos verstopfte Straßen
5. Wie heißen die Schiffe in den Kanälen Venedigs, die die öffentlichen Verkehrsmittel sind?
  - a) Bambini
  - b) Calzone
  - c) Vaporetti
6. Auf welchen österreichischen Straßen dürfen Autos maximal 130 km/h fahren?
  - a) Auf Schnellstraßen
  - b) Auf Landstraßen
  - c) Auf Autobahnen
7. Was ist ein „Walking Bus“?
  - a) Eine Gehgemeinschaft aus Eltern und Kindern
  - b) Ein Schulbus in England
  - c) Ein Bus mit Füßen
8. Wann fuhren die ersten Postkutschen?
  - a) Um 1550
  - b) Um 1650
  - c) Um 1750
9. Wer gründete 1868 die erste Fahrradfabrik?
  - a) Ernst Michaux
  - b) Marc Michelin
  - c) Pierre Mathieu
10. Wann gab es erstmals ein Verkehrschaos?
  - a) Um 1300 vor Christus in Babylon
  - b) Um 130 vor Christus in Rom
  - c) Um 1300 nach Christus in London
11. In welches Schigebiet kommen die meisten Gäste mit dem Zug?
  - a) Nach Kitzbühel
  - b) Nach St. Anton am Arlberg
  - c) Nach Zell am See
12. Was ist ein Würfelbein?
  - a) Ein Knochen, aus dem früher Würfel gemacht wurden
  - b) Ein Teil des menschlichen Fußes
  - c) Ein Bein eines würfelförmigen Holzmöbels

# Anzeige

## Kölner Hauptbahnhof

# „Kindergeburtstag bei der Bahn“

Stolz schaut der neun Jahre alte Felix aus dem Führerstand eines ICE 3 und Mama macht Erinnerungsfotos, während die Freunde am Bahnsteig mit großen Augen staunen. Wir sind im Kölner Hauptbahnhof und feiern „Kindergeburtstag bei der Bahn“. Nach Begrüßung und Gratulation zogen das Geburtstagskind, seine Eltern sowie sechs kleine Geburtstagsgäste los, um die große weite Welt des Kölner Hauptbahnhofs zu erkunden. Fachkundige und doch kindgerechte Erläuterungen erhalten sie dabei von Lokführer Georg Schmitz, der diese Veranstaltung als VCD-Aktiver entwickelt hat und meist auch selbst leitet.

Neben der Besichtigung eines neuen ICE stehen die Besichtigung der unterirdischen Gänge und der Servicezentrale sowie kleine Spiele auf dem knapp dreistündigen Programm. Und da zu jedem richtigen Geburtstag Kuchen und Kakao gehören, werden die Kinder in einer Pause hierzu eingeladen. Die Eltern von Felix hatten frühzeitig überlegt, welches Geburtstagsprogramm nicht nur lustig, sondern auch lehrreich und ohne zu großen Aufwand durchführbar sein könnte und waren dann im Internet auf den Kindergeburtstag im Bahnhof gestoßen.

„Ein solch interessantes Programm für 75,- ist wirklich attraktiv“, urteilten inzwischen schon viele Eltern. Die Bahn hingegen freut sich über die positiven Kontakte zu Kindern, die auf diesem Wege auch eine Menge über das Verkehrsmittel Bahn erfahren. Und wie heißt es so schön: „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr!“

„Die Termine sollen auch Sicherheitsfragen vermitteln“, so Lokführer Schmitz. „Leider erleben wir täglich, dass Kinder am Gleis spielen und sich ganz unbewusst in größte Gefahren begeben. Der Gedanke, dass wir mit unserem Angebot eventuell einen einzigen Unfall verhindern können, ist Motivation genug – und Spaß macht die Arbeit mit den Kindern auch!“

Georg Schmitz, Vorstandsmitglied des VCD-Kreisverbands Aachen-Düren, hat das Konzept der Kindergeburtstage entwickelt. In NRW wird es in Köln und Düren angeboten. Infos dazu bei der

Mobilitätsberatung MOVE unter [www.mobilitaetsberatung.com](http://www.mobilitaetsberatung.com) oder telefonisch unter 0160 - 97 42 80 95.

### Vergangenheit ...

Im Jahre 1859 wurden der erste Bahnhof und die zweigleisige Dombrücke als erste Verbindung zur rechten Rheinseite in Betrieb genommen. Die Bahnsteighalle, mit den Abmessungen 260x90x30 Meter eine der größten in Deutschland, wurde 1894 fertiggestellt. Sie steht unter Denkmalschutz. Die Halle wurde später in Richtung Rhein um transparente Vorhallendächer erweitert. Die viergleisige Hohenzollernbrücke ersetzte 1911 die Dombrücke, sie wurde jedoch am Ende des zweiten Weltkriegs zerstört und 1948 zweigleisig und 1959 viergleisig wiederhergestellt. 1989 kamen für die S-Bahnstrecke nochmals zwei Gleise hinzu. In den Kriegen wurde der Bahnhof stark beschädigt und teilweise zerstört. 1957 konnte ein modernes Empfangsgebäude mit großer Glasfassade eröffnet werden, das bei den letzten Umbaumaßnahmen vorsichtig restauriert und saniert wurde. Auch dieses Gebäude steht heute unter Denkmalschutz.

### ... und Gegenwart

Der Kölner Hauptbahnhof hat 11 Gleise. Die bis zu 520 Meter langen Bahnsteige sind in Bereiche unterteilt, damit bis zu drei Züge hintereinander stehen können. Nur so lässt sich die große Zahl von Fahrgästen bewältigen. Fahrtreppen, Gepäckbänder und Aufzüge führen auf jeden Bahnsteig und an 28 Stationen stehen rund 300 Kofferkulis bereit. Der gesamte Betriebsablauf wird vom Zentralstellwerk gesteuert und überwacht, das man bei der Einfahrt von Westen kurz vor dem Bahnhof sieht. Mit 115 Weichen und 270 Lichtsignalen werden die Züge sicher „auf die Reise geschickt“. Drei Fahrdienstleiter regeln den Lauf der Züge im Hauptbahnhof und zu den zahlreichen benachbarten Bahnhöfen hin. Die rechnergestützte Fahrgastinformationsanlage, die Kundenmonitore auf den Bahnsteigen und die große Anzeige

in der Bahnhofshalle werden ebenfalls von hier aus bedient und es erfolgen die Ansagen durch die so genannten Zugsänger. Seit 1990 wird auch der Betrieb auf der S-Bahn-Strecke zwischen Köln-Mülheim und Köln-Nippes vom Stellwerk Köln Hbf aus gesteuert.

Im Bahnhof verkehren täglich rund 1.200 Züge, hinzu kommen Rangierfahrten. Da viele Züge auch in Köln beginnen oder enden sind weitere Betriebsanlagen nötig, die Zugbildungsbahnhöfe. Linksrheinisch ist dies der westlich vom Hansaring gelegene Betriebsbahnhof und rechtsrheinisch der Bahnhof Deutzerfeld. Hier werden Züge, Loks und Wagen nicht nur geparkt, sondern auch repariert, gewartet und gereinigt.

### Die drei S

Seit 1994 ist der Servicepoint in der Haupthalle zentrale Anlaufstelle für alle Kunden mit Fragen oder Problemen. Der gesamte Servicebereich wird in der 3 S-Zentrale (= Sicherheit, Sauberkeit und Service) koordiniert. Zur Unterstützung dieser Zentrale und zur Sicherheitsprävention ist der Kölner Hauptbahnhof mit einer Kameraüberwachungsanlage ausgestattet. Jede wichtige Ecke des Hauptbahnhofs und alle Rufsäulen auch in kleineren Bahnhöfen der Umgebung lassen sich mit einer Kamera beobachten.

Eine weitere Besonderheit ist die unterirdische Schließfachanlage. Mit der modernsten Anlage Europas werden Koffer in kürzester Zeit vollautomatisch in eine Abstellbox im zweiten Untergeschoss befördert. Der Kunde bekommt eine kleine Karte mit einer Codierung, mit der er sein Gepäck später an jedem der neun Automaten wieder abholen kann. An welchem Automaten das Gepäck aufgegeben wurde, ist egal.

Seit der umfangreichen Umbau- und Modernisierungsarbeiten vor einigen Jahren ist der Bahnhof nun auch ein großes und attraktives Einkaufszentrum mit langen Öffnungszeiten und reichhaltigem kulinarischen Angebot geworden! Testen sie es doch einfach mal in Ruhe bei Ihrem nächsten Besuch!

Georg Schmitz



## www.vcd-koeln.de Nachtfahrplan im Internet

Schnell vergriffen waren die 4.000 Exemplare der neuen Ausgabe unseres kleinen Fahrplan-Heftchens für Nachtschwärmer. Die letzten Exemplare werden auf der Jahreshauptversammlung am 5. Juli verteilt. Dennoch gibt es keinen Grund, wochenends zuhause zu bleiben. Auf unserer Website [www.vcd-koeln.de](http://www.vcd-koeln.de) findet Ihr unsere „Ausgeh-Hilfe“ in elektronischer Form:

- das komplette ÖPNV-Angebot im Raum Köln vom Abend bis zum frühen Morgen,
- alle Stadtbahn-, Bus- und DB-Linien einzeln aufrufbar und in einer auch bei Schummerlicht noch lesbaren Größe ausdrückbar.

Auf in die Kölner Nächte!

Volker Kunstmann

## Spendenauf Die RHEIN- SCHIENE ist kostenlos ...

... ebenso andere Service-Leistungen des VCD wie der Nachtfahrplan. Mit einer Spende können Sie dazu beitragen, dass dies auch weiterhin so bleibt.

Ab 5,00 Euro pro Jahr auf unser

**Konto Nr. 8245502  
bei der Sozialbank Köln  
(BLZ 370 205 00)**

erhalten Sie eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung.

Vielen Dank!

### Rätselecke Auflösungen

Die richtigen Antworten zu den Fragen von Seite 19 lauten: 1.a), 2.c), 3.c), 4.c), 5.c), 6.c), 7.a), 8.a), 9.a), 10.b), 11.b), 12.b).

## Kontakte – Infos – Hilfe

### 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 Cent/Minute)

### Deutsche Bahn AG

Internet

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

Rufnummernauskunft der DB

030 - 297-0 (auch Schalteröffnungszeiten)

Reiseservice (Auskunft + Fahrkarten)

11 8 61 (39 Cent/Minute)

Dasselbe für Bahncard-Inhaber

01805 - 34 00 35 (12 Cent/Minute)

Elektronische Auskunft DB

0800 - 1 50 70 90 (gratis)

Beschwerden DB

01805 - 19 41 95 (12 Cent/Minute)

Vandalismus bei DB (BGS)

01805 - 23 45 66 (12 Cent/Minute)

Radfahrer-Hotline DB

01805 - 15 14 15 (12 Cent/Minute)

### KVB

Internet

[www.kvb-koeln.de](http://www.kvb-koeln.de)

Telefonzentrale

0221 - 547-0

Vandalismus bei KVB

0221 - 547-12 34

Beschwerden

0221 - 547-33 60

[beschwerden@kvb-koeln.de](mailto:beschwerden@kvb-koeln.de)

### Verkehrsverbände

AVV – Aachener Verkehrsverbund

[www.avv.de](http://www.avv.de)

RVK – Regionalverkehr Köln GmbH

[www.rvk.de](http://www.rvk.de) (Tel.: 0221 - 1637-0)

VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

[www.vrr.de](http://www.vrr.de)

VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg

[www.vrs-info.de](http://www.vrs-info.de) (Tel.: 0221 - 2 08 08-0)

### Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

[www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de](http://www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de)

0211 - 3 80 93 80, Mo-Do, 10-12 h

### Verkehrsiniciativen

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) (Tel.: 0221 - 32 39 19)

[adfc-koeln@netcologne.de](mailto:adfc-koeln@netcologne.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)

### Sonstiges

Verkehr allgemein

[www.nahverkehr-online.de](http://www.nahverkehr-online.de)

[www.verkehrsinfo.nrw.de](http://www.verkehrsinfo.nrw.de)

# Anzeige

## 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 Reising, 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">www.vcd-koeln.de</a>
<b>Bürozeiten</b>	Unregelmäßig an drei Tagen in der Woche. Termine unter (02 21) 7 39 39 33 erfragen
<b>Vorstandssitzungen</b>	Jeden dritten Dienstag im Monat, 20 Uhr im VCD-Büro. Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen!

## Arbeitskreise und Ansprechpartner

<b>Arbeitskreis Autofreie Siedlung</b>	Ralph Herbertz	Tel.: (02 21) 7 39 09 23
<b>Forum Kölner Verkehrsiniciativen</b>	Dirk Breuer	Tel.: (02 21) 6 60 17 22
<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>	Helga Jochems	Tel.: (02 21) 7 39 39 33 (VCD-Büro)
<b>ÖPNV-Gruppe</b>	Kay Queetz	Tel.: (02 21) 7 39 39 33 (VCD-Büro)

Ort und Termin von Arbeitskreistreffen bitte im VCD-Büro erfragen.

## Impressum

**Herausgeber:** Verkehrsclub Deutschland  
Kreisverband Köln und Umgebung e. V.,  
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,  
50670 Köln

**Redaktion:** Reiner Kraft, Markus Meurer,  
Christoph Reising, 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

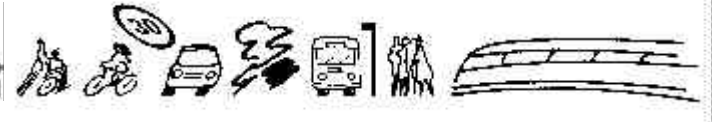
**Auflage:** 2.500 Exemplare

**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.

# Anzeige



# 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:  
**Verkehrsclub Deutschland (VCD)**  
**Bundesgeschäftsstelle**  
**Kochstraße 27**  
**10969 Berlin**  
**Fax 030/28 03 51 - 10**

**Weitere Informationen:**  
 Telefon: 030/28 03 51 - 0  
 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)

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

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

**Termin:** Dienstag, den 5. Juli 2005, 19.00 Uhr

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

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

**Tagesordnung:**

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

Den Abschluss der Versammlung begehen wir mit Schnittchen und Kölsch.

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

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!