



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung

Schwerpunkt:
**Radfahren
in Köln –
im Slalom
durch
die Stadt!**

Außerdem:

- Service:
Park&Ride in Köln
- Straßenbau in
Frechen
- Ausflüge mit dem
VCD
- und vieles mehr!



Eisenbahnen in Remscheid



Eisenbahnfreunde Remscheid e.V.

Eisenbahnen in Remscheid

Eine Fotodokumentation

Herausgeber: Eisenbahnfreunde Remscheid e.V.

Redaktion: Jürgen Grieger, Thomas Splittgerber, Lutz Ulrich

Dieser Bildband versammelt Aufnahmen aus der Zeit von 1978 bis zur Gegenwart und dokumentiert das jüngste und aufgrund des betrieblichen Niedergangs vermutlich zugleich traurigste Kapitel Remscheider Eisenbahngeschichte. Bei der Auswahl der Aufnahmen wurde Wert auf eine abgerundete und nach thematischen Bereichen geordnete Zusammenstellung von Motiven gelegt. Bilder des ehemals regen Eisenbahnbetriebs fehlen daher ebenso wenig wie die der modernen Bahn der Gegenwart. Dadurch bleibt das Erlebnis „Eisenbahnen in Remscheid“ lebendig.

Das Buch erscheint am 29.10.2005. Das Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht! Die Bestellungen werden in der Reihenfolge ihres Eingangs beim Martina Galunder-Verlag berücksichtigt. Das Buch wird 112 Seiten dick, ist komplett 4-farbig, hat einen Hardcover-Einband und erscheint im DIN A4-Format. Nur noch bis zum 31.12.2005 gilt der Subskriptionspreis von 22,- Euro. Der Endverbraucher erhält das Buch porto- und versandkostenfrei gegen Rechnung. Ab dem 01.01.2006 kostet das Buch 26,90 Euro.

Vorbestellungen richten Sie bitte an:

Martina Galunder-Verlag

Alte Ziegelei 22

51588 Nümbrecht

email: info@martina-galunder-verlag.de

Telefon: 02283/908873

Telefax: 02293/908874

<input type="checkbox"/>	Schwarzes Band - Wandern mit der Wehlialbahn	7,90
<input type="checkbox"/>	Eisenbahnen im Oberbergischen und die Geschichte des Bw Dieringhausen	59,-
<input type="checkbox"/>	Verkehrsgeschichte zwischen Ruhr und Sieg	
<input type="checkbox"/>	Band 1: Die Kleinbahn Bielstein - Waldbröl	11,-
<input type="checkbox"/>	Band 2: Die Wehlialbahn und ihre Bedeutung als Denkmal der regionalen Wirtschaft	12,90
<input type="checkbox"/>	Band 3: Dieringhausen - Bergaustadt - Olpe	14,90
<input type="checkbox"/>	Eisenbahnen in Remscheid (Subskriptionspreis bis 31.12.2005)	22,-

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

im vergangenen September organisierte der VCD-Kreisverband Köln und Umgebung erstmals einen Ausflug für seine Mitglieder und Interessierte. Er wurde ein voller Erfolg, nachzulesen auf Seite 24. Auf dieser Seite steht auch die Einladung zu unserer nächsten Tour. Während im Herbst mit dem Nationalpark Eifel das Ausflugsziel im linksrheinischen Umland lag, geht es am **Samstag, den 18. Februar 2006** ins Rechtsrheinische und zwar **in das Bergische Land**. Unser Vorstandsmitglied und Büromitarbeiter Kay Queetz kennt auch hier viele schöne Orte und interessante Strecken, so dass wir uns wieder gespannt auf diese Fahrt freuen können. Informieren und anmelden kann man sich jederzeit in unserem Büro.

Eine Anmeldung zu dieser Tour ist natürlich auch bei zwei weiteren Terminen möglich, auf die wir hinweisen möchten. Am **Dienstag, den 17. Januar 2006** informiert Jürgen Möllers im VCD-Büro ab 20 Uhr rund um das Thema **Fahrrad- und PKW-Parken**: gesetzliche Vorschriften, notwendige Stellplatznachweise und Minderungsfaktoren. Erfahrungen, Handlungsansätze und Perspektiven sollen aufgezeigt und diskutiert werden. Und am **Freitag, den 27. Januar 2006** findet unser traditionelles **Neujahrstreffen** statt, zu dem wir auch in diesem Jahr wieder Mitglieder, Freunde, Freundinnen und Interessierte herzlich ab 20 Uhr in das Café Elefant im Kölner Agnesviertel einladen.

Zu dieser Ausgabe nur zwei Anmerkungen vorweg. Eine zum Inhalt: Thematischer Schwerpunkt ist, wie sich an dem am Neumarkt aufgenommenen Titelfoto erkennen lässt, das Radfahren in der Kölner Innenstadt. Und eine zur Form: Erstmals haben wir die RHEIN-SCHIENE auf sauerstoffgebleichtem Umweltschutzpapier drucken lassen. Wir hoffen, dass dadurch die Kontraste bei den Zeichnungen, Grafiken und Fotos deutlicher werden.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Noch mehr Infos zum VCD

- Die halbjährlich erscheinende RHEIN-SCHIENE reicht Ihnen nicht??
- Sie können die nächste Ausgabe kaum erwarten?

Wir haben zwei Angebote für Sie:

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

Kay Queetz



Inhalt

Radverkehr

Radfahren in der Kölner Innenstadt: Thesen des VCD	4
Neues Urteil zur Radfahrgeschwindigkeit	5
Umgestaltung des Eigelsteins: Was meinen die Leser?	5
Der Fahrradbeauftragte zum Ost-West-Radweg	6
Mülheimer Fahrrad Gruppe	8

Nahverkehr

Zweirichtungs-Rolltreppen: Schwieriges Zurück	10
Haltestelle Zülpicher Platz: Zwei Bauabschnitte	10
Linie 106: Keine Konkurrenz zum SchokoExpress	12
KVB an Heiligabend: Rund um die Uhr	12
Neusüdwaales: Freie Fahrt für genervte Bürger!	12
Service: Neuer Park&Ride-Plan des VCD.....	14
Kürzungen im ÖPNV	14
15 Jahre (ohne) Unibuslinie	14

Verkehr allgemein

Weltjugendtag: Der Verkehrsleidtilliantismus.....	11
Sonderbeitrag VRS: Netzwerk für Verkehrssicherheit	13
cambio: Neues Angebot für KVB-AboKunden	18
Wir warten auf das Grüne Ampelmännchen	18
Straßenbau: Widerspruch oder Normalität?	20
FDP für Gleichberechtigung des Autoverkehrs	20
Autofreie Siedlung Köln: Kein Modellprojekt	21
Wettbewerb Ottoplatz und Messeplatz	22
Thalys-Fahrschein gilt im Aachener ÖPNV	22

Bahnverkehr

Olefallbahn: Am Scheideweg	16
Auf dem Weg zum NRW-Tarif	17
Bahnhof Ehrenfeld: Genauer betrachtet.....	18

Dies & das

Kleinanzeigen	23
Kontakte – Infos – Hilfe	25
Rätselecke	28

VCD

Termine	23
Mitgliederversammlung	23
Landesdelegiertenversammlung	23
Mit dem VCD über die Wupper	24
Mit dem VCD im Nationalpark Eifel	24
VCD-Nachtfahrplan nur noch im Internet	25
Spendenaufruf	25
VCD Köln: Vorstand, Arbeitskreise und Ansprechpartner ..	26
Impressum.....	26
Mitgliedsantrag	27

Radverkehr in der Kölner Innenstadt

Thesen des VCD

Am 5. September traf sich in der Alten Feuerwache auf Einladung der Stadt Köln und des VCD zum ersten Mal der Runde Tisch zum Radverkehr Innenstadt, um zu beraten, wie die Situation für die Radfahrerinnen und Radfahrer in der Kölner Innenstadt verbessert werden kann.

Teilnehmer waren neben Stadt und VCD Vertreter des Innenstadtmarketings, der Polizei, der Schulen, der Fahrradläden, des ADAC und des ADFC. Das erste Treffen hatte vorwiegend den Zweck, die Sichtweisen der verschiedenen Interessengruppen kennen zu lernen. So legte der VCD seine in der letzten RHEIN-SCHIENE veröffentlichten Papiere zum Nord-Süd- und zum Ost-West-Verkehr vor.

Es ist beabsichtigt, sich zunächst alle drei Monate zu treffen.

Für den nächsten Runde Tisch hat die VCD-Projektgruppe „Innerstädtischer Radverkehr“ die nachfolgenden Thesen verfasst. Wir hoffen, damit die wesentlichen Probleme, die sich dem Radfahrer vor allem im verdichtet bebauten Innenstadtbereich stellen, zusammengefasst zu haben.



Baustellen und Radverkehr I: Standardlösung „Radfahrer absteigen“

Ziel muss es sein, den Radfahrern in der Innenstadt ein zügiges und gleichzeitig sicheres Fortkommen zu ermöglichen. Dies ist heute oft nur durch Verletzung von Verkehrsregeln möglich. Wollen sich Radfahrer den Verkehrsregeln entsprechend verhalten, bleibt ihnen heute oft nur die Möglichkeit, sich zu gefährden oder das Fahrrad über weite Strecken zu schieben. Beides kann jedoch nicht gewünscht sein.

Einbahnstraßen öffnen

In der Innenstadt besteht der überwiegende Teil des Straßennetzes aus Einbahnstraßen. Nicht nur um größere Umwege zu vermeiden, sondern allein schon weil Start und Ziel ihrer Strecken häufig in Einbahnstraßen liegen, haben Radfahrer ein elementares Interesse daran, diese Straßen in beide Richtungen zu benutzen. Einbahnstraßen sind daher in verkehrsberuhigten Bereichen immer dann für Radfahrer in beide Richtungen zu öffnen, wenn es die Fahrbahnbreite zulässt – 3,40 Meter sind das Minimum.

Autofahrer behindern häufig selbst in geöffneten Einbahnstraßen entgegenkommende Radfahrer durch Benutzung der Fahrbahnmitte. Sie halten sie dort grundsätzlich für illegal. Radfahrer werden hierdurch auf die Bürgersteige abgedrängt und behindern dort wiederum Fußgänger.

Autofahrer sollten daher bei Einfahrt in die verkehrsberuhigten Bereiche grundsätzlich darauf hingewiesen werden, dass ihnen Radfahrer entgegenkommen können. Nach und nach kann durch die großflächige Öffnung von Einbahnstraßen eine Verhaltensänderung bei den Kfz-Nutzern erreicht werden. Sie erfahren, dass der entgegenkommende Radfahrer sich in der Regel legal verhält.

Fahrradstreifen anlegen

Entlang stark befahrener mehrspuriger Straßen sind Fahrradstreifen anzulegen. Auf Einrichtungsradwegen und -streifen ist die Fahrtrichtung deutlich zu kennzeichnen. An nur schwer zu querenden



Baustellen und Radverkehr II: Auch kein Vorbild – Fuß- und Radweg an der im Bau befindlichen Tiefgarage am Neumarkt

mehrspurigen Straßen muss das Ziel die Anlage von Zweirichtungsradwegen sein.

Die bestehenden Radwegverbindungen aus den Stadtteilen sind auf diese Weise bis zum Hauptbahnhof, zum Fußgängerbereich der Innenstadt und über die Rheinbrücken hinweg zu verlängern.

Bis zur Umsetzung dieser Forderungen sollten als Sofortmaßnahmen auf den entsprechenden Straßen die Geschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt und Radfahrer vor rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen besonders geschützt werden.

Innerstädtische Hauptstraßen sind häufig auch für Radfahrer die interessantesten Verbindungen. Sie führen auf direktem Weg zum Ziel. Die Straßen begleitende Bebauung bietet ferner viele interessante Ziele. Dass verkehrsarme Nebenrouten häufig nicht genutzt werden, liegt nicht allein an Unkenntnis. Sie erzwingen oft Umwege und sind aufgrund der begleitenden reinen Wohnbebauung kein interessantes Ziel in Freizeit und Beruf.

Da der Radfahrer in einem von zwei Fällen Ziele ansteuert, die nicht auf der von ihm gerade genutzten Straßenseite

liegen, und ferner verkehrsreiche Straßen oft nur an wenigen Stellen zu queren sind, führt dies dazu, dass Radfahrer gerade in der Innenstadt Radwege in der falschen Richtung benutzen.

Direktes Linksabbiegen ermöglichen

Auf den Straßen der der Kölner Innenstadt ist sehr häufig das direkte Linksabbiegen nicht erlaubt. Für Radfahrer bedeutet dies Umwege und mehrfaches Warten an Lichtsignalanlagen (keine grüne Welle für Radfahrer!). Die Folge: Viele Radfahrer benutzen in Kreuzungsbereichen die Gehwege.

Radfahrern ist daher – durch eigene Aufstellmöglichkeiten und Fahrradspuren – überall das direkte Linksabbiegen zu ermöglichen.

Bei Baustellen Radverkehr berücksichtigen

Bei der Einrichtung von Baustellen sind konsequent die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Nach Ende der Baumaßnahme ist umgehend wieder ein ebener Straßenbelag herzustellen. Ebenso konsequent sind bei einer Neugestaltung der Straßenoberfläche die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Während Kfz- und Fußgängerverkehr alternative Angebote erhalten, wird bei Unterbrechung von Radwegen oder

Radstreifen in der Regel das Schild „Radfahrer absteigen“ aufgestellt. Keinem anderen Verkehrsteilnehmer wird Vergleichbares zugemutet.

Nach Abschluss von Tiefbaumaßnahmen wird oft erst nach vielen Wochen die letzte Asphaltsschicht aufgetragen. Was Autofahrer kaum spüren, stellt für Radfahrer eine echte Behinderung oder sogar Gefährdung dar.

Preisgünstig können Verbesserungen für Radfahrer erreicht werden, wenn im Anschluss an ohnehin notwendige Tiefbaumaßnahmen die Straßenoberfläche so gestaltet wird, dass die Belange des Radverkehrs berücksichtigt sind. Jede Baumaßnahme ist eine Chance für mehr Fahrradfreundlichkeit!

Grün ohne langes Warten

Radfahrer und Fußgänger müssen auch ohne Betätigung eines Druckknopfs die ihnen zustehende Grünphase erhalten. Druckknopfampeln sind nur dort sinnvoll, wo sie ihnen umgehend eine Grünphase verschaffen.

Radfahrer und Fußgänger werden zurzeit durch die Druckknopfampeln stark diskriminiert. Sie erhalten zum Beispiel kein Grün, wenn sie unmittelbar zu dem Zeitpunkt die Kreuzung erreichen, zu dem der parallele Kfz-Verkehr freie Fahrt erhält. Die durchschnittliche Wartezeit wird hierdurch für sie überflüssigerweise erheblich verlängert.

Von Fremden wird die Notwendigkeit, Grün anzufordern, oft übersehen. Sie werden in vielen Fällen erst „erlöst“, wenn Einheimische hinzukommen. Bei den Ampeln älteren Typs ist zudem nicht zu erkennen, ob andere Wartende bereits Grün angefordert haben oder nicht. Die Folge ist, dass jeder drücken muss um sicherzugehen, bei der nächsten Phase Grün zu erhalten.

Mit der Betätigung des Druckknopfs verbindet sich die Erwartung eines schnellen Umschaltens der Lichtsignalanlage. Geschieht dies nicht – trotz fehlendem Querverkehr – führt dies in der Regel zur Überquerung der Fahrbahn bei Rot.

Ausreichend Fahrradabstellanlagen

In den Eingangsbereichen der Fußgängerzone und an anderen stark nachgefragten Zielen sind leicht auffindbare, sozial kontrollierte Fahrradabstellanlagen in ausreichender Größe anzulegen.

Die Angst vor Diebstahl des Fahrrads hält viele davon ab, dieses für Fahrten in die Innenstadt zu nutzen. Abgelegene Anlagen werden wegen fehlender sozialer Kontrolle und wegen der langen Fußwege zu den eigentlichen Zielen nicht angenommen.

Volker Kunstmann



Kölsches Urteil Zu schnell!

Eine Amtsrichterin in Köln erklärte und stellte fest: RadfahrerInnen dürfen nur mit einer **geringen** Geschwindigkeit an eine Fußgängerampel heranzufahren. Aus diesem Grund ist ein sofortiges Halten beim Umschalten von Grün auf Rot **immer** möglich.

Ein Radfahrer, der so schnell gefahren war, dass er nicht mehr rechtzeitig bremsen konnte, als die Ampel ohne Gelbphase von Grün auf Rot wechselte, und diese deshalb bei Rot überfuhr, wurde mit einer Geldbuße von 130,- Euro belegt.

Rad + Recht = Immer schön langsam fahren!



Radfahren am Eigelstein Wirklich eine gute Lösung?

Mittlerweile ist der Umbau des Eigelsteins abgeschlossen und mensch darf jetzt dort auch in Gegenrichtung Rad fahren. Erfreulich! Wir haben im Vorstand aber auch kontrovers diskutiert: Ist der Straßenraum nicht zu eng für ein zügiges und sicheres Fortkommen mit dem Rad in Süd-Nord-Richtung geraten?

Wir sind zu dieser Frage an der Meinung unserer Mitglieder interessiert. Schreiben Sie uns doch bitte per Post oder E-Mail (info@vcd-koeln.de), wie Ihnen der neue Eigelstein gefällt. Kann er als Vorbild für andere Straßen dienen, zum Beispiel die Severinstraße?

Christoph Reisig



Mit der Umgestaltung des Eigelsteins wurde auch das Radfahren in Gegenrichtung erlaubt

Zustand des Ost-West-Radwegs

Sieben Fragen an Herrn Claussen

Behindert, eingeengt, verschwenkt, zum Absteigen und Warten gezwungen – so gestaltet sich das Radfahren zwischen Neu- und Heumarkt, seit Baustellen diese Strecke prägen. Anlass genug für den VCD, beim Kölner Fahrradbeauftragten, Herrn Claussen, einmal nachzufragen, ob diese Belästigungen wirklich nötig sind.



Rot-grün: für den Autoverkehr grün, der Radverkehr hat rot – obwohl beide in die gleiche Richtung wollen ...



... deshalb warten ...

VCD: Wie beurteilen Sie die momentane Situation am Ost-West-Radweg bezüglich der Raumaufteilung am Neu- und Heumarkt/Lungengasse?

Claussen: Das betreffende Baugerüst steht im Gehwegbereich und engt diesen lediglich geringfügig ein. Der Radweg ist von dieser Baumaßnahme nicht direkt betroffen. Die Wegeführung des Radweges wurde zudem nicht verändert. Beeinträchtigungen für den Fußgänger- und Radverkehr sind daher nur in geringem Maße gegeben. Bei dem Ortstermin am 04.11.05 hatte der VCD ergänzend den Vorschlag gemacht, bei Baustellen eine zusätzlichen Hinweis über die voraussichtliche Dauer dieser Bauarbeiten gut sichtbar aufzuhängen. Dadurch könnte das Verständnis für solche Baumaßnahmen bei Fußgängern und Radfahrern gesteigert werden. Dieser Vorschlag wird bei städtischen Baumaßnahmen bereits durchgeführt. Für private Baumaßnahmen (z. B. Baugerüste) prüft die Straßenverkehrsbehörde zur Zeit, ob eine solche zusätzliche Information dem Bauherrn als Auflage zukünftig auferlegt werden kann.

VCD: Der Bau einer Tiefgarage bedeutet eine Einschränkung des Radweges durch einen Schutzkäfig. Gäbe es keine andere Möglichkeit, damit der Radverkehr in seiner Fahrt/Geschwindigkeit nicht so eingeschränkt wird?

Claussen: Derzeit werden alternative Baustellenführungen für den Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich geprüft. Dabei wird auch der Vorschlag des VCD geprüft, ob die Litfasssäule im Bereich der Baustelle versetzt werden kann, um durch den so gewonnenen Platz eine verbesserte Radwegführung anbieten zu können. Gleichzeitig prüft die Straßenverkehrsbehörde, ob der „Schutzkäfig“ ersatzlos entfernt werden kann und dieser Bereich wieder als getrennter Geh- und Radweg, zumindest aber während der Bauzeit als gemeinsamer Geh- und Radweg, ausgeschildert werden kann.

VCD: Der ehemalige freie Rechtsabbieger von der Ost-West-Straße in die Nord-

Süd-Fahrt ist nach Rückbau der Umleitungsmaßnahme weiterhin beampelt. Zum Überqueren der Nord-Süd-Fahrt hat der Radverkehr nun an drei Ampeln hintereinander zu warten – während der Autoverkehr Grün hat. Wie stehen Sie zu dieser neuen Behinderung?

Claussen: Die Verwaltung beabsichtigt, den bisherigen Zustand mit Zebrastreifen und Radfahrerfurt wieder herzustellen. Hierzu finden noch kurzfristig weitere erforderliche Abstimmungsgespräche statt. In einer ersten Phase ist vorgesehen, die Lichtsignalanlage abzudecken und den Verkehrsfluss zu beobachten. Sofern es zu keinen nachhaltigen Problemen bzw. Störungen im Verkehrsfluss kommt, wird in einer zweiten Phase die Lichtsignalanlage abgebaut.

VCD: Diese Ampeln sind Druckknopfampeln, das heißt die Radfahrerin wie der Fußgänger müssen sich ihr Grün erst anfordern. Wie bewerten Sie diesen Umstand?

Claussen: Alternative technische Lösungen (z. B. Induktionsschleifen) sind für den Radverkehr an dieser Stelle zu aufwändig und damit leider zu teuer. Für Fußgänger ist die Druckknopfampel zudem die bessere Lösung. Im Vergleich zu einem Steuerprogramm für die Lichtsignalanlage mit festen Zeitumläufen, wird die Grünzeit für die Fußgänger und Radfahrer mit Hilfe der Druckknopfampel verkehrabhängig angefordert und gesteuert. Die Wartezeiten können dabei für beide Verkehrsteilnehmer im Vergleich zu einem alternativen Festzeitprogramm reduziert werden.

VCD: Bei Rückbauarbeiten der Tiefgarageneinfahrt Kaufhof wird der Radweg einfach mit dem Schild „Radwegende“ gesperrt. Zudem noch kurz vor der Baustelle. Wie bewerten Sie diese Aufhebung des Ost-West-Radweges?

Claussen: Die Baufirma wird aufgefordert, die Radverkehrsführung im Baustellenbereich durchgängig wieder herzustellen bzw. entsprechend sicherzustellen. Seitens der Straßenverkehrsbehörde wurden diese Schilder nicht angeordnet.

VCD: Beim Wiederherstellen der Pipinstraße wurden drei Fahrspuren (zwei geradeaus, eine lange Linksabbiegespur) neu errichtet, also mehr Fläche für den Autoverkehr. Wie viel Fläche mehr für den bedeutenden Ost-West-Radweg wurde geschaffen?

Claussen: Bei dem jetzigen Zustand handelt es sich um eine bauzeitliche provisorische Verkehrsführung, welche sich je nach Baufortschritt wieder ändern wird. Durch die erforderlichen Baufelder und die damit verbundene Verschiebung der Gleistrasse in Richtung Süden können dem Kfz-Verkehr, dem Radverkehr und dem Fußgänger nur eingeschränkte Breiten bei den Verkehrsflächen angeboten werden. Die drei Fahrspuren weisen nur die Mindestbreite auf. Die Linksabbiegespur wurde zudem um ca. 70 m verkürzt in der Länge wieder eingerichtet. Um bei diesen beengten Platzverhältnissen dennoch eine durchgängige Radverkehrsführung auf der südlichen Seite zu erhalten, wurde

ein gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 2,50 m angelegt. Bedingt durch die Baumaßnahme stehen keine breiteren Verkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmer zur Verfügung.

VCD: Bei der langen Abbiegespur wurde eine Markierung für den Radverkehr, wie es sie zwischenzeitlich auf Anregung des

VCDs gab, nicht vorgenommen. Wie sehen Sie diese Verschlechterung?

Claussen: Die auf Anregung des VCD damals angelegte zusätzliche kurze Radfahrspur mit einer Länge von ca. 25 m im Bereich der Wendefahrt Kleine Sandkaul konnte nur deswegen realisiert werden, da zum einen die Pipinstraße ab dieser Wendefahrt in Richtung Deutzer Brücke für den Kfz-Verkehr gesperrt



... und noch mal warten.

war. Zum anderen gab es damals nur eine einspurige Verkehrsführung, so dass der Platz für diese Radfahrspur zur Verfügung stand. Der unter der vorherigen Frage dargestellte neue Bauzustand lässt es nicht zu, eine zusätzliche separate Radfahrspur in Höhe der Wendefahrt wieder anzulegen.

VCD: Vielen Dank für die Beantwortung der Fragen. □

Autofrei wohnen in Köln



Komfort-Eigentumswohnungen in Nippes

Wohnflächen von 85 m² – 141 m²

z.B.: 85 m² € 182.900,-

z.B.: 101 m² € 219.250,-

z.B.: 137 m² € 297.650,-

Tel. 02 21 - 949800-10
 Mobil 0170-482 23 02
 E-Mail: info@stellwerk60.de
 Internet: www.stellwerk60.de

Beratungszeiten im Verkaufspavillon:
 montags 18 – 19 Uhr
 mittwochs 15 – 17 Uhr
 sonntags 15 – 17 Uhr
 (nur Besichtigung)

Zugang Verkaufspavillon über Wartburgplatz (Zufahrt über Merheimer Straße).
 Bitte Beschilderung folgen.

- ✧ barrierefreies Wohnen
- ✧ altengerechtes Wohnen
- ✧ mit Parkblick
- ✧ Tiefgaragenplätze für Fahrräder
- ✧ Car-Sharing-Station im Stellwerk 60
- ✧ helle Räume durch bodentiefe Fenster



Stellwerk 60

Mülheimer Fahrrad Gruppe

Projekte und Aktionen bis November 2005

Velo 2010 – Expertenkreis für mehr Sicherheit im Fahrradverkehr

Auf dem Albertus-Magnus-Platz in Köln-Lindenthal fand am 26. Oktober eine gemeinsame Veranstaltung von „Velo 2010“ statt. ADFC, Mülheimer Fahrrad Gruppe, AStA Köln, Stadt Köln und die Polizei haben mit verschiedenen Aktionen alles Wissenswerte zum Thema Fahrradfahren vermittelt. Unter anderem wurden Fahrradcodierungen vorgenommen und kleinere Fahrradrepaturen ausgeführt.

Radständer vor dem Kulturbunker Mülheim

Es ist gut, wenn die Mülheimer Bürger zum Kulturbunker mit dem Fahrrad anreisen. Leider fanden sie dort lange Zeit keine Fahrradständer vor, an die sie ihre Räder anschließen konnten. Der Vorstand des Kulturbunker e. V. und die Mülheimer Fahrrad Gruppe hatten das schon Ende 2003 bemängelt. Ende August 2005 endlich freuten wir uns über die Montage von insgesamt fünf Haarnadeln. Mal sehen, ob das reicht, wenn die Bunker-Gastronomie wieder in Betrieb geht und der Biergarten öffnet.



Ein Erfolg: die neuen Haarnadeln

Aktion Herbstlicht

Obwohl Bier und Fahrrad nicht so recht zusammenpassen. Das erfuhren wir in der Zusammenarbeit mit der Polizei im Expertenkreis „Velo 2010“: Auch die Radler müssen pusten – die Aktion



Auf dem Markt der Möglichkeiten

Herbstlicht der Kölner Polizei. Ihr besonderes Augenmerk wird die Polizei auf die Radfahrer richten. Die Beamten werden die Radler erstmals zu Alkoholtests bitten. „Das ist auch für uns ein Novum“, so Polizeidirektor Helmut Simon. Man sei aber dazu gezwungen. „Wir haben festgestellt, dass 40 Prozent aller Unfälle unter Alkoholeinwirkung von betrunkenen Radfahrern verursacht werden.“

Radweg Frankfurter Straße, Einmündung Heidelberger Strasse

Auf der Sitzung der Bezirksvertretung am 17.10. bringen wir angesichts der Kostenschätzung der Verwaltung zu unserem ursprünglichen Vorschlag (ca. 20.000 Euro) einen Alternativvorschlag ein. Wenige Meter vor dem Ende des Radwegs ist eine Busspur, die dazu genutzt werden könnte, den Weg als rot markierten Radstreifen schon früher auf die Strasse zu führen. Die Markierung könnte dann bis zur Arnberger Straße durchgezogen werden. Dieser geänderte Antrag wird von der BV einstimmig angenommen. Die Verwaltung wird daraufhin diese Möglichkeit prüfen.

Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen

Bündnis 90/Die Grünen haben in der Bezirksvertretung einen Antrag eingebracht, dass nicht benutzbare Radwege aus der Benutzungspflicht herausgenommen werden. Als Reaktion auf den Antrag hat jetzt erfreulicherweise die

Karlsruher Straße einen roten Radstreifen bekommen. Diese Lösung begrüßen wir sehr. Alle Radfahrer benutzen ihn, keiner fährt mehr auf der alten „Trasse“ mit ihren Wurzelaufrüchen. Auf der Berliner Strasse wird zwischen Cottbuser Straße und Im Weidenbruch zur Zeit noch gebaut. Aber auch hier entsteht eine gute und sichere Verkehrsführung.

Öffnung von Einbahnstrassen

In den Sitzungen der Bezirksvertretung vom September und Oktober wird beschlossen, weitere Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr zu öffnen. In Mülheim die Schützenhofstraße zwischen Hacketäuerstraße und Berliner Straße, Von-Sparr-Straße zwischen Clevischem Ring und Berliner Straße, Tiefentalstraße zwischen Hacketäuerstraße und Berliner Straße, Markgrafenstraße zwischen Langemaß und Keupstraße; in Höhenhaus Am Rosenmaar zwischen Heidenreichstraße und Steinbücheler Weg, in Dellbrück die Von-Quadt-Straße (ab Dellbrücker Hauptstraße) und die Talstraße.

September-Markt der Möglichkeiten in Mülheim

Wieder Glück mit dem Wetter gehabt. Die Mülheimer Fahrrad Gruppe hat auch dieses Jahr einen Info-Stand auf dem Markt der Möglichkeiten. Wir führten viele interessante Gespräche mit radelnden Mitbürgern. Absoluter Favorit war einmal mehr die Mülheimer Brücke. Alle berichteten über massive Probleme mit Falschfahrern. Diese reagierten zunehmend aggressiv, wenn man ihnen nicht den Platz macht, den sie beanspruchen. Dieser Umstand begleitet uns nun schon lange Jahre: so viele Unfälle, Verletzungen, sogar einen Toten. Ist es nicht Aufgabe von Politik und Verwaltung, für Ordnung zu sorgen?

Alle Berichte sind auf unserer Homepage nachzulesen:

www.muelheimer-freiheit.net/mfg

Rolf Bauerfeind für die mfg



Ein richtig gutes Fahrrad ist kein Glücksfall.



Sechs Richtige für ein gutes Fahrrad:

- funktioniert zuverlässig
- sieht immerhin gut aus
- ist in allen Anwendungen benutzerfreundlich
- inspiriert zum Abstrampeln
- lässt mir jeden erdenklichen Spielraum, meine handwerklichen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen
- wird vom Fachhandel montiert
- ist gut eingepackt, damit ich zu Hause eine schöne Überraschung erlebe
- überzeugt schon bei der Probefahrt
- macht viele Jahre Spaß
- bringt mich so weit, dass ich nach 14 Tagen lieber zu Fuß gehe
- wird von netten Menschen verkauft
- krieg ich ohne langes Palaver

auf draht 

Das Fahrradfachgeschäft in Uninähe
Weyertal 18 · 50937 Köln
Tel./Fax 0221- 44 76 46
www.aufdraht-koeln.de

Sülz

Radlager

Räder für Alle!

Sechzigstr. 6 · 50733 Köln
Tel. 0221-73 46 40
Werkstatt/Service 0221-739 01 32
www.radlager.de

Nippes

Stadt 
SERVICE, FAHRRAD...

Teutoburger Str. 19 · 50678 Köln
Tel. 0221-32 8075
Fax 0221-932 2258
www.stadtrad-koeln.de

Südstadt

Zweirichtungs-Rolltreppen

Schwieriges Zurück aus der Unterwelt

Muß man wirklich alles machen, was man machen kann? Auf die Zweirichtungs-Rolltreppen hätte man jedenfalls besser verzichtet.

Neue Rolltreppen haben das Bild in einigen U-Bahn-Stationen verändert: Man sieht neuerdings alte Menschen mit Taschen bepackt mühselig die Treppen erklimmen, während daneben die Rolltreppe von Einzelpersonen zur bequemen Abwärtsfahrt benutzt wird.

Das, was auf den ersten Blick nach einer Aktion zur Entlastung der Rentenkassen aussieht, entpuppt sich als Irrweg des technischen Fortschritts. Weil die teuren neuen Rolltreppen in beide Richtung fahren können, wird dieses „Feature“ auch genutzt und zwar gedankenlos. Die Konsequenz: Benutzen darf die Rolltreppe nun nicht mehr der Fahrgast, der den mühsameren Weg vor sich hat, nämlich den aufwärts, sondern der, der zuerst die Rolltreppe erreicht.

Besonders zu beobachten an einigen Haltestellen ist ein „Mausefalleneffekt“: Da die neuen Rolltreppen in vielen Fällen nicht auf dem Niveau des Bahnsteigs eingebaut wurden, verläuft der Zugang hier über eine längere Rampe. Erreicht der Fahrgast am Ende der Rampe die Rolltreppe, ist ihm jedoch nicht sicher, dass er diese auch nutzen kann. Wenn er Pech hat, durchquert Sekunden vor ihm ein Fahrgast oben die entscheidende

Lichtschranke und sie bewegt sich abwärts. Das weitere Schicksal des Untenstehenden ist ungewiss. Wie lange die Rolltreppe ihm entgegenfährt, ist nämlich völlig offen. Denn einmal in Bewegung, nutzen oben viele spontan das Angebot.

Der Fahrgast unten hat die Wahl, sich in sein Schicksal zu ergeben und auf die notwendige längere Lücke zu warten. Oder er geht die Rampe zurück und entscheidet sich doch für die Treppe, um von dort aus unter Umständen der Freigabe seiner Fahrtrichtung zuzusehen.

Um es klar zu stellen: Ein Zweirichtungsbetrieb von Rolltreppen kann sehr sinnvoll sein. Nämlich da, wo die nur geringe Zahl der Nutzer garantiert, dass die blockierte Fahrtrichtung zügig wieder frei gegeben wird. Dort jedoch, wo durch die hohe Benutzungsfrequenz unkalkulierbar lange Wartezeiten entstehen, ist sie unzumutbar. Hier muss demjenigen, der aufwärts auf die Hilfe der Rolltreppe angewiesen ist, Vorrang eingeräumt werden.

Die KVB argumentiert übrigens genau umgekehrt: Gerade da, wo sie viele abwärts fahrende Fahrgäste zählt, plädiert sie für den Zweirichtungsverkehr. Wer hier den U-Bahnhof verlassen möchte, soll also als Minderheit gegebenenfalls Treppen steigen.

Den wirklich Mobilitätsbehinderten hilft im Übrigen nur der Einbau von



Was tun: ungewiss lange warten oder zurück und Treppe steigen?

Fahrstühlen. Auch mit Rolltreppenexperimenten kommen Stadt und KVB nicht daran vorbei, Haltestellen wie Dom/Hauptbahnhof oder Neusser Straße/Gürtel endlich mit diesen nachzurüsten.

Eine Beobachtung am Ebertplatz soll hier noch abschließend beschrieben werden: An ein und derselben Rolltreppe wartete sowohl am unteren als auch am oberen Ende jeweils ein älteres Ehepaar auf die Freischaltung ihrer Fahrtrichtung. Beide ohne Erfolg, denn die Rolltreppe war außer Betrieb.

Volker Kunstmann □

Haltstelle Zülpicher Platz

Zwei Bauabschnitte eines Großvorhabens

Die Haltestelle Zülpicher Platz wird auf Anregung von SPD und CDU in zwei Bauabschnitten umgebaut. Dieses Großvorhaben der Kölner Verkehrspolitik – die Verbreiterung der schmalen Bahnsteige und zwei neue Fußgängerüberwege am nördlichen Ende – ist für die Politik zu umfangreich.

Daher sollen die beiden nördlichen Fußgängerüberwege „in einem 2. Bauabschnitt – in Abhängigkeit von der

zukünftigen Fahrgastentwicklung – realisiert werden, um angesichts der Haushaltssituation Kosten zu sparen“ (Originalzitat aus dem Antrag von SPD und CDU). Angesichts der Millionen von Euro, die gleichzeitig für Straßenbau beschlossen werden, ist der Verweis auf die kritische Haushaltssituation nicht nachzuvollziehen. Ebenso wenig der Hinweis auf die künftigen Fahrgastzahlen, denn bereits jetzt schon ist die Halte-

stelle Zülpicher Platz mit ihren südlichen Fußgängerüberwegen überlastet – darum ja der Ausbau. Zudem soll die Haltestelle im Jahr 2006 eine zentrale Umsteigehaltestelle werden, wenn der zentrale U-Bahntunnel zwischen Breslauer Platz und Hauptbahnhof gesperrt wird.

Auf welche Fahrgastzahlen warten eigentlich CDU und SPD?

Roland Schüler □

Eine Bilanz zum Weltjugendtag Der Verkehrsleidtiantismus

Seit Jahren war klar, dass im August über 400.000 Menschen zum Weltjugendtag nach Köln kommen würden. Die städtische Verkehrsplanung nahm sich rund ein Jahr vorher der Aufgabe an. Seit Jahren ist ebenso klar, dass im Juni 2006 einige zehntausend Menschen zur Fußballweltmeisterschaft nach Köln kommen werden. Die städtische Verkehrsplanung arbeitet seit über fünf Jahren an Planung und Ausbau der hauptsächlich aus Straßen und Parkplätzen bestehenden Verkehrsinfrastruktur.

Hat irgendeiner der Verantwortlichen davon gesprochen, für den Weltjugendtag die Infrastruktur auszubauen, zum Beispiel durch zwei zusätzliche S-Bahn-Gleise? Nein, und so verwundert denn auch nicht, dass die Verkehrsleitzentrale von den vielen Pilgern überrascht war, die mit der Eisenbahn in ihre Quartiere zurückfahren wollten. Planlos wurden Bahnhöfe gesperrt, Alternativen waren nicht vorbereitet.

Noch chaotischer handhabte die Verkehrsleitzentrale den Straßenbahnverkehr. In Vorgesprächen hat der VCD die Verantwortlichen darauf hingewiesen, dass es an diesen Tagen für die KVB freie Fahrt geben muss. Doch diese wollten möglichst geringe Eingriffe in den Autoverkehr. Erst als alles zusammenbrach, war die Polizeiführung in der Verkehrsleitzentrale bereit, die Innenstadt für den Autoverkehr zu sperren und der KVB Vorrang zu geben.

Chaos am Eröffnungstag

Schon im Alltag ist der Neumarkt mit seinen Ampeln ein Nadelöhr für die Bahnen. Dies galt umso mehr am Tag des großen Eröffnungsgottesdienstes im Müngersdorfer Stadion. Obwohl es an diesem Dienstag nur wenig Autoverkehr gab, mussten die Bahnen an den roten Ampeln warten und kamen nicht mehr zeitig genug von den sich mit immer mehr Pilgern füllenden Haltestellen weg. Die Pilger wurden daraufhin aufgefordert, nach Müngersdorf zu wandern. Doch anstatt diesen Menschenmassen den Weg frei zu machen, zum Beispiel durch Regelung des Querverkehrs oder



Neumarkt am Eröffnungstag – zu spät gesperrt

Sperrung der Aachener Straße für den Autoverkehr, beschäftigte sich die Polizei erfolglos damit, die Pilger auf die viel zu schmalen Gehwegen zu drängen.

Bei jedem Spiel des FCs wird die am Stadion vorbeiführende Junkersdorfer Straße gesperrt. Nicht aber als rund 50.000 Menschen auf der Jahnwiese das Eröffnungsfest auf Großleinwänden anschauen wollten. Die Polizei versuchte nur, die Fußgängerströme daran zu hindern, die Fahrbahn zu überqueren, weil dies den Autoverkehr gestört hätte.

Nach unseren Beobachtungen hat die KVB das Menschenmögliche getan, um Bahnen und Busse fahren zu lassen, und die Verkehrsleitzentrale hat alles getan, um die Bahnen und Busse möglichst nicht fahren zu lassen. Kein Wunder, dass die Frankfurter Allgemeine Zeitung am 19. August schrieb, „dass man in Köln ... in diesen Tagen mit dem Auto schneller und besser zurechtkommt als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln“.

Der VCD hat die Verantwortlichen aufgefordert, der KVB freie Fahrt zu geben, und siehe da, ab Mittwoch wurden die Ost-West-Achse frühzeitig gesperrt, die Ampeln ausgeschaltet und die provisorischen Bahnsteige am Neumarkt gebaut. Warum nicht von Anfang an?

Ungenutzte Möglichkeiten

Die leistungsfähige S-Bahn mit der Haltestelle Köln-Müngersdorf Technologiepark wurde im Verkehrskonzept ebenso wenig berücksichtigt wie die Buslinien 141 und 143. Völlig unerklärlich ist auch, warum das Stadion nur über die Aachener Straße von den Straßenbahnen angefahren wurde. Für den Confe-

derations Cup gab es zum Beispiel eine zusätzliche E-Linie zum Stüttgenhof, von dem aus es zu den Jahnwiesen nicht weiter ist als von der Aachener Straße – ein Tipp für das Robbie-Williams-Konzert im nächsten August!

Planlose Sperrungen

Während die meisten Kölner Brücken während der Rheinreise des Papstes für den Rad- und Fußverkehr ab 14 Uhr für gut fünf Stunden gesperrt wurden, durfte der Autoverkehr ungehindert fahren. Freie Fahrt hatten die Autos auch auf der Siegburger Straße und der Rheinuferstraße. Erst nachdem die gewaltigen Pilgerströme sich auf alle Fahrspuren ausgedehnt hatten, versuchte die Polizei dilettantisch die Straßen zu sperren. So musste auch die Deutzer Brücke für den Autoverkehr gesperrt werden, später wollte die Polizei sie auch für Fußgänger sperren. Die Hohenzollernbrücke war immer noch gesperrt – wie bitte hätten dann die Pilger von Deutz zum Dom gelangen können?

Der Abreisetag

Auch am Sonntag bei der Abreise der Pilger vom Marienfeld sorgte die Polizei für Verwirrung. Anstatt die Besucher zum leistungsfähigen Bahnhof Horrem zu lassen, sorgte eine Polizeisperre dafür, dass die Pilger nach Frechen umgeleitet wurden, wo sie in den Wendebereich der Linie 7 kamen. Da die wenigen KVB-Bediensteten der Masse nicht mehr Herr werden konnten, musste der Straßenbahnverkehr zwischen Frechen und Köln für drei Stunden eingestellt werden.

Die Stimmung der Pilger beeinträchtigte bis zum letzten Tag dieser Verkehrsleidtiantismus glücklicherweise nicht. Gedankt sein allen, die dazu beigetragen haben. Das Wirken der Verkehrsleitung hätte aber keinen Tag länger dauern dürfen – die Kommentare am Sonntag Abend waren nicht mehr christlich, sondern menschlich!

Sonja Klug



Deutliche Verschlechterung für Fahrgäste der Linie 106

Keine Konkurrenz zum Schokoexpress

Mit einem Federstrich haben CDU und SPD in Köln für eine verkehrspolitische Fehlentscheidung gesorgt. Der Schokoexpress, der die lukrative Strecke zwischen Dom/Hbf und Schokoladenmuseum/Rheinauhafen bedient, bleibt von KVB-Konkurrenz verschont.

Der Schokoexpress beweist, dass es für diese Strecke ein Potenzial an Fahrgästen gibt. Dieser Bedarf wird weiter wachsen, wenn der Rheinauhafen in den nächsten Jahren mit Leben, Wohnen und Arbeiten erfüllt wird.

Der Rheinauhafen wird allerdings nur schlecht mit dem ÖPNV bedient. Die im Bebauungsplan vorgesehene Haltestelle der Stadtbahn auf der Severinsbrücke für die Linien 3 und 4 wurde stillschweigend begraben. Stattdessen erfanden die KVB, Verwaltung, CDU und SPD eine Buslinie, die alle wichtigen Verkehrsziele ignoriert. Sie kommt vom Chlodwigplatz, fährt über die Rheinuferstraße und endet am Heumarkt.

Wer vom Rheinauhafen, vom Arbeitsplatz am Kai, vom Wohnen im Siebengebirge von den Museen und Freizeiteinrichtungen zum Hauptbahnhof möchte, der darf am Heumarkt umsteigen in einen weiteren Bus oder zu Fuß gehen. Oder direkt den Schokoexpress nehmen. Selbst zum Neumarkt oder nach Deutz muss umgestiegen werden – attraktiv ist das nicht für die Fahrgäste.

Der VCD hat vorgeschlagen, die Buslinie bis Hauptbahnhof/Breslauer Platz oder sogar bis Ebertplatz zu führen. Damit wäre der Kölner Süden mit den zentralen Punkten und dem Kölner Norden direkt verbunden. KVB und CDU/SPD lehnen dies vehement ab. Anstatt Fahrgäste zu gewinnen, werden Scheinlösungen angeboten. Eine unattraktive Linie im 20-Minuten-Takt mit Endzielen, die mit den Fahrgastwünschen nicht übereinstimmen und dem Rheinauhafen auch nicht gerecht werden, das ist kölsche Verkehrspolitik. Und wenn die Fahrgäste dieses Scheinangebot nicht nutzen, kann es jawieder eingestellt werden.

Der unvorteilhaften Führung der

neuen Linie wird die erfolgreiche Buslinie 106 zwischen Chlodwigplatz und Neumarkt geopfert. Von der KVB seit jeher ein ungeliebtes Kind, wurde deren Streckenführung von Marienburg über Chlodwigplatz zum Neumarkt von der Politik beschlossen. Die Fahrgäste haben sie toll angenommen und bewiesen damit, dass Buslinien mit einem attraktiven Ziel in der Innenstadt (hier dem Neumarkt) erfolgreich sein können. Selbst die von der KVB vorgenommene Taktausdünnung von 10 auf 20 Minuten haben der Linie nichts von ihrer Attraktivität genommen.

Dieser Bus fährt ab Dezember nicht mehr zum Neumarkt, sondern über die

Rheinuferstraße zum Heumarkt. Denn die KVB hat kein Interesse an einem attraktiven Busverkehr, sondern sieht sich vorrangig als Stadtbahnunternehmen.

Egal ist auch, dass dabei Versprechungen gebrochen werden – der Bus 106 ist ein Ausgleich für die im Kölner Süden eingestellte Straßenbahnlinie 6. Schließlich kommt die Nord-Süd-U-Bahn von der Marktstraße bis zum Hauptbahnhof doch schon in fünf Jahren. Solange wird der Süden kurzerhand ÖPNV-mäßig benachteiligt.

Zum Glück gibt es weiterhin den Schokoexpress!

Wolfgang Besser □

Heiligabend mit der KVB

Rund um die Uhr!

Dieses Jahr kommt nicht nur der Weihnachtsmann mit dem Schlitten, sondern auch mit der KVB.

Am 24. Dezember 2005 wird die KVB wie jedes Jahr im Stundentakt bis 0.00 Uhr fahren, dann aber neu ihren samstäglichen Nachtverkehr anschließen bis 5.00 Uhr am Weihnachtsmorgen. Danach wird bis 9.00 Uhr mit einer erweiterten Fahrplan auf allen Straßen-

bahnlinien und 4 Buslinien gefahren. Ab 9.00 Uhr beginnt dann der übliche Sonntagsfahrplan.

Damit kann nicht nur nach der Bescherung auf die Piste gegangen werden, auch die Besucher des Gottesdienstes im Dom um Mitternacht kommen mit der KVB nach Hause.

Die frühere Heiligabendlücke wird geschlossen.

Roland Schüler □

Neusüdwaales

Freie Fahrt für genervte Bürger!

„Die Regierung eines Bundeslandes hat der Bevölkerung erlaubt, die Nahverkehrszüge an einem Tag kostenlos zu nutzen. Zuvor hatte eine Vereinigung von Verkehrsteilnehmern gedroht, aus Protest gegen chronische Verspätung und Ausfall von Zügen für einen Tag die Bezahlung zu verweigern. Oft fallen Züge aus, weil es nicht genügend Lok-

führer gibt, viele Waggon sind alt und Reparatur bedürftig.“

Eine alltägliche Meldung aus Köln oder NRW? Nein, aus Sydney und die handelnde Regierung war die von Neusüdwaales. Überall auf der Welt das gleiche Bild vom Nahverkehr. Globalisiertes Elend, während der Autoverkehr boomt.

Roland Schüler □



Netzwerk für Verkehrssicherheit im VRS

Jedes verunglückte Kind ist eins zuviel! Um die Zahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen weiter zu senken, haben sich 24 Kommunen und drei Kreise aus dem VRS zu einem Netzwerk zusammengeschlossen – ein bundesweit einmaliger Erfolg. Die Initiative hierzu ergriff die „Koordinierungsstelle für vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit“, im vergangenen Jahr gemeinsam von VRS und dem Rheinischen Gemeindeunfallversicherungsverband (RGUVV) mit Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen und der Bezirksregierung Köln eingerichtet und angesiedelt beim VRS. Denn sichere Wege – etwa zur Schule – und die Förderung einer eigenständigen Mobilität der jüngsten Verkehrsteilnehmer sind Aufgabenbereiche einer jeden Kommune und eines jeden Kreises. Richtig erfolgreich wird diese Arbeit erst durch den Erfahrungsaustausch zwischen Kommunen und Kreisen und der ressortübergreifenden Zusammenarbeit innerhalb der einzelnen Kommunen – hier setzt die Koordinierungsstelle an.

Die Koordinierungsstelle leistet Hilfestellung

Die Koordinierungsstelle leistet bei Bedarf jeder Stadt und Kommune Hilfestellung beim Aufbau einer erfolgsorientierten Zusammenarbeit der verschiedenen Verwaltungsebenen und Institutionen in puncto Verkehrssicherheitsarbeit. Dazu werden auch weitere Träger der Verkehrssicherheitsarbeit mit ins Boot geholt, wie Polizei und Verkehrswacht, Schulen und die Verkehrsunternehmen im VRS. Letztere leisten bereits vielerorts mit Busschulen oder der Ausbildung von Schülern zu „Bus-Scouts“

gute verkehrspädagogische Arbeit. Parallel informiert die Koordinierungsstelle das neue Netzwerk auch über Aktivitäten anderer Kommunen, vermittelt Referenten oder stellt Informationen über erfolgreiche Projekte allen interessierten Kommunen zur Verfügung.

Neues Projekt: der Schulweg-Ratgeber

Soeben ist für alle interessierten Netzwerk-Kommunen ein neues Projekt in Sachen Verkehrssicherheit aus der Taufe gehoben worden: Bis Ende des Schuljahres sollen Schulweg-Ratgeber erstellt werden, welche die Wege zur Schule unter dem Sicherheitsaspekt unter die Lupe nehmen. Thematisiert wird auch die Anbindung der Schule per Fahrrad oder mit Bus oder Bahn. Wichtige Projektidee: Die Kinder werden mit einbezogen. Sie werden zu Verkehrsexperten, wenn sie als „Verkehrsdetektive“ Gefahrenpunkte

rund um ihre Schule ermitteln. Nach erfolgreichem Abschluss können die sich beteiligenden Grund- und weiterführenden Schulen den Schulwegratgeber „ihren“ Eltern an die Hand geben. Ausgearbeitet wird der Ratgeber gemeinsam von den Schulen, der Verwaltung der Kommunen, der Polizei, den Verkehrsunternehmen im VRS und weiteren Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Koordinierungsstelle beim VRS berät und unterstützt bei der Umsetzung.

Kontakt:

Koordinierungsstelle
 „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit“
 Annegret Neumann/Theo Jansen
 c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg
 GmbH
 Krebsgasse 5-11
 50 667 Köln
 0221/20 80 87 30
www.vrsinfo.de



Neuer VCD-Service

Ortsfremden Autofahrern das Umsteigen zum ÖPNV erleichtern

Nicht jeder, der Köln mit einem Kraftfahrzeug ansteuert, möchte auch die Strapaze des innerstädtischen Verkehrs und die nervige Suche und teure Benutzung eines Parkplatzes auf sich nehmen. Und die Kölner selbst sind froh, wenn ihre Stadt nicht weiter verlärmert, vermietet und verstopft wird.

Wer nicht mit der DB anreisen will oder kann, sollte daher wenigstens die Chance bekommen, sein Auto außerhalb der Innenstadt abzustellen. Stadtbahn und S-Bahn bringen ihn weiter ans Ziel.

Dies zu tun, ist für den Ortsunkundigen jedoch nicht so leicht: Auf den gängigen Straßenkarten sind die Umsteige-

Möglichkeiten zum ÖPNV in der Regel nicht vermerkt. Und die Pläne des VRS zeigen die Lage der P+R-Plätze im Liniennetz der KVB. Das jedoch hilft Autofahrern allenfalls auf dem Rückweg, erleichtert jedoch nicht das Auffinden auf dem Hinweg.

Der VCD-Arbeitskreis ÖPNV hat daher einen Plan erarbeitet, der die Lage der P+R-Plätze im überörtlichen Straßennetz darstellt. Der Ortsfremde erfährt so,

- welche Autobahn-Abfahrt er benutzen muss,
- wie er von hier zum nächsten größten P+R-Platz gelangt und

- wie lange er dort maximal auf die nächste Bahn in Richtung Innenstadt warten muss.

Eine zusätzliche Tabelle gibt an, wie teuer für ihn und seine Mitreisenden die Fahrt wird – unterschieden nach den Umsteige-Punkten innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets.

Der Plan ist als neuer Service des VCD Köln auf der gegenüberliegenden Seite abgedruckt. Er kann außerdem – und zwar mehrfarbig – von unserer Website www.vcd-koeln.de heruntergeladen werden.

Volker Kunstmann



Kürzungen im ÖPNV

Zehn Prozent teurere Fahrkarten

Die neue Bundesregierung sorgt für massive Aufregung für alle Fahrgäste von Bus und Bahn.

Anstatt die unhaltbaren Zustände in überfüllten Zügen wie zwischen Köln und Düsseldorf oder Köln und Bonn zu beseitigen, wird das Geld gekürzt. Der Bund will ab 2007 bis 2009 bundesweit 3,1 Milliarden Euro im ÖPNV streichen. Für Nordrhein-Westfalen bedeutet dies 1,1 Milliarden Euro weniger.

Die Bundeszuschüsse sind ein wichtiger Beitrag zu den Kosten für Züge,

Busse und Bahnen. Den Großteil tragen die Fahrgäste über die Fahrpreise und die Kommunen über Zuschüsse. Trotzdem ist der ÖPNV auf die Gelder aus Berlin dringend angewiesen – und nicht nur auf die vorhandenen Gelder angesichts der desolaten Zustände in Bussen und Bahnen und auf den Bahnsteigen.

Der VRS benötigt derzeit 144 Millionen Euro im Jahr, dazu trägt der Bund mit 11,5 Millionen Euro bei. Verringert sich dieser Betrag, müssen die Fahrgäste die Differenz aufbringen oder es wird gespart, Busse und Bahnen gestrichen,

Taktzeiten ausgedünnt. Mehr zahlen für eine schlechtere Leistung!

Immer weniger zahlen dafür die Fluggäste: Das Benzin wird nicht besteuert, auf die Tickets keine Mehrwertsteuer erhoben. Hier kann der Bund Geld einnehmen!

Der VCD wird zusammen mit allen interessierten Gruppen das Jahr 2006 zum Protestjahr für eine Verbesserung im ÖPNV und gegen die Streichung von Zuschüssen machen.

Roland Schüler



Innere Kanalstraße

15 Jahre (ohne) Unibuslinie!

Im Jahre 2006 können wir Jubiläum feiern. 1991 fuhr zum ersten Mal auf der Universitätsstraße und der Inneren Kanalstraße der Unibus. Damit die Universität zu Köln mit ihren vielen Beschäftigten und StudentInnen eine direkte Verbindung von Zollstock über

Universität nach Ehrenfeld und Nippes habe. Auch für die Universitätsinstitute, die zwischen dem Hönninger Weg und der Aachener Straße liegen, lohnt sich der Unibus.

Stadtverwaltung und Politik wie die Verkehrsunternehmen haben dieses

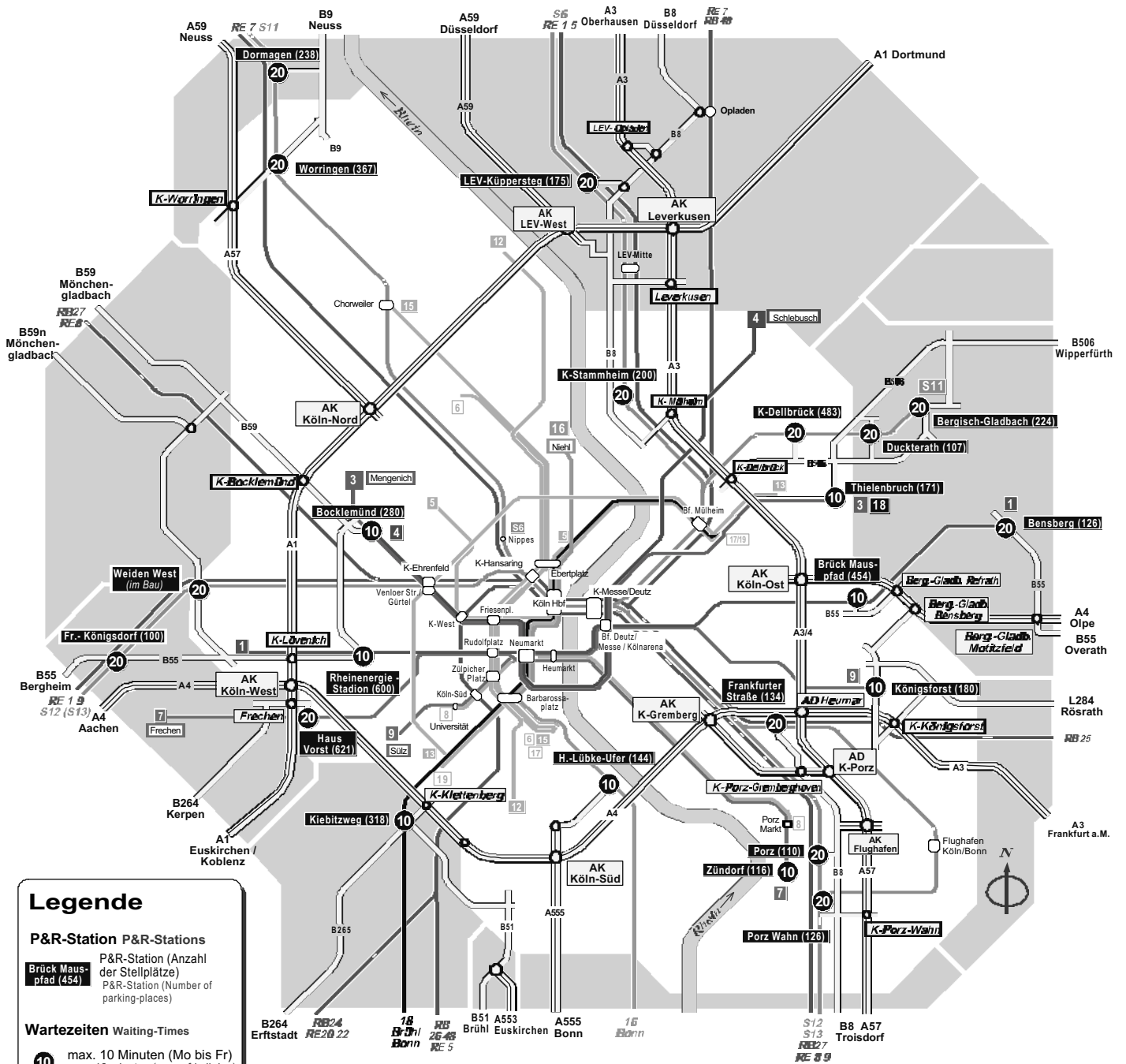
Vorhaben seit 15 Jahren so wenig unterstützt, dass die Unibus auch im Jahre 2006 immer noch nicht fährt. Der Bus 1991 war eine Initiative von VCD und AStA und konnte nur einen Nachmittag lang fahren. Schade.

Roland Schüler



Vom Auto auf die Bahn in Köln und Umgebung

(Stand: 01.01.2006)



Legende




P&R-Station P&R-Stations

Brück Maus-pfad (454) P&R-Station (Anzahl der Stellplätze)
Brück Maus-pfad (454) P&R-Station (Number of parking-places)



Wartezeiten Waiting-Times

- 10** max. 10 Minuten (Mo bis Fr)
max. 10 minutes (mon - fri all day)
- 20** max. 20 Minuten (Mo bis Fr)
max. 20 minutes (mon - fri)

Verkehrsmittel Means of Transport

-  Stadtbahn Urban Rail-Transit
-  S-Bahn Suburban Railway
-  Regionalverkehr (RB/RE) Regional Railway

Tarifgebiete Tariff-Zones

-  Stadt Köln (CityTicket)
-  Köln <-> Umgebung (CityPlusTicket)

Grafik: Marc Schneiders

Erstellt im Auftrag des VCD Köln und Umgebung e.V.

<http://www.vcd-koeln.de> (Grafik in Farbe zum Download)

Tickets und Preise

Tickets and Fares

	City-Ticket (Köln) Taste 1B	CityPlus-Ticket (Köln+Nachbargemeinde) Taste 2B
EinzelTicket Erwachsene/r Single-Ticket Adult	2,20 EUR	3,10 EUR
EinzelTicket Kind Single-Ticket Child	1,10 EUR	1,50 EUR
4erTicket Erwachsene/r 4-Trip-Ticket Adult	7,40 EUR	10,40 EUR
4erTicket Kind 4-Trip-Ticket Child	4,10 EUR	5,60 EUR
TagesTicket 1 Person 1-Day-Ticket 1 person	6,00 EUR	7,60 EUR
TagesTicket 5 Personen 1-Day-Ticket 5 persons	9,00 EUR	11,60 EUR

Quelle: <http://www.vrs-info.de/>

Oleftalbahn Am Scheideweg

Anlässlich des Endes der touristischen Fahrten auf der Bahnstrecke Kall- Hellenthal führte Kay Queetz für die RHEIN-SCHIENE ein Interview mit Gisela Neveling, Vorsitzende der Bahn- und Businitiative Schleidener Tal e. V. (BUBI).

RS: Frau Neveling, die Oleftalbahn, auf der der Personenverkehr in den achtziger Jahren eingestellt worden war, erlebte 2004 und 2005 eine Renaissance. Was ist dort passiert?

Neveling: Eine modellhafte Reaktivierung der Bahnstrecke war vom Land für 2000/01 vorgesehen, wurde aber damals geschoben und ist in der derzeitigen politischen Situation mehr als fraglich geworden. Anlässlich der Eröffnung des Nationalparks Eifel hatte sich die rot-grüne Landesregierung erneut für den Bahnverkehr auf der Oleftalbahn ausgesprochen und daher als Anschub ein touristisches Minimalangebot im Zweijahresbetrieb finanziert: Pendelverkehr auf der Oleftalbahn an Sonn- und Feiertagen der Ausflugsaison. Dafür stellte sie 75.000 Euro zur Verfügung. Und zusätzlich 25.000 Euro für Werbung.

RS: Und wie wurde das Angebot angenommen?

Neveling: Im ersten Jahr gab es viele Störfaktoren. Es wurde nur 6 km bis Gemünd gefahren, die Einzeltickets waren dafür viel zu teuer und ein Bus lief parallel. Den Fahrplan musste man mühsam suchen. Das Umsteigen auf Anschlussbusse war nicht koordiniert. Entsprechend ließ die Nutzung der Züge im ersten Jahr sehr zu wünschen übrig.

2005 wurde durch den Gemünder Tunnel, über den Olefer Dorfplatz und bis Schleiden gefahren. Mangels Infos gestaltete sich der Start kläglich, an Werbung war immer noch wenig zu erkennen. Aber mit jeder Fahrt spürte man deutlich, wie sich allmählich die Reaktivierung der Bahn herumgesprochen hat.

RS: Richtig, allein der Kölner VCD hat 400 von den Fahrplanheften verteilt.

Neveling: Gegen Ende der Saison mussten wegen großer Wandergruppen teilweise zwei Triebwagen eingesetzt wer-



Dieses Verkehrsschild wird hoffentlich bald auch im Schleidener Tal aufgestellt.

den, sonst hätten gar nicht alle Leute mitfahren können.

RS: Können wir uns nun auf eine Reaktivierung der Bahnstrecke auch im Alltagsverkehr freuen?

Neveling: Leider gar nicht. Im Gegenteil, es drohen im Moment eher die komplette Stilllegung und der Abbau der Bahnstrecke.

RS: Nanu, wieso das denn?

Neveling: Die neu gewählte Landesregierung stellt für das Projekt kein Geld mehr zur Verfügung.

Der Kreis Euskirchen hat zwar im Juli beschlossen, die Strecke von der Deutschen Bahn zu kaufen. Es deutet leider nichts darauf hin, dass er seinen alten Beschlüssen treu bleibt und dies zum Zwecke der Reaktivierung tun will.

RS: Was sehen denn die Planungen vor?

Neveling: Der Kreis verabschiedet sich vom Bahnverkehr im Schleidener Tal. Zusätzlich zum sonntäglichen Takt der Oleftalbahn führen bisher mehrere touristische Buslinien, z. B. „Waldlinie“, „Wasserlinie“, „Wildnislinie“, die den Nationalpark weiter erschlossen haben. Die Pläne sehen vor, auch diese Freizeitbusse einzu-

stellen – das System sei zu kompliziert. Die RVK will den Bahnhof Kall kaufen, zum Nationalpark-Infopunkt machen und von dort aus den kompletten Nationalparkverkehr mit einem einzigen neuen Bus übernehmen.

Bereits ab Januar 2006 soll nur noch eine Schnellbuslinie von Kall über Gemünd nach Vogelsang fahren – täglich und im Stundentakt. Die ehemalige Nazi-Ordensburg soll zum Nationalparkzentrum ausgebaut werden (Infos: www.lernort-vogelsang.de).

RS: Aber im Januar ist auf der Burg höchstens eine Baustelle.

Neveling: So wird es wohl sein.

RS: Und Schleiden und Hellenthal sind dann sonntags wieder nur durch einen Bus im Zweistundentakt erreichbar?

Neveling: Nicht einmal. Viel schlimmer. Das Schleidener Tal wird nicht nur vom Schienenverkehr, sondern samstags und sonntags demnächst praktisch auch vom Busverkehr abgehängt. Die Regio-buslinie 829, Kall – Gemünd – Schleiden – Hellenthal, soll am Wochenende der Nationalparklinie geopfert werden. Schleiden ist dann vom Bahnhof Kall aus nur noch mit einer Schleifenfahrt des Vogelsangbusses erreichbar, was von Norden 56 Minuten, von Süden 92 Minuten Weg bedeutet. Zum Vergleich: Für die Fahrt mit dem Auto braucht man 10 Minuten. Weiter nach Hellenthal soll dann nur noch ein Taxibus ab Schleiden fahren. Damit wäre der ÖPNV im Oleftal samstags und sonntags tot.

RS: Widerspricht das nicht allen Grundsätzen der Regionalplanung?

Neveling: Allerdings. Schleiden ist ein gehobenes Mittelzentrum, das nach planerischen Grundsätzen in der Woche halbstündlich, am Wochenende stündlich erreichbar sein müsste. Nach gültigem Landesentwicklungsplan und nach den Vorstellungen der IHK ist sogar die Schienenverbindung vorzusehen. Die Strecke verläuft im Schleidener Tal

Mehr Infos unter:

www.foerderverein-nationalpark-eifel.de

www.oleftalbahn.net

www.lernort-vogelsang.de

genau entlang der Entwicklungsachse Kall-Gemünd-Schleiden-Hellenthal mit dichter Besiedlung und vielen Gewerbebetrieben. Jeder, der die volle parallele Straße sieht, kennt das Fahrgastpotenzial dieser Strecke. Werktags wären das 3.000 bis 4.000 Reisende täglich.

RS: Können wir vom VCD etwas tun?

Neveling: Ja, es ist sehr wichtig, dass auf der Olefthalbahn weiter Züge fahren.

Nur das hilft sicher gegen die Stilllegung und hält die Schiene weiter im Bewusstsein der Bevölkerung. Dazu brauchen wir natürlich auch Geld.

RS: Wir vom Kölner VCD werden versuchen, zusammen mit dem Aachen-Dürener Kreisverband und unserem Landesverband Geldquellen zu erschließen. Außerdem kann ich Ihnen anbieten, Fahrtermine auf unserer Webseite www.vcd-koeln.de zu veröffentlichen.

Neveling: Herzlichen Dank. Solche Solidarität ist wichtig. Wir brauchen dringend die Unterstützung der Städter, die bei uns Erholung suchen, sonst bleiben wir „auf der Strecke“. Aktuelle Infos finden Sie immer auf unserer Webseite www.olefthalbahn.net.

RS: Frau Neveling, wir danken für das Gespräch und wünschen Ihnen viel Erfolg. □

Fahrpreise

Auf dem Weg zum NRW-Tarif

Zu den Errungenschaften der rot-grünen Landesregierung zählen Verbesserungen der Nahverkehrstarife.

Nachdem bereits vor einigen Jahren ganz NRW von insgesamt neun Verkehrsverbänden abgedeckt wurde, ging es danach um die Vereinfachung der Tarife für Menschen, die über eine Verbundgrenze hinausfahren.

Der geneigte Leser erinnert sich an Dramen auf den Bahnsteigen der Grenzbahnhöfe (z. B. Langenfeld/Rhld.), wo der gehetzte Kölner schnell eine VRR-Fahrkarte für die Reststrecke nach Düsseldorf abstempeln musste. Um hier Erleichterung zu schaffen, wurde zuerst unbürokratisch das Entwerten von Anschlusskarten anderer Verkehrsverbände bereits im Heimatbahnhof erlaubt – also etwa das Abstempeln einer VRR-Viererkarte im Kölner VRS-Entwerter.

Dann wurden 2004 verschiedene Pauschaltickets herausgegeben, die eine Nutzung von allen Nahverkehrsmitteln in NRW erlauben – Tagestickets und Zweistundentickets (siehe Übersicht in der letzten RHEIN-SCHIENE).

Was fehlte, war eine Lösung für Einzelfahrkarten. Diese kam am 12. Juni 2005. Seit diesem Tag gibt es keinen DB-Nahverkehrstarif mehr in NRW. Er wurde durch das „Schöne Reise Ticket NRW“ ersetzt, dessen Preis sich aus

dem alten DB-Fahrpreis und 70 Cent Aufschlag für Bus und Bahn am Start- und Zielort zusammensetzt. Alle Bahn-cards werden anerkannt.

Dies ist ein riesiger Fortschritt in der Tariflandschaft Nordrhein-Westfalens. Aber noch nicht genug! Der nächste Schritt muss ein Flächentarif für ganz NRW sein. Baden-Württemberg hat zwar zwanzig Verkehrsverbände, aber neun in NRW sind auch nicht ohne. Die jetzige Regelung, DB-Tarif mit Vor- und Nachlauf, ist für große Städte mit zentralem DB-Bahnhof gut. Bei kleineren Orten gibt es oft Probleme: Welchem Bahnhof sie zugeordnet sind, ist in einer „Gemeindeanbindungsdatei“ festgelegt (unter www.nahverkehr.nrw.de erhältlich). Frechen verfügt zum Beispiel über einen DB-Bahnhof auf seinem Stadtgebiet, nämlich „Frechen-Königsdorf“. Dies ist leider nur eine S-Bahnstation in einem Vorort. Will ich mit dem NRW-Tarif von Frechen nach Dortmund, muss ich erst mit dem Bus nach Großkönigsdorf, dann mit der S-Bahn bis Köln und dort darf ich dann den Regionalexpress besteigen. Ich darf aber weder den Bus zum RE-Halt Horrem noch die KVB-Linie 7 bis Köln-Deutz benutzen.

Dieses Problem gibt es auch andernorts, etwa in Hürth und Bensberg. Wesseling hingegen hat keinen DB-Bahnhof. Deshalb ist hier die Nutzung der Linie 16 bis Köln erlaubt.

Weiterer Nachteil: Der Inhaber einer NRW-Monatskarte „Schöner Monats Ticket NRW“ für die Strecke Duisburg – Köln darf in eben diesen Orten Bus und Bahn benutzen. Will er dagegen in der Mitte, in Düsseldorf, ein Konzert be-



Fahrschein zum NRW-Tarif

suchen, so gilt dort seine Karte nicht in der Straßenbahn.

Bleibt zu hoffen, dass auch die schwarz-gelbe Landesregierung den Tarif weiterentwickelt und sich nicht nur um Straßenbau kümmert.

Kay Queetz □

Namensgebung im NRW-Tarif Viel Rauch ...

Bei den Verhandlungen über die Jamaika-Koalition in Berlin sagte Bundesaußenminister a. D. Fischer, dieser Begriff wecke bei ihm interessante Vorstellungen. Ähnlich geht es mir, wenn ich die Namen der neuen Fahrkarten lese: Der Tarif „Einfache Fahrt“ wurde zum „Schöne Reise Ticket NRW“ und die Monatskarte zum „Schöner Monat Ticket NRW“.

Saß dort eine Runde Ministerialdirigenten im Landesverkehrsministerium, rauchte erstmal eine dicke Tüte, um dann den NRW-Tarif zu beschließen?

Kay Queetz □

Hinweis

Anschlussfahrkarten zu Job- und Semestertickets sind erstmals am Automaten erhältlich! Ausführliche Anleitung bei www.vcd-koeln.de unter *Presse/Neues*.

Bahnhof Ehrenfeld Genauer betrachtet

Im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke Köln – Düren wurde der Bahnhof Köln-Ehrenfeld weitgehend neu errichtet. Das Prädikat „fahrgastfreundlich“ wurde damit leider nicht erreicht.

Dem Bahnhof sollten sich Behinderte nur über den Zugang Venloer Straße nähern. Nur dort gibt es Aufzüge zu den beiden Bahnsteigen. Auf den Bahnsteig für die S-Bahnen kann man außerdem noch über eine aufwärts führende Rolltreppe gelangen. Wie an „Problemstandorten“ üblich, sind mutwillige Zerstörungen von Rolltreppen und Aufzügen keine Seltenheit – auch hier dauert es zu lange bis zu deren Instandsetzung.

Aufgrund eines Fußwegs von sechs Minuten zum östlichen Zugang, Ehrenfeldgürtel, sollten an beiden Zugängen Aufstiegshilfen selbstverständlich sein. Am Ehrenfeldgürtel existieren aber nur feste Treppen und nicht der leiseste Hinweis auf den Zugang Venloer Straße und dessen behindertengerechter Ausgestaltung. Ein späterer Einbau von Aufzügen wurde nicht einmal eingeplant und dadurch für spätere Zeiten verhindert!

Fahrgastinformation?

Da der Bahnhof Ehrenfeld und die Stadtbahnhaltestellen Venloer Straße/Gürtel und Liebigstraße sowie mehrere Bushaltestellen zusammen eine große Verkehrsstation bilden, müssten an den Zugängen und auf den Bahnsteigen Lagepläne für die gesamte Station hängen – man sucht sie vergebens.

Ein Wegeleitsystem wie am Bahnhof Köln Messe/Deutz ist allenfalls als schlechter Abklatsch vorhanden. Auf den DB-Bahnsteigen weisen Tafeln (mit diskussionsbedürftigen Bezeichnungen) auf die Haltestellen von Stadtbahn und Bus hin; hat man aber den Bahnsteig verlassen, ist man verlassen. VRS-Liniennetzpläne sucht man auf dem Ehrenfelder Bahnhof vergebens, ebenso die Fahrpläne der KVB-Linien. Weiterhin fehlen Hinweise auf öffentliche Fernsprecher und den nächsten Taxistandplatz.

Der Bahnsteig ist über 200 m lang, man erfährt aber an nicht, an welchem Abschnitt des Bahnsteigs ein Zug hält. Steht man bei der Zugeinfahrt am östlichen Bahnsteigende und hält ein kurzer Zug am westlichen Ende, hat man keine Chance, diesen noch zu erreichen. Eine Einteilung der Bahnsteige in durch Buchstaben gekennzeichnete Längsabschnitte sowie die Nennung des Halteabschnitts im Aushang-Fahrplan wären hilfreich.

Für die Fahrgäste sehr ungünstig ist außerdem die Anordnung der Gleise für die S-Bahn und Fernbahn nebeneinander im Linienbetrieb, da man bei diesem schon vor Betreten des Bahnsteigs wissen muss, wo der nächste passende Zug abfährt. Günstiger wäre eine Anordnung im Richtungsbetrieb gewesen, bei dem die beiden Bahnsteige nach Fahrtrichtung mit je einem Fern- und einem S-Bahn-Gleis versehen worden wären.

Einem modernen Großstadtbahnhof angemessen wären ferner an beiden Zugängen aktuelle Anzeigen über die nächsten Zugabfahrten, einschließlich Informationen über Verspätungen.

Witterungsschutz?

Bahnsteigdächer gibt es nur an den Zugängen, das Mittelstück ist offen. Gerade wegen der fehlenden Information über den Halteplatz der Züge ist dies unschön: Wer sichergehen will, wartet in Bahnsteigmitte – und wird gegebenenfalls nass. Aufgrund der Hochlage der Bahntrasse sind die Wartenden ohnehin stark dem Wetter ausgesetzt. Der vorhandene Windschutz reicht in der kalten Jahreszeit oft nicht aus, insbesondere nicht bei Westwind. Wünschenswert wären Wartehäuschen, zumal der Bahnhof seit dem Abriss des Empfangsgebäudes keinen wirklich witterungsgeschützten Unterstand bietet.

Service?

Von Kundenorientierung ist an diesem Bahnhof nichts zu spüren. Fahrplan und Örtlichkeit muss man kennen, Fragen darf man keine haben und Fahrkarten darf man auch besser nicht kaufen wol-



Bahnhof Ehrenfeld: Wo ist der Zugang?

len, weil dies nur an störanfälligen Automaten in den beiden Zugängen geht. Je nachdem, was für eine Fahrkarte der „Vorgänger“ am Fernverkehrsautomaten erstehen will, gibt es mitunter lange Wartezeiten.

Die DB sollte für solche Bahnhöfe ein Optimum an Service auch bei wenig Personal anbieten. Schon eine einzige Person in der Nähe der Aufzüge und Fahrkartenautomaten würde Vandalismus verhindern, könnte Hilfestellung bei der Bedienung der Automaten geben, notfalls mit einem mobilen Verkaufsggerät einspringen, Auskünfte geben etc. Außerdem gehören Notrufsäulen sowohl auf die Bahnsteige als auch in die Zugangstunnel.

Bikeparken?

Am Bahnhof fehlen Fahrradabstellplätze. Ein paar „Fahrradnadeln“ gibt es beim Ausgang Venloer Straße in unmittelbarer Nähe zur U-Bahn-Treppe, ein kleiner überdachter Abstellplatz ist 50 m vom Ausgang Ehrenfeldgürtel entfernt in der Hüttenstraße. Der Bedarf ist offensichtlich: Von der Stammstraße durch den Tunnel bis zur Hüttenstraße sind Fahrräder dicht an dicht geparkt. Vandalismus, etwa umgeworfene Fahrräder, und Diebstahl sind an der Tagesordnung. Hier muss die Stadt Köln nach Beendigung der Straßenbaumaßnahmen Fahrradstellplätze in ausreichendem Umfang errichten.

Klaus-C. van den Kerckhoff/Klaus Groß

cambio CarSharing

Neues Angebot für KVB-AboKunden

Mit dem „Clever mobil Plus-Tarif“ bietet cambio CarSharing neue, attraktive Konditionen für Abonnenten der Kölner Verkehrs-Betriebe. Bei Vorlage des Abo-Tickets (Monats- oder Formel9-Ticket) sparen KVB-Kunden die Anmeldegebühr, zahlen lediglich eine monatliche Grundgebühr von 5,- Euro und können bereits ab 1,30 Euro je Stunde zzgl. 0,21 Euro je km mit der cambio-Flotte starten. Die Fahrpreise sind inkl. Benzin, reserviertem Parkplatz in der Nähe und allen sonstigen Vorteilen des CarSharings.

Auch für Job- und SemesterTicket-Kunden der KVB bietet cambio weiterhin Vergünstigungen: Die einmalige

Anmeldegebühr entfällt (Ersparnis 30,- Euro). Wenigfahrer können damit ab 3,- Euro monatlicher Grundgebühr und 1,90 Euro je Stunde zzgl. 0,29 Euro je km starten. Für Kunden, die mehr fahren, stehen zwei weitere Tarife zur Verfügung.

Zwei neue cambio-Stationen in Köln

Mit zwei neuen Stationen, „Mauritus“ und „Busch“, wurde das Kölner Stationsnetz auf nunmehr 25 Stationen erweitert. Die Station „Mauritus“ ist in der Humboldtstraße, Nähe Maurituskirche/Barbarossaplatz, und wurde

in Kooperation mit der Wohnungsbau-gesellschaft GAG/Grubo eröffnet. Die Station „Busch“ ist in der Buschgasse, Nähe Achterstraße und Severinstraße. Die Südstadt ist jetzt mit insgesamt fünf cambio-Stationen fast flächendeckend erschlossen.

Mehr Informationen bei cambio im Internet (www.cambio-CarSharing.de) oder telefonisch unter 0221/9499700.


cambio Köln

Ulrich Ferber

Maastrichter Str. 41-43

50672 Köln

E-Mail: koeln@cambio-CarSharing.de

www.cambio-CarSharing.de 

Kölner Westen

Wir warten auf das grüne Ampelmännchen

Im Kölner Westen gibt es gravierende Veränderungen. Wer als Fußgänger oder Radfahrer/in einige Straßen überwinden will, der sollte sich einen Klappstuhl, etwas zu lesen und zu essen mitnehmen – das Warten auf Grün würde deutlich komfortabler.



An zahlreichen Straßen in Ehrenfeld, Bickendorf, Neuhrenfeld, Braunsfeld und Müngersdorf können sich die nicht motorisierten Menschen auf Wartezeiten von bis zu

zwei Minuten einstellen. Um die Widdersdorfer, die Subbelrather oder die Venloer Straße zu überqueren, muss an den neuen Ampeln erst der Druckknopf betätigt werden. Hat das System eine solche „Bitte“ entgegen genommen, dann entscheidet es, ob und wann es Grün gibt.

Zahlreiche Berichte und Erfahrungen belegen, dass die Betätigung des Druck-

knopfs nicht immer zum Erfolg führt. Zum Teil ignoriert das System die Anforderung oder es sucht sehr lange nach einem passenden Eingriff in die grüne Welle für den Autoverkehr – für diesen wurde das System ja schließlich gemacht. Mit sehr vielen Millionen Euro wurden im Kölner Westen alle Ampeln an den wichtigen Straßen erneuert und für den Autoverkehr verbessert und für alle anderen verschlechtert.

Das Ganze soll den zweifelhaften Zweck haben, die Busse mit Vorrang zu versehen. Jeder Fahrgast im Bus kann bezeugen, das dem nicht so ist. Die Busse warten immer tapfer an den roten Ampeln, weil gerade der Autoverkehr fließen muss.

Das rechnerbetriebsgesteuerte Leitsystem (RBL) ist eine Technik aus den neunziger Jahren des letzten Jahrtausends und wird in Köln nach über fünfzehn Jahren Planung und Beschlussfassung eingeführt. Die Folge: Alle Ampeln werden neu errichtet und zum Teil Kreuzungen massiv für den Autoverkehr ausgebaut (Widdersdorfer Straße). Alles

immer unter dem Deckmantel RBL – wir tun was für den Bus. Ein wunderbares Geldvernichtungsprogramm. Dabei gibt es inzwischen bessere Systeme, die auch weniger aufwändig sind.

Ja, wie sollen denn Fahrgäste rechtzeitig zur Haltestelle auf der anderen Straßenseite kommen, wenn die Queue minutenlang dauert? Oder beispielsweise zur S-Bahn-Haltestelle in Köln-Müngersdorf, die durch die Widdersdorfer Straße vom Wohnquartier getrennt wird? Dort müssen die Fahrgäste seit Kurzem jeden Morgen zwei Minuten früher losgehen, weil sie zwei Minuten an den Ampeln warten müssen, während der Autoverkehr fließt.

Das ist weder eine Verbesserung für den ÖPNV noch für den Fuß- und Radverkehr, sondern ein Skandal. Ein Skandal ist auch, dass die erneuerten Anlagen nicht mit Einrichtungen für Sehbehinderte ausgestattet sind.

Wir hoffen, dass die Politik diesem Treiben der Verwaltung ein Ende setzt.

Roland Schüller 

Straßenneubau trotz leerer Kassen in Frechen Widerspruch oder Normalität?

Bund, Land und Kommunen, alle beklagen ihre leeren Kassen, kürzen eine Leistung nach der anderen und bescheiden beinahe jeden Wunsch ihrer BürgerInnen mit: „Das lässt die derzeitige Haushaltslage nicht mehr zu. Tut uns leid.“

Diese Argumentation hört man nicht nur in der großen Stadt Köln, sondern auch im Umland. Beispielsweise war in Frechen im Oktober kein Geld mehr da für eine dringend erforderliche Fahrradabstellanlage an der wichtigsten Bushaltestelle des Stadtteils Grefrath.

Kein Geld für Radfahrer und Fußgänger ...

Nun ja, derartige Bescheide sind nicht ganz neu, es tritt beinahe schon eine gewisse Gewöhnung ein, die Betroffenen ärgern sich zwar, aber arrangieren sich irgendwie mit den Mängeln. Und erkennen vielleicht auch Positives in der Situation: Wenn keine Investitionen mehr in die Verkehrsinfrastruktur gemacht werden können, dann ist das aus der Sicht von Radfahrern und Fußgängern so problematisch ja nun auch wieder nicht, denn für diese fielen eh immer nur Brosamen ab, der Batzen ging für die Großprojekte des so genannten motorisierten Individualverkehrs drauf – und diese Großprojekte waren in der Regel schädlich für die Umwelt und auch für die anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

... wohl aber für teure Straßenneubauten

So weit, so gut. Aber die Enttäuschung folgt auf dem Fuße. Wer gedacht hatte, dass für die großen Straßenneubauprojekte nun auch kein Geld mehr da sei, der musste sich schnell eines Besseren belehren lassen: Da werden in Frechen Projekte wie Umgehungsstraße Buschbell (8,5 Millionen Euro), verlängerter Freiheitsring (4 Millionen Euro) und Ausbau des Knotens Dürener Straße/ Neuer Weg (5,2 Millionen Euro) weiter verfolgt, völlig unbehelligt von der prekären Kassenlage und von dem drohenden Haushaltssicherungskonzept. Auch eine Diskussion darüber mit der Verwaltung und der Politik löst häufig nur Unverständnis aus. Hier handelt es sich offensichtlich um eine Art von Tabu.

Unerwartete Schützenhilfe

Vielleicht kommt ja Schützenhilfe von einer großen Kölner Tageszeitung, die am 28. Oktober 2005 in ihrer Wissenskolumne, immerhin auf der Seite 4, einen relativ großen Artikel mit der Überschrift „Kaum jemand sagt, dass der PKW-Verkehr seit Jahren abnimmt“ veröffentlicht. Darin heißt es unter anderem: „Warum redet niemand darüber, dass der Autoverkehr auf deutschen Straßen seit Jahren abnimmt und die mil-



Noch Naherholungsgebiet: Trasse des geplanten verlängerten Freiheitsringes

liardenschweren Straßenbauprogramme womöglich an der Zukunft vorbei geplant sind? Still und heimlich findet auf unserem Asphalt eine Trendumkehr statt. Der motorisierte Individualverkehr befindet sich seit fünf Jahren in einer Phase der Stagnation. Inzwischen darf man ungeniert von einem deutlichen Rückgang sprechen.“

Gründe hierfür sind der Bevölkerungsrückgang, die Zunahme des Lebensalters – Rentner fahren nicht mehr soviel – weniger Schüler, mehr Arbeitslose und die hohen Benzinpreise.

Man kann nun gespannt sein, wie sich dieses Thema weiter entwickeln wird. Es ist zwar alles möglich, aber man muss sicherlich mit starken Beharrungskräften seitens einer mächtigen Lobby rechnen. Da müssen noch dicke Bretter gebohrt werden.

Hans-Georg Kleinmann



Kölner FDP

Für Gleichberechtigung des Autoverkehrs

Es muss schon sehr schlimm sein mit der Diskriminierung des Individualverkehrs in Köln, dass die kölsche FDP im Juli dieses Jahres schon zum Mittel des Ratsantrags schreiten musste.

Der Individualverkehr muss auf der vierspurigen Rheinuferstraße zwischen Ubierring und Filzengraben nach Ansicht der FDP von Rat und Verwaltung diskriminiert worden sein. Etwa durch den Ausbau auf sechs Autospuren, durch verdammt lange Grünphasen für den

Autoverkehr, durch den Ausbau von Abbiegespuren auf Kosten des Radweges, durch Stoppschilder auf dem Radweg bei den Abbiegespuren in die neue Tiefgarage Rheinauhafen, durch Verbreitung der Fahrspuren auf Kosten der Rad- und Gehwege (die RHEIN-SCHIENE berichtete über all diese „Diskriminierungen“).

Nein, die Diskriminierung des Autoverkehrs und die notwendige Gleichberechtigung für den Individualverkehr

besteht für die FDP darin, dass ein kurzes Stück der demnächst mindestens sechsspurigen Rheinuferstraße von Ubierring bis Filzengraben als Busspur vorgesehen ist. „Die neu eingerichtete dritte Spur der Rheinuferstraße soll gleichberechtigt vom Individualverkehr sowie öffentlichen Personennahverkehr genutzt werden können“.

Noch nicht gebaut und schon diskriminierend.

Roland Schüler



Autofreie Siedlung Nippes Kein Modellprojekt

Der Stadtentwicklungsausschuss hat im Juni einen Schlüssel in Höhe von maximal 0,2 Stellplätzen pro Wohneinheit für die Siedlung in Nippes beschlossen, andere Vorzüge der Autofreiheit der Siedlung wurden nicht festgelegt, ebenso wenig hat sich die Stadt hinsichtlich der Unterstützung dieses Zieles gebunden (Fördergelder, Bewohnerparken der Nachbarschaft, Fußgängerzone o. ä.).

Im Zuge der politischen Verabschiedung des Stellplatzschlüssels für die Siedlung haben Jörg Lieber und Luise Bruns vom Vorstand des Arbeitskreises Autofreie Siedlung Köln (ASK) Gespräche mit dem Investor Kontrola unter Hinzuziehung einer unabhängigen Gesprächsleitung geführt. Wir wollten einen Stellplatzschlüssel von höchstens 0,1 pro Wohneinheit für private Fahrzeuge, die angestrebten Qualitäten der Siedlung und eine gemeinsame autofreie Vermarktung erreichen.

Interessenten ziehen sich zurück

Inzwischen haben sowohl die Baugemeinschaftsgruppe als auch die Genossenschaftsgruppe, die sich innerhalb des Arbeitskreises gegründet hatten, aus verschiedenen Gründen Abstand von dem Projekt auf dem EAW Nippes genommen.

Wir als Arbeitskreis sehen unsere Aufgabe, ein Autofrei-Projekt in Köln politisch durchzusetzen, als erledigt an. Leider ist kein Modellprojekt dabei heraus gekommen, sondern ein Investorenmodell einer „autofreien“ Siedlung mit Parken am Rande.

Vorschlag: Siedlungsrat einrichten

Wir schlagen die Errichtung eines Siedlungsrats als BewohnerInnenvertretung der Stellwerk60-Siedlung vor. Die anstehenden Fragen sind effektiver von den Menschen vor Ort einzufordern. Der Arbeitskreis könnte die Aufgabe übernehmen, die Gründung eines solchen Rates zu unterstützen. Als möglichen

Gestaltungsspielraum für BewohnerInnen bieten sich zum Beispiel an:

- die Einflussnahme bei der Freiraumplanung und beim Mobilitätskonzept
- das Einfordern eines Versammlungsraums für unterschiedliche soziale Aktivitäten

Der Arbeitskreis nimmt noch an Jourfixe-Gesprächen zwischen der Stadtverwaltung und der Kontrola teil. Unser Ziel dabei ist es, an Informationen zur Umsetzung des Projekts zu gelangen und die Verantwortlichkeit der Stadt hinsichtlich der Qualitäten der Siedlung zu befördern.

Wir wollen die Kontrola von dem Sinn der Einrichtung eines Siedlungsrates vor Einzug der BewohnerInnen überzeugen, damit ein Termin mit den entsprechenden Infos veranstaltet werden kann.

Zukunft des Arbeitskreises?

Vermutlich wird der ASK seine Tätigkeiten in der jetzigen Form nach dem Ende der Amtszeit des jetzigen Vorstands einstellen oder ruhen lassen. Es gibt zur Zeit keine Perspektive auf eine Planung eines autofreien Modellprojektes an einem anderen Standort in Köln.

Mehr Infos

www.autofreie-siedlung-koeln.de
www.stellwerk60.de

Jörg Lieber

Kommentar

Es ist schade, dass der Arbeitskreis Autofreie Siedlung sich jetzt zurückzieht. Aber auch verständlich, wenn man zehn Jahre für ein innovatives Modellprojekt gekämpft hat und dies nicht so recht zustande kommt.

Ich finde die Siedlung, die jetzt gebaut wird, aber immer noch ein gutes Ergebnis. Die Straßen dort werden abgesperrt, das Fahrverbot für Autos ist auch notariell festgeschrieben. Und wenn ein gewisser Prozentsatz der Bewohner ein Auto am Rande auf einer Fläche abstellt, stört mich das nicht sehr. Es zählt die Lebensqualität: Kinder könne wie in lange vergangener Zeit auf der Straße spielen, bei schönem Wetter kann man sich einfach einen Stuhl nehmen und sich vor das Haus setzen. Die Straße wird wieder zum Lebensraum für die Menschen. Dies ist auch der Grund, warum zwei VCD-Vorstandsmitglieder dort hinziehen werden.

Der erste Spatenstich soll übrigens noch im November stattgefunden haben. Die ersten Gebäude sind im Dezember 2006 fertig, Eigentumswohnungen und Reihenhäuschen. Weitere Bauabschnitte, auch mit Mietwohnungen und Sozialwohnungen, sollen folgen.

Kay Queetz



Anzeige Rad Reinen

Köln-Deutz

Wettbewerb Ottoplatz und Messeplatz

Mit großem Getöse hat die Stadt Köln einen Wettbewerb für die Gestaltung der Flächen rund um den Deutzer Bahnhof durchgeführt.

Für den **Ottoplatz** und den neuen Platz vor dem umstrittenen LVR-Turm sollte in einem städtebaulichen Wettbewerb im Rahmen des Landeswettbewerbs „Stadt macht Platz – NRW macht Plätze“ ein Vorschlag für die Neugestaltung gefunden werden.

Doch leider hat die Stadt etwas falsch verstanden: „Stadt macht Platz“ – ja, aber nur für den Autoverkehr. Die breiten Autostraßen mit acht Spuren bleiben am Ottoplatz und Auenweg erhalten. Die so genannten „Plätze“ sind gerade mal Straßenrandflächen und so werden sie auch beplant. „Stadt macht Platz“, aber nicht für mehr freie Fläche, für FußgängerInnen und auch nicht für den Radverkehr.

Es gibt keine attraktive zentrale Achse von der Hohenzollernbrücke über den Ottoplatz entlang der Constantinhöfe bis zum Stadthaus. Hier liegt eine Haupttroute des Fahrradverkehrs. In den Wettbewerbsentwürfen taucht der Radverkehr (unter anderem gibt es hier auch Velorouten) überhaupt nicht auf. Völlig ungelöst sind bei den ersten Preisträgern die Anbindung der Fahrradstation am Deutzer Bahnhof und die B+R-Anlage.

Wie auch, da noch nicht einmal der Fahrradbeauftragte die Pläne vorprüfen durfte, dafür aber der Stadtkonservator, die Stadtentwässerungsbetriebe und das Amt für Brücken und Stadtbahnbau.

Ein einziger Architekt, Professor Johannes Kister, setzt sich über die Straßenvorgabe bei einem Platzwettbewerb hinweg und plant wirklich einen Platz. Dafür wird der Entwurf mit einem hinteren Platz abgestraft. In Köln setzt sich so leicht keiner über die Bordsteine hinweg. „Stadt macht Platz für den Autoverkehr“. Ob das Land diese Nichtplätze dann noch finanziert?

Das herausragende Merkmal des neuen **Messeplatzes** – dem Platz hinter dem Deutzer Bahnhof zu den Messehallen – sind die unzähligen oberirdischen Autoparkplätze. Anstelle der heutigen

Wohnhäuser des Erbbauvereins werden halt Parkplätze errichtet. Eine echt köliche Lösung, wo doch in der Hochgarage am Stadthaus tausende von Parkplätzen leer stehen und noch mehr Messegäste mit dem Auto bis vor die Messetür fahren sollen. Lyrik aus dem Preisgericht: „Die Parkplatzarmada lässt einen beinahe den Stau spüren“.

„Stadt Köln macht Parkplätze“ – ob sich dies das Land und die BewohnerInnen dieser Stadt so gedacht haben?

In allen Plänen wird viel gestaltet, modelliert und variiert, doch die Veloroute wird konsequent ignoriert.

Ein Planungsentwurf hat die hohe Qualität des kölschen Planungsniveaus



Verkehrsfäche vor dem Deutzer Bahnhof und dem neuen Hochhaus des Landschaftsverbands

erkannt und für den Messeplatz 10.000 Kübelpflanzen unter dem Motto „Rent a Tree“ angeordnet. Köln auf dem Niveau sauerländischer Weihnachtsbaumkulturen. Er hat einen Preis erhalten.

Roland Schüler □

Vorbild für den VRS Thalys-Fahrschein gilt im Aachener ÖPNV

Dank einer Vereinbarung zwischen Thalys International und dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) können Reisende, die mit dem Hochgeschwindigkeitszug Thalys von Aachen nach Belgien oder Frankreich reisen, ohne Aufpreis mit dem ÖPNV zum bzw. vom Aachener Hauptbahnhof fahren.

Der Grund: In jedem Thalys-Fahrschein ab zwischen Aachen und Lüttich, Brüssel oder Paris ist ab sofort die Anreise zum und die Abreise vom Aachener Hauptbahnhof mit Bus und Bahn im AVV automatisch und kostenlos enthalten, inklusive der grenzüberschreitenden AVV-Buslinien nach Sittard (SB 3), Heerlen (44), Kerkrade (34) und Vaals (25, 33) in den Niederlanden, Kelmis (24) und Eupen (14) in Belgien sowie der euregiobahn (RB 20) nach Landgraaf und Heerlen (NL). Der Geltungsbereich

des Thalys-Fahrscheins im ÖPNV ist somit größer als der des City-Tickets, welches BahnCard-Nutzern den kostenlosen Gebrauch ausschließlich in der Tarifzone „Stadt Aachen“ ermöglicht.

Durch die jetzt auch tarifliche Vernetzung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit Bus und Bahn im AVV und benachbarten Regionen können die Fahrgäste ab sofort praktisch von ihrer Haustüre bis nach Paris mit einem Ticket fahren und müssen sich keine Gedanken um Tickets und Tarife für die Fahrt zum Thalys-Halt machen.

Es wäre erfreulich, wenn der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) dem Beispiel des AVV folgen würde und eine ähnliche Kooperation mit Thalys International eingehen würde.

Philipp Fichtner □

Termine

17. Januar 2006

Infoveranstaltung:

Parken für Rad und PKW

Am Dienstag, den 17. Januar 2006 informiert Jürgen Möllers im VCD-Büro ab 20 Uhr rund um das Thema Fahrrad- und PKW-Parken: gesetzliche Vorschriften, notwendige Stellplatznachweise und Minderungsfaktoren. Erfahrungen, Handlungsansätze und Perspektiven sollen aufgezeigt und diskutiert werden.

27. Januar 2006

Neujahrstreffen des VCD Köln & Umgebung

Mitglieder, Freunde, Freundinnen und Interessierte sind herzlich eingeladen zu unserem Neujahrstreffen am Freitag, den 27. Januar 2006, ab 20 Uhr im Café Elefant, Weißenburgstraße 50, Köln-Agnesviertel.

Kleinanzeigen

Tandem zu verkaufen

VB 450,- Euro
0221-8291234 AB,
wir rufen zurück.

Autoteilen in Leichlingen

Ich suche Interessenten in Leichlingen für ein privates Autoteilen.
Ab 6-7 Nutzern kommt auch professionelles Carsharing in Frage.
Bitte melden bei: B. Strübel,
Tel.: 02175-3243

AHORN Immobilien GmbH

- ökologisch
- sozial
- serviceorientiert

Immobilienkauf u. -vermittlung
WEG, Miet- und Hausverwaltung
Finanzierung, Versicherung,
Vermögensaufbau

Ewaldstraße 5
50670 Köln
Tel.: 0221-16 88 88-0
Fax: 0221-16 88 88-22
info@ahornimmobilien.de
www.ahornimmobilien.de

5. Juli 2005

Kreismitgliederversammlung

In der diesjährigen Mitgliederversammlung wurden Helga Jochems, Roland Schüler, Markus Meurer und Jürgen Möllers als geschäftsführender Vorstand bestätigt, ebenso der siebenköpfige erweiterte Vorstand.

Zwei positive Entwicklungen sind herauszuheben. Erstens: Nach längerer Zeit der Stagnation wurde die Versammlung wieder von mehr Mitgliedern besucht. Zweitens: Nach mehrjähriger Flaute finden im Kreisverband zunehmend Akti-

vitäten zum Thema Fahrrad statt. Dem Autor wird zwar immer widersprochen, wenn er vom neuen „Arbeitskreis Fahrrad“ spricht, aber das zarte Pflänzchen ist gesetzt.

Beim anschließenden Bier mit Häppchen wurden die Verkehrsthemen bis Mitternacht vertieft: Bahnknoten Köln, VRS- und NRW-Tarif, Radverkehrskonzepte, Mobilitätstraining, Gestaltung von Straßenraum und vieles mehr.

Kay Queetz



30. September 2005

Landesdelegiertenversammlung

Die Landesdelegiertenversammlung fand dieses Jahr in Münster statt. Die Mittagspause bot hier die Möglichkeit, die Münsteraner Autofreie Siedlung zu begutachten. Im Gegensatz zur Kölner ausschließlich Sozialwohnungen als Landesmodell und sehr gelungen.

Der neu gewählte Landesvorstand besteht wieder aus vier Sprechern: Uwe Maaßen, Jürgen Eichel, Werner Simon und, neu hinzugekommen aus Minden, Lennart Lüders. Als Beisitzer wurden gewählt: Iko Tönjes, Stefan Weh und Philipp Fichtner. Als Arbeitsvorhaben wurden geplant:

- Maßnahmen zur Attraktivierung der Mitgliedschaft,
- die kritische Begleitung der neu gewählten Landesregierung,
- die Kofinanzierung des Fairkehr-Beihefters „Zügig durch Europa“ mit den europäischen Bahnangeboten,
- die Förderung des „Praxisbuchs Mobilitätserziehung“ und des Heftes „50 Ausflugsziele in NRW mit Bus und Bahn“.

Im Jahr 2006 wird der VCD 20 Jahre alt. Dazu werden die Kreisverbände zu Aktionen aufgerufen.

Kay Queetz



Anzeige Dritte Haut

18. Februar 2006

Mit dem VCD über die Wupper

Am Samstag, den 18. Februar 2006 startet unsere nächste Ausflugsfahrt. Abfahrt ist gegen 10 Uhr in Köln am Hauptbahnhof, die Rückkunft ist zwischen 17 und 18 Uhr geplant. Eine Anmeldung ist notwendig und ab sofort im Büro möglich. Der Kostenbeitrag wird zwischen 5 und 10 Euro pro Erwachsenen liegen.

Wir fahren mit dem Zug von Solingen bis nach Remscheid-Lennep und überqueren dabei die Müngstener Brücke, mit einer Höhe von 107 Metern Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke (siehe Foto). Am ehemaligen Eisenbahnknoten des Bergischen Landes sehen wir uns die historische Altstadt von Lennep an. Dann geht es per Zug zurück nach Solingen-Schaberg. Wir steigen hinab zum „Brückenpark“, einem Projekt der Regionale 2006 – wer will, kann dort „Wupperschlamm“ essen –, und wan-



dern etwa eine Stunde entlang der Wupper bis Schloss Burg.

Unterwegs sehen wir das schwerste bekannte Mensch-Ärgere-Dich-Nicht-Spiel und eine Drehscheibe, auf der keine Dampflok sondern Busse gedreht werden. Per Pedes oder Sessellift geht es hinauf zum Schloss, wo wir zum späten Mittagessen oder zu einer frühen Bergischen Kaffeetafel einkehren. Die Rückfahrt erfolgt mit dem „Stangentaxi“ (Oberleitungsbus) nach Ohligs. Ergän-

zungen zum Programm sind möglich.

Zu dieser Fahrt passt das Buch in der Verlagsanzeige in dieser Ausgabe „Eisenbahn in Remscheid“, ein schöner Bildband mit vielen Fotos davon, wie viel Bahn es einmal um Remscheid herum gegeben hat.

Für Bahnfreunde ebenfalls sehr spannend ist das kiloschwere Werk „Eisenbahnen im Oberbergischen“, davon sind beim gleichen Verlag leider nur noch Restexemplare zu 59,- Euro erhältlich. Darin ist jede auch nur geplante Bahnstrecke im Oberbergischen Land ausführlich beschrieben. Beispiel: Die zweigleisige Hauptstrecke Ruhrgebiet-Waldbröl-Siegtal. In Waldbröl wollten die Nazis ein „Reichstraktorenwerk“ bauen, aus dem dann ebensoviele Trekker gekommen wären wie KdF-Wagen aus Wolfsburg.

Kay Queetz



4. September 2005

Mit dem VCD im Nationalpark Eifel

Am 4. September nahmen 25 Naturfreunde aller Altersklassen auf Einladung des VCD Köln und Umgebung den Zug von Köln nach Kall, um von dort mit der vor zwei Jahren reaktivierten – und nur im Sommerhalbjahr verkehrenden – Olefthalbahn an die Tore des Nationalparks in Schleiden-Gemünd zu fahren.

Weiter ging es mit einer der speziellen Nationalpark-Buslinien über Berg an



Mit der Olefthalbahn von Kall nach Gemünd



Rast in Hirschrott

der Burg Vogelsang vorbei in die Nähe der Rurtalsperre, nach Simmerath-Erkensruhr. Dort empfing uns ein Ranger der Nationalparkverwaltung und führte uns mit vielen interessanten Erläuterungen zu Geschichte und Gegenwart von Natur und Pflege der Nationalparks zwei Stunden rund durch den Dedenborner Forst sowie längs der Erkensruhr.

Auf dem Rückfahrt haben einige die Wahlmöglichkeit in Anspruch genommen, von Gemünd noch bis zur Endsta-

tion Schleiden der Olefthalbahn hin- und zurück zu fahren, um die Olefthalbahn in ihrer ganzen derzeitigen Länge kennen zu lernen. Die Wiederinbetriebnahme des Verkehrs im nächsten Jahr ist leider sehr fraglich.

Alles dies bei bestem Wetter und mit Nutzung komfortabler und schneller umweltfreundlicher Verkehrsverbindungen – ein rundum gelungener Ausflug.

Markus Meurer



Rangerführung durch die Wälder rund um Erkensruhr

VCD Nachtfahrplan Nur noch im Internet!

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

Dies hat zwei Gründe: Einmal sind auch beim Kölner VCD – wie bei anderen Vereinen – die Spendeneinnahmen rückläufig. Zum Zweiten wird es in den Folgemonaten voraussichtlich zu weiteren Fahrplanänderungen kommen, so dass unser Heftchen nur kurze Zeit ein verlässlicher Begleiter wäre.

Wir werden jedoch versuchen, seine Internet-Version stetig zu aktualisieren. Unter www.vcd-koeln.de könnt ihr dann wieder eure relevanten Nachtlinien – in einer gut lesbaren Größe – runterladen und ausdrucken.

Volker Kunstmann

Spendenaufwurf Unser Service ...

... wie die RHEINSCHIENE oder der Nachtfahrplan ist umsonst. 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 auf Seite 28 lauten:

1.a), 2.a), 3.b), 4.b), 5.b), 6.a), 7.c), 8.c), 9.b), 10.a), 11.c), 12.c), 13.a).

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
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
Telefonzentrale 0221 - 547-0
Vandalismus bei KVB 0221 - 547-12 34
Beschwerden 0221 - 547-33 60
beschwerden@kvb-koeln.de

Verkehrsverbände

AVV – Aachener Verkehrsverbund www.avv.de (0241 - 9 68 97-0)
RVK – Regionalverkehr Köln GmbH www.rvk.de (0221 - 1637-0)
VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr www.vrr.de (0209 - 1584-0)
VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg www.vrs-info.de (0221 - 2 08 08-0)
www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de
0211 - 3 80 93 80, Mo-Do, 10 – 12 Uhr

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

Verkehrsiniciativen

VCD (Bundesverband, Service) www.vcd.org
VCD-Kreisverband Köln & Umgebung www.vcd-koeln.de
ADFC Köln www.adfc-koeln.de (0221 - 32 39 19)
adfc-koeln@netcologne.de
www.autofreie-siedlung-koeln.de
www.pro-bahn.de

ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln
Pro Bahn

Sonstiges

Verkehr allgemein

www.nahverkehr-online.de
www.verkehrsinfo.nrw.de

Anzeige Emmaus

VCD Köln und Umgebung

Vorstandsteam	Eberhard Blocher, Christoph Groneck, Helga Jochems, Hans-Georg Kleinmann, Reiner Kraft, Volker Kunstmann, Markus Meurer, Jürgen Möllers, Kay Queetz, Christoph Reisig, Roland Schüler
Anschrift	VCD-Büro, Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln Tel.: (02 21) 7 39 39 33 E-Mail: info@vcd-koeln.de Fax: (02 21) 7 32 86 10 Internet: www.vcd-koeln.de
Bürozeiten	Unregelmäßig an drei Tagen in der Woche. Termine unter (02 21) 7 39 39 33 erfragen
Vorstandssitzungen	Jeden dritten Dienstag im Monat, 20 Uhr im VCD-Büro. Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen!

Arbeitskreise und Ansprechpartner

Arbeitskreis Autofreie Siedlung	Ralph Herbertz	Tel.: (02 21) 7 39 09 23
Forum Kölner Verkehrsiniciativen	Dirk Breuer	Tel.: (02 21) 6 60 17 22
Fußgänger	Rüdiger Pohl	Tel.: (02 21) 6 00 20 03 E-Mail: ruediger.pohl@koeln.de
Fahrradfahrer	Helga Jochems	Tel.: (02 21) 7 39 39 33 (VCD-Büro)
ÖPNV-Gruppe	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 Reisig, Lissy Sürth

Mitgegründet von Josiane Peters †

Anzeigenverwaltung: Kay Queetz

Bankverbindung:

Bank für Sozialwirtschaft

BLZ: 370 205 00

Konto-Nr.: 824 55 00

Spendenkonto:

Bank für Sozialwirtschaft

BLZ: 370 205 00

Konto-Nr.: 824 55 02

Auflage: 2.500 Exemplare

Satz/Druck: Sutorius Printmedien GmbH &
Co. 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/mensch bleibt den AutorInnen überlassen.

Friedensbildungswerk Köln

Staatlich anerkannte Einrichtung der Erwachsenenbildung NRW
Am Rinkenpfehl 31 • 50676 Köln • Tel.: 0221-952 19 45 • FAX: 0221-952 19 46

Bildungsurlaube • Sprachen • Mediation • Konfliktlösung

www.friedensbildungswerk.de

politische Bildung

Die Zeit zwischen 1945 und 1949, Vortragsreihe zur fair economy – fairen Wirtschaften, Vortragsreihe zum Umverteilen – Umfairteilen, Vorträge anlässlich der Fußball-WM, 20 Jahre Tschernobyl uvm.

Bildungsurlaube zu Sprachen

Neugriechisch in drei Stufen, Niederländisch in drei Stufen, Russisch, Polnisch, Persisch und Portugiesisch

Bildungsurlaube zu politischen Themen

Amsterdam – zwischen Geschichte und Zukunft, koloniales Hamburg, Auf den Spuren der Demokratie 1945 - 1949...

Mediation

Das Friedensbildungswerk ist seit 11 Jahren kompetenter Ansprechpartner für Mediation in Köln. Vorträge, Seminare, Fortbildung in 5 Stufen, Fachkurse zu Wirtschaft, Scheidung, Schule & Jugend, Fortbildungen in Mediation, Supervision
Die Seminare und Fortbildungen richten sich nach Standards und Richtlinien des Bundesverbands Mediation (BM).

Bitte fordern Sie unser aktuelles Programm an !





Clever. Ökologisch. Mobil

Wir machen uns stark

- für die Verknüpfung aller Mobilitätsarten: Zuzußgehen, 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
 Internet: www.vcd.org

Ich trete dem VCD zum 01. .20 bei.

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

Rätselecke

Wo? Wie? Was?

Im Rahmen eines Projektes „Mobilitätserziehung an Grund-

schulen“ stellte uns das Österreichische Bundesministerium für Verkehr verschiedene Materialien zur Verfügung, unter anderem 700 Fragekarten. Wie bereits in den beiden letzten Ausgaben der Rheinschiene wollen wir hier einige dieser Fragen vorstellen, die **Auflösung** finden Sie auf Seite 25.

1. Welcher Zug macht krank?
 - a) Der Luftzug
 - b) Der Aufzug
 - c) Der Vogelzug
2. Was versteht man unter „Sanfte Mobilität“?
 - a) Eine umweltfreundliche Verkehrsteilnahme
 - b) Ein asiatisches Körpertraining
 - c) Das Jonglieren von Luftballons
3. Wie viele Fahrräder gibt es auf der Welt?
 - a) 700 Millionen
 - b) 800 Millionen
 - c) 900 Millionen
4. Wie viele Autos gibt es auf der Welt?
 - a) 40 Millionen
 - b) 400 Millionen
 - c) 800 Millionen
5. Wie viel Platz benötigt ein Autoparkplatz?
 - a) Ca. 5 qm
 - b) Ca. 15 qm
 - c) Ca. 45 qm
6. Wie viele Menschen wurden im Jahr 2001 in Österreich bei Straßenverkehrsunfällen getötet?
 - a) 958 Menschen
 - b) 1058 Menschen
 - c) 1158 Menschen
7. Um wie viel ist der Autoverkehr seit 1960 gestiegen?
 - a) Um das Doppelte
 - b) Um das Dreifache
 - c) Um das Siebenfache
8. Seit wann gibt es Räder mit Speichen?
 - a) Seit 500 vor Christus in Griechenland
 - b) Seit 1000 vor Christus in Persien
 - c) Seit 2000 vor Christus in Ägypten
9. Wann wurde das Rad erfunden?
 - a) Vor 4.800 Jahren
 - b) Vor 5.800 Jahren
 - c) Vor 6.800 Jahren
10. Wie lange fährt man durchschnittlich mit einem Auto?
 - a) 40 Minuten
 - b) 50 Minuten
 - c) 60 Minuten
11. Ab wie viel Dezibel Verkehrslärm kommt es zu Schlafstörungen?
 - a) Ab 10 Dezibel
 - b) Ab 20 Dezibel
 - c) Ab 30 Dezibel
12. Ab wie viel Dezibel wird der Lärm unerträglich?
 - a) Ab 50 Dezibel
 - b) Ab 70 Dezibel
 - c) Ab 100 Dezibel
13. Wie viel Platz beansprucht ein Kilometer Autobahn?
 - a) So viel Platz wie 23 Fußballfelder
 - b) So viel Platz wie 33 Fußballfelder
 - c) So viel Platz wie 43 Fußballfelder