



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung

Breslauer Platz: Wie geht's weiter?

Außerdem:

- Konzept des VCD:
verständlichere
Nummerierung
der KVB-Linien
- Anbindung des
geplanten IKEA-
Warenhauses in
Ossendorf
- Autofreie Siedlung



Anzeige

Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

nach vielen Jahren Klettern nähert sich Köln allmählich dem Ziel: **barrierefreier Einstieg** an fast allen KVB-Bahnhaltstellen. Diese alte VCD-Forderung ist seit Oktober 2006 mit dem Umbau der Poststraße und des Appellhofplatzes in der Innenstadt erfüllt. Während der Umbauphase hat sich die KVB nicht gerade mit Ruhm bekleckert: Der Busersatzverkehr zwischen Barbarossa- und Ebertplatz ließ so manchen Fahrgast ratlos zurück. Fahrer aus dem Kölner Umland wussten zum Teil den Weg nicht, die Beschilderung von Haltestellen und Bussen war unzureichend. Besser macht es die KVB im Fall der zehnmonatigen Stilllegung der **Linie 12** zwischen Ring und Südfriedhof – nachzulesen auf Seite 16.

In die Zukunft gerichtet sind in dieser RS-Ausgabe die Beiträge zum **Breslauer Platz** und zur **Neunummerierung der Stadtbahnlinien**. Mit Blick auf die Wiedereröffnung des zentralen U-Bahn-Tunnels im nächsten Jahr sollten die Vorschläge des VCD Köln dazu bei der KVB auf Interesse stoßen.

Erfreulich für ökologisch denkende Verkehrsteilnehmer sind sicherlich auch die in den vergangenen Wochen an vielen Stellen im Stadtgebiet aufgestellten **Radwegbeschilderungen** (siehe nebenstehendes Foto). Ortsfremde, aber auch Kölner Radler lernen so manchen „Schleichweg“ zu ihrem Ziel kennen.

Ein weiteres „VCD-Kind“ steht vor der Einweihung: In diesen Wochen ziehen die ersten Bewohner in die **Autofreie Siedlung** ein. Wenn auch manche Dinge nicht so wurden, wie es sich viele Befürworter gewünscht haben, kann man mit dem Erreichten doch zufrieden sein.

Weniger positiv sind die Berichte über Unzulänglichkeiten bei der **Bahn**: Verspätungen, Ausfälle, keine Informationen für die Fahrgäste – die Liste der Beschwerden ist lang. Hierzu berichten wir auf den Seiten 10 und 11.

Über alle Themen lässt sich wunderbar sprechen auf unserem traditionellen **Neujahrstreffen am 26. Januar**, zu dem wir Mitglieder, Freunde, Freundinnen und alle Interessierten herzlich ab 20 Uhr in das Café Elefant im Kölner Agnesviertel einladen.

Bis dahin schöne Tage und viel Spaß beim Lesen wünscht

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Inhalt

VCD-Konzepte

Neue Chancen für den Breslauer Platz	4
Billy hat ein KVB-Ticket: Mit der Stadtbahn nach IKEA.....	5
Aufräumen im Nummernsalat: Neunummerierung der KVB-Stadtbahnlinien	6

Nahverkehr

Der Montag der vergessenen Fahrgäste	8
Service: Nachtbahnen während der Netztrennung.....	9
VRS-Aktiv60Ticket	15
Bus für die Linie 12: Guter Ersatzverkehr.....	16
Nachruf: Abschied von einer alten Straßenbahn.....	17
Endhaltestelle Weiden: Jetzt fährt auch ein Bus	17

Bahnverkehr

Deutsche Bahn: Verspätungen dürfen sich nicht lohnen....	10
Eine Woche von Köln nach Bilk und zurück	10
Streckensperrung: Langer Sonntag im Bergischen Land....	11
Kürzung der Regionalisierungsmittel:	12
Neues Infotelefon der DB Regio.....	12
Olefall-, Rurtal- und Bördebahn: Akut von Stilllegung bedroht.....	13

Verkehr allgemein

Autofreie Siedlung: Aktuelles.....	14
cambio: Jetzt mit Flügel.....	16

Radverkehr

Mülheimer Fahrradgruppe: Rückblick: Juni bis November 2006.....	18
Jahreszeit der Geisterfahrer.....	19
Bike + Ride: Immer gefragter.....	19
Radweg Aachener Straße: Dauerblockade durch Baustelle	19

Service

Kontakte – Infos – Hilfe	21
Zu guter Letzt: Die Rätsecke	24

VCD

Mit dem VCD im Bergischen Land	20
Spendenaufruf	21
Unsere diesjährige Mitgliederversammlung	21
VCD Köln: Vorstand, Arbeitskreise und Ansprechpartner ..	22
Impressum.....	22
Termine	23
Mitgliedsantrag	23

Breslauer Platz

Neue Chancen

Derzeit werden bei der Stadt die Pläne für die Gestaltung des Breslauer Platzes nach Fertigstellung der Nord-Süd-U-Bahn erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Planungen werden in Kürze in den politischen Gremien diskutiert. Der VCD hat dazu bereits im Sommer Stellung bezogen.

Die Pläne konzentrieren sich zunächst auf die heute bestehenden Freiflächen. Der bebaute Bereich zum Rhein hin wird erst in einer zweiten Stufe neu geordnet. Eine zukünftige Erweiterung des Bahnhofes um einen Bahnsteig ist zu berücksichtigen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten zur Nord-Süd-U-Bahn besteht die Chance, den nördlich des Hauptbahnhofs ein Schattendasein fristenden Breslauer Platz neu zu gestalten und aufzuwerten. Ziel sollte hierbei sein, einerseits die vielfältige verkehrliche Funktion und andererseits die städtebauliche Gestaltung und Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Aus Sicht des VCD sollten nicht nur das Kraftfahrzeug, sondern möglichst alle Verkehrsträger eine optimale Anbindung an den Hauptbahnhof erhalten. Dies bedeutet vor allem die Herstellung von kurzen, hindernisfreien Wegen beim Umstieg zur Bahn.

Kurze Wege zur Bahn

In unmittelbarer Sichtbeziehung und kurzer Entfernung zum Eingang der nördlichen Bahnhofspassage ist eine ausreichend große Haltezone jeweils für Busse, für Taxis und für private Kraftfahrzeuge (*Kiss and Ride*) anzulegen. Möglichst vielen Reisenden sollte hier das Aussteigen, das Ausladen von Gepäck und ein schnelles Erreichen der Bahnsteige ermöglicht werden. Ein längerer Aufenthalt von Fahrzeugen ist daher im unmittelbaren Umfeld des Haupteingangs nicht vorzusehen.

Den Radfahrern, die von Norden über den Eigelstein und die Johannisstraße

kommen, sind auf ihrem Weg zum jeweils nächstgelegenen Eingang Abstellplätze in ausreichender Anzahl anzubieten. Abstellplätze, die ein Zurückgehen erfordern, werden nicht angenommen.

Den Fußgängern, beispielsweise vom Eigelstein und von den Hotels im Kunibertsviertel kommend, ist ein sicherer, direkter, angenehm gestalteter Fußweg zu den beiden Bahnhofseingängen zu ermöglichen. An den Überwegen sollten Fußgänger gleichberechtigt sein.

Sichtbare Verkehrsmittel

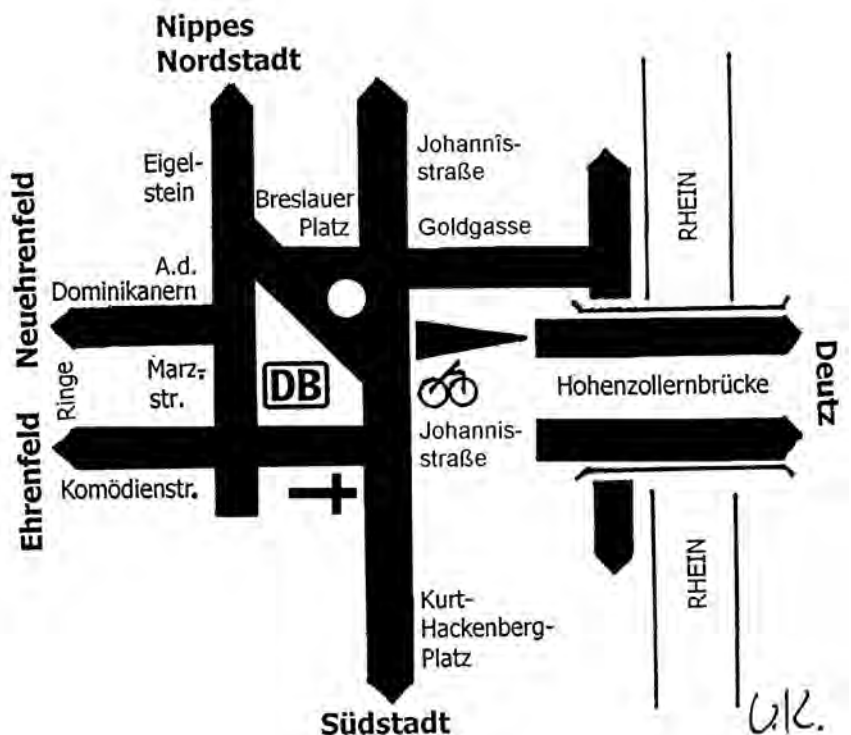
Umgekehrt muss für die mit dem Zug ankommenden ortsunkundigen Reisenden beim Verlassen des Nordausgangs das für die Fortsetzung der Reise notwendige Verkehrsmittel direkt sichtbar sein (U-Bahn-Eingang, Bushaltestelle, Taxisstand, Kurzparkzone für Pkw, Halteplatz für Leihfahrräder, Fußwege ins Kuniberts- und Eigelsteinviertel). Diese für eine problemlose Orientierung not-



Breslauer Platz heute:
Baustellen über der Erde und ...



... unter der Erde ...



Der Breslauer Platz ist mit Hauptbahnhof und Radstation nicht nur wichtiges Ziel für den Radverkehr, sondern auch Kreuzungspunkt wichtiger Nord-Süd- und Ost-West-Routen

wendige Übersichtlichkeit wird durch die Anlage einer größeren unverstellten Platzfläche vor dem Nordausgang erleichtert.

Radwegeführung

Am Breslauer Platz kreuzen sich mehrere wichtige innerstädtische Radwegachsen. Dies ist bei der Gestaltung der Platzanlage zu berücksichtigen. Es handelt sich um die Verbindung von/nach Norden über den Eigelstein und über die Johannisstraße weiter nach/von Süden durch die Unterführung Johannisstraße und über Goldgasse-Rheinuferweg.

Ferner ist eine Verbindung von und nach Deutz über die Nordseite der Hohenzollernbrücke herzustellen. Der Niveauunterschied zwischen Breslauer Platz und Hohenzollernbrücke ist fahrradgerecht durch eine Rampe herzustellen. Diese zusätzliche innenstädtische Ost-West-Verbindung für Radfahrer ist als Alternative zur konfliktreichen Verbindung über den Roncalliplatz und

die Südseite der Hohenzollernbrücke zwingend erforderlich (siehe dazu RHEIN-SCHIENE Nr. 35).

Die Radfahrer sind im Bereich des Breslauer Platzes auf eigenen Wegen zu führen, unnötige Querungen des Kfz-Verkehrs und Umwege sind zu vermeiden. Alle genannten Radweg-Verbindungen sind auszuschildern.

Städtebauliche Anbindung

Die städtebauliche Anbindung des Breslauer Platzes, besonders zum Eigelstein, zum Rheinufer und durch die Unterführung Johannisstraße zum Martinsviertel, ist erheblich zu verbessern.

Die Pläne für die Neugestaltung des Breslauer Platzes sollten rechtzeitig vor ihrer Verabschiedung der Öffentlichkeit vorgestellt und dort diskutiert werden.

Volker Kunstmann



... mit großem Transparent für Radfahrer ...



... und vielen kleinen Schildern für Autofahrer.

Mit der Stadtbahn nach IKEA Billy hat ein KVB-Ticket

In Köln könnte zur Zeit über die Verlängerung einer Stadtbahnlinie nachgedacht werden. Anlass dazu bietet die geplante Eröffnung eines neuen IKEA-Marktes in Ossendorf.

In einer deutschen Großstadt hat sich die Politik bereits für eine solche Verlängerung ausgesprochen. IKEA selbst zeigt Interesse an diesem Projekt. „Damit erreichen wir auch die Kunden die ohne Auto anreisen würden, sowie unsere 370 Mitarbeiter“. Im Winter soll es nun eine Kundenbefragung geben, um auszuloten, ob Interesse bei den Kunden besteht.

Leider gilt diese erfreuliche Meldung nicht für die Weltmetropole Köln, sondern für Hannover. Dabei erhält auch Köln in Ossendorf einen neuen IKEA-Markt. Doch hier hat die Politik sich bisher nicht für eine Verlängerung von Stadtbahnlinien ausgesprochen, sondern nur für den Ausbau von Straßen und Autobahnanschlüssen. Und IKEA soll

für den Straßenausbau zahlen. Dies zur „umweltfreundlichen“ Verkehrspolitik unserer Ratsparteien.

Der VCD schlägt für den gesamten Kölner Raum folgendes Konzept vor:

- Verlängerung der Linie 5 ins Gewerbegebiet Ossendorf durch das neue Planungsgebiet „Ehemaliger Flughafen Butzweiler Hof“. Hier kann in fußläufiger Entfernung eine neue Haltestelle den IKEA-Markt erschließen. Die Bahn berührt dann die neuen Verwaltungen der Stadtparkasse und von Netcologne an der Von-Hünefeld-Straße.
- Weiterführung der Stadtbahnlinie entlang der Von-Hünefeld-Straße, am Coloneum vorbei und Anschluss an den S-Bahn-Haltestpunkt Köln-Longerich. Hier wird seit Jahrzehnten eine Trasse für die Straßenbahn freigehalten.
- Bau einer optimalen zentralen Verknüpfungshaltestelle mit verlagertem

S-Bahn-Haltestpunkt und Stadtbahnhaltestelle der Linie 5 in Hochflur und der Verlängerung der Linie 6 (Niederflur).

- Die Linie 6 kann von der S-Bahn-Haltestelle nach Esch, Pesch und Auweiler verlängert werden. Ein vielfach geäußelter Wunsch aus dem Kölner Norden. Eine Niederflurstraßenbahn ist für die Erschließung der Orte viel passender als eine Hochflurbahn.

Dieses Konzept bedeutet eine umweltfreundliche und nachhaltige Antwort auf die Autoverkehrsprobleme des gesamten Kölner Nordwestens. Und auch eine bezahlbare, denn es gibt dort mit beispielsweise Sparkasse, Netcologne und IKEA genügend Akteure, die einen finanziellen Beitrag für eine Stadtbahnerschließung geben werden. Nur müsste die Kölner Politik einen Anstoß geben, damit Billy und Ivar endlich auch mal Straßenbahn fahren können.

Roland Schüler

VCD-Vorschlag

Aufräumen im Nummernsalat

Der VCD Kreisverband Köln hat ein Konzept für eine übersichtlichere Nummerierung der Kölner Stadtbahnlinien nach Fertigstellung der Nord-Süd-U-Bahn entwickelt. Im Folgenden wird der erste Teil dieses Konzepts dargestellt. Er enthält Vorschläge, deren Umsetzung sich bereits im nächsten Jahr anbietet.

Vielfach ist zu hören, dass nicht nur Ortsunkundige Probleme haben, das Kölner Stadtbahnnetz zu begreifen. Verantwortlich dafür ist nicht zuletzt die nicht immer logische Art der Liniennummerierung: Linien mit ähnlichen Streckenführungen haben manchmal ganz unterschiedliche Nummern, andere Linien fahren nur wenige Stunden am Tag und das auch noch exakt über die Strecke einer anderen Linie, werden aber trotzdem als etwas Eigenständiges dargestellt.

Was soll erreicht werden?

Ziel des hier vorgestellten Änderungsvorschlags ist es, das Liniennetz der Kölner Stadtbahn durch Veränderung bei der Liniennummerierung verständlicher zu machen. Wichtig dabei: Der

Vorschlag dient alleine der Verbesserung der Übersichtlichkeit, nicht einer Veränderung des Angebots. Nach seiner Umsetzung würden genauso viele Bahnen fahren wie vorher.

Das beste positive Beispiel, was erreicht werden soll, ist bereits heute die Linie 1. Sie umfasst die Hauptlinie Weiden – Bensberg und Zusatzfahrten im Berufsverkehr auf Teilstrecken. Hier käme keiner auf die Idee, für diese Fahrten eine eigene Liniennummer zu fordern. Warum auch – viele Nutzer müssten dann auf zwei Fahrpläne für dieselbe Streckenverbindung schauen und das Nahverkehrsnetz wäre durch eine zusätzliche Linienbezeichnung unnötig verkompliziert. Genau derartige nicht zufrieden stellende Situationen gibt es aber auf anderen Strecken des Kölner Stadtbahnnetzes. Das erste Ziel ist es also, Zusatzfahrten in den Fahrplan der zugehörigen Hauptlinie zu integrieren.

Ähnliches auch ähnlich bezeichnen

Noch übersichtlicher wäre das Netz, wenn Linien, die über längere Abschnitte gemeinsam fahren, aufeinander

folgende Nummern besäßen. Dann wäre die Zusammengehörigkeit dieser Linien besser herausgestellt. Das zweite Ziel ist es damit, zusammengehörende Linien, die heute schon in den Netzplänen mit ähnlichen Farben dargestellt werden, auch mit direkt aufeinander folgenden Nummern zu bezeichnen. Bei den Linien 3 und 4 ist dies bereits realisiert.

Gleichzeitig wird auch das Ziel verfolgt, so wenig wie möglich zu ändern, um teilweise seit Jahrzehnten in der Öffentlichkeit verankerte Linienbezeichnungen nicht ohne Not zu opfern.

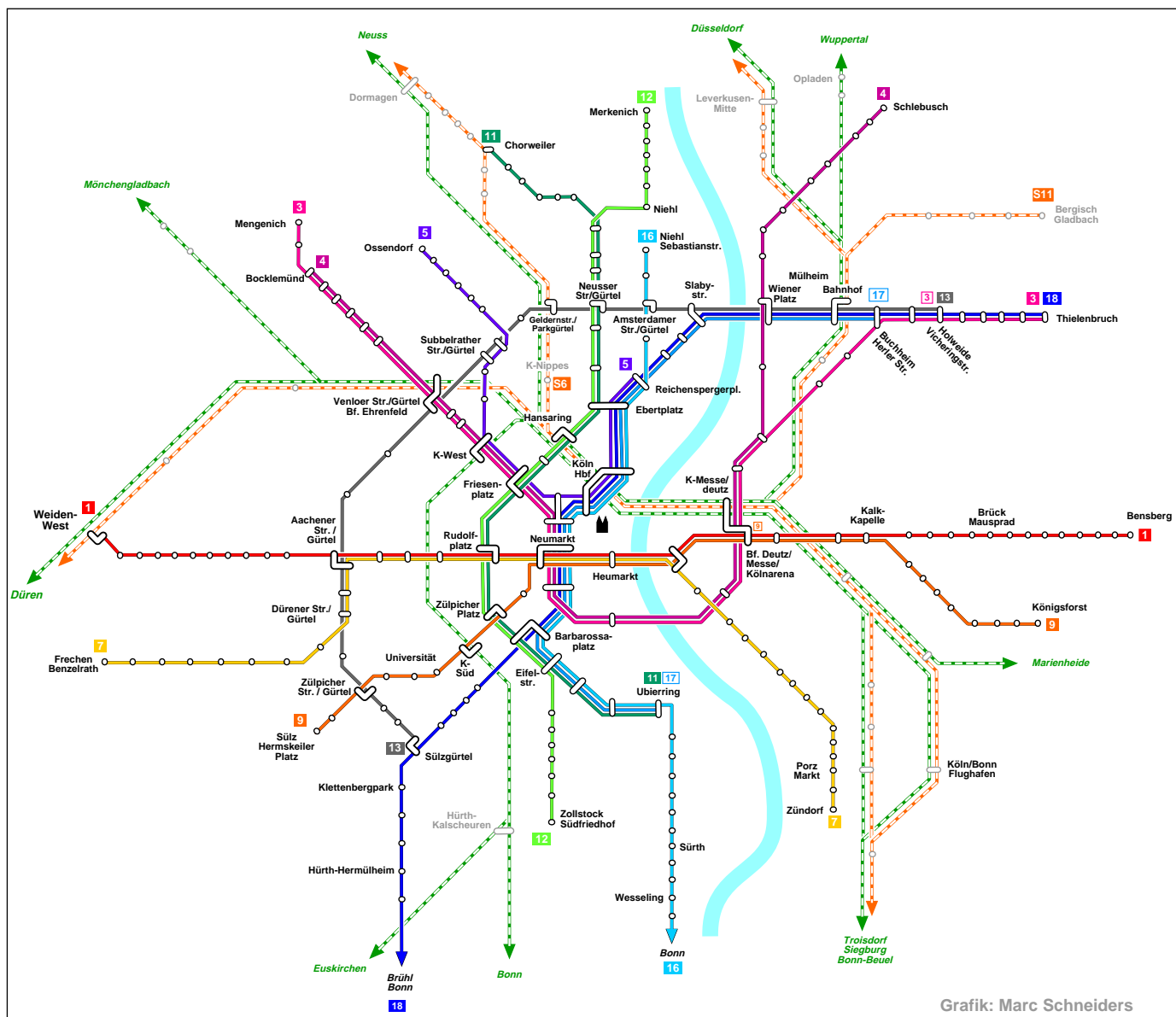
Als Zeitpunkt für eine Umsetzung des hier skizzierten Konzeptes bietet sich der Fahrplanwechsel nach Aufhebung der Sperrung des Innenstadttunnels im Sommer 2007 an. Zu diesem Zeitpunkt wird das Liniennetz in größerem Rahmen neu geordnet, die Fahrgäste müssen sich sowieso auf neue Situationen einstellen. Dies bedeutet eine große Chance zur Verbesserung der Übersichtlichkeit, die genutzt werden sollte! Einige weitere Veränderungen werden erst nach Eröffnung der Nord-Süd-Stadtbahn in einer zweiten Projektstufe relevant. Die vorgeschlagenen Änderungen für Sommer 2007 werden im Folgenden dargestellt. Das weitere Konzept (ab 2010) wird in der nächsten Ausgabe der RHEIN-SCHIENE dargestellt.

Linie 8

Die Liniennummer 8 bezeichnet derzeit paradoxerweise zwei Streckenverläufe, die beide nur zu manchen Zeiten fahren: zum einen die Strecke zwischen Bahnhof Deutz und Universität parallel zur Linie 9, zum anderen fünf morgendliche Fahrten von Porz in die Innenstadt parallel zur Linie 7. Hier liegt es auf der Hand, die Fahrten jeweils in den Fahrplan der Linien 9 und 7 mit aufzunehmen. Die Linie 8 irritiert auch deshalb stark, weil es mit ihr keine einzige Fahrt zwischen Zentrum und Porz gibt, sondern nur Fahrten in der Gegenrichtung. So waren während der Fußball-WM englische Fans, die auf den laut Netzplan angeblich per Linie 8 erreichbaren



In der Montage ist das Konzept schon umgesetzt: An der Poststraße hält Linie 8.



Konzept zur Neunummerierung der Kölner Stadtbahn-Linien ab 2007

Poller Wiesen feiern wollten, vielfach desorientiert.

Ringlinien (6, 11 und 15)

Die Linien 6 und 15 fahren auf derselben Strecke. Sie sollen daher zu einer neuen Linie 11 zusammengefasst werden. Damit würden auf der Ringbahn zwei Linien mit aufeinander folgenden Nummern (11 und 12) fahren.

Anmerkung: Der auf dem Netzplan dargestellte alleinige Abschnitt Longericher Straße – Longerich Friedhof der Linie 6 impliziert eine eigenständige Strecke, die es aber nicht gibt. Die Haltestelle Longerich Friedhof bezeichnet

lediglich die Wendeschleife der Linie 6 unmittelbar hinter der Haltestelle Longericher Straße.

Linie 19

Die Linie 19 fährt parallel zur Linie 18. Ihre Nummer ist ein Relikt aus der Zeit, in der Linienführungen von der Luxemburger Straße sowohl über Ringstrecke als auch über Neumarkt existierten. Während der Tunnelspernung wird die Bezeichnung noch benötigt, da die Linie 18 über die Ringe umgeleitet wird, die Linie 19 aber nicht. Anschließen ist eine eigene Bezeichnung nicht mehr erforderlich.

Christoph Groneck

Anzeige

U-Bahn-Umleitung

Der Montag der vergessenen Fahrgäste

Welche Lehren sollten die Kölner Verkehrsbetriebe aus den Erfahrungen bei der Streckensperrung zwischen Barbarossaplatz und Ebertplatz im Oktober ziehen?

Seit dem 16. Oktober sind wir alle von der Sperrung der U-Bahn-Durchfahrt am Hauptbahnhof betroffen. Die KVB informierte über die notwendigen Umleitungen mit viel Personal, mit Handzetteln und Presseinformationen.

Dabei vergaß sie jedoch, dass in der Woche zuvor, vom 9. bis 15. Oktober, die Fahrgäste viel weitreichendere Einschränkungen zu berücksichtigen hatten. In dieser Zeit wurde der U-Bahn-Verkehr auf der Hauptroute zwischen Barbarossaplatz und Ebertplatz nicht nur eingeschränkt, sondern völlig eingestellt. Hauptbahnhof und Neumarkt waren nur mit Bus-Ersatzverkehr erreichbar. Informationen hierüber fehlten jedoch besonders auf den betroffenen Streckenabschnitten im Norden und Süden. So gab es kaum Durchsagen und die wenigen waren nicht zu verstehen. Und was nutzen Infos über elektronische Laufbänder, wenn in den besonders betroffenen Teilen des Netzes – wie in der Luxemburger Straße – diese technische Einrichtung fehlt?

In den dortigen Schaukästen wurde allein über die Umleitungen ab 16. Oktober informiert, nicht aber über die der Vorwoche. Solche Aushänge gab es in der Innenstadt, wurden hier jedoch kaum wahrgenommen. Denn die Informationen zur einwöchigen Großsperrung wurden unauffällig hinter Plakate gleicher Aufmachung platziert, die über den nur wenige Stunden geltenden Sonderfahrplan in der Nacht von Sonntag auf Montag informierten. Auch nach Handzetteln fragte man beispielsweise am Ebertplatz noch wenige Tage vor der Sperrung vergeblich.

Vergebliches Warten auf die Bahn

Das am Montag, den 9. Oktober, einsetzende Chaos war insofern vorhersehbar. Fahrgäste warteten an vielen Haltestellen vergeblich auf Bahnen – ohne etwas vom einwöchigen Sonderfahrplan zu ahnen. Am Barbarossaplatz stand KVB-Personal zwar unmittelbar neben den Richtung Neumarkt wartenden Fahrgästen, sie informierten diese über die dahinter abfahrenden Ersatz-Busse jedoch nur auf Ansprache: „Also warten wir doch mal, bis die merken, dass hier nur E-Bahnen ins Rechtsrheinische verkehren.“

Nachdem die Presse ausgiebig das Desaster geschildert hat, wurden zumindest Wegweiser zu den Ersatz-Haltestellen aufgehängt. Und die eingesetzten Busfahrer hatten irgendwann auch ihre Fahrtroute gelernt.

Aus Erfahrungen lernen

Aus den Ereignissen des schwarzen Montags, 9. Oktober 2006, sollte die KVB folgende Erfahrungen mitnehmen (zum Beispiel für die Wochen, in denen im Jahr 2008 oder 2009 der Knoten Ebertplatz umgebaut wird):

- Mehrere aufeinanderfolgende Sonderfahrpläne sind den Fahrgästen

nicht vermittelbar und daher grundsätzlich zu vermeiden.

- Informationen zu Fahrplanänderungen, die Pendler betreffen, dürfen nicht erst an dem unmittelbar davor liegenden Wochenende gestartet werden. Sie erreichen die Betroffenen dann nicht mehr. Laufbänder, Durchsagen und Aushänge müssen mindestens eine Woche vorher bereits auf Änderungen hinweisen, Handzettel schon zu dieser Zeit bereitliegen.
- An Haltestellen ohne Laufbänder und Lautsprecher sind Aushänge über alle Änderungen Pflicht.
- Zusätzlich beschäftigtes Personal muss ausreichend geschult werden. Informationen müssen – auch ohne Ansprache – aktiv an die Betroffenen weitergegeben werden.

Auch wenn es bei der Information über den nachfolgenden 10 Monate geltenden Sonderfahrplan viel besser lief, bleibt hier die Frage, warum die baulichen Maßnahmen an den Haltestellen Friesenplatz und Hansaring nicht vor der Fahrplanumstellung abgeschlossen werden konnten. Schließlich wussten KVB und DB lange zuvor, dass an diesen beiden Knoten die Anzahl der Umsteiger stark zunehmen würde. Am Friesenplatz wurden jedoch noch wochenlang Fliesen verlegt und am Hansaring sogar die

Rolltreppe erneuert. War es nötig, die ohnehin geplagten Fahrgäste auch noch in ein Baustellen-Chaos umzuleiten?

Die Auswirkungen der aktuellen U-Bahn-Sperrung kann man im Übrigen täglich in den lokalen Verkehrsmeldungen hören. Ab August 2007 wird die KVB viele Kundinnen und Kunden erst wieder für sich zurückgewinnen müssen.

Volker Kunstmann □



Montag 9. Oktober: Wie hier am Barbarossaplatz warteten viele Fahrgäste vergeblich auf die Bahn

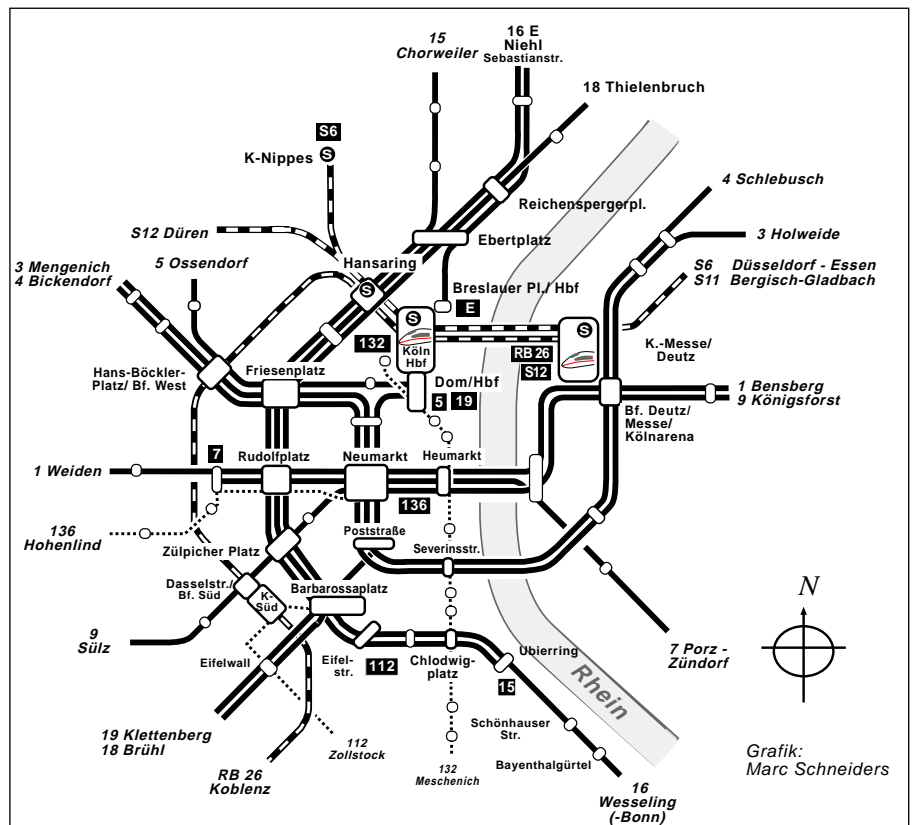
Service

Nachtbahnen während der Trennung des Netzes

Die Sperrung des U-Bahn-Tunnels am Hauptbahnhof bis August 2007 hat auch Auswirkungen auf den Nachtverkehr in Köln. Statt am Neumarkt treffen sich nun stündlich am Rudolfplatz die Ost-West- und die Nord-Süd-Bahnen zum wechselseitigen Umsteigen.

Die nebenstehende Grafik zeigt, welche Stadtbahnverbindungen für die Dauer der Sperrung ab 1.00 Uhr nachts bestehen.

Volker Kunstmann



Nachtnetz 2006/2007: Busse und Bahnen ab 1.00 Uhr nachts

Anzeige

Deutsche Bahn

Verspätungen dürfen sich nicht lohnen

Die Zumutungen der DB für ihre Kundinnen und Kunden war Schwerpunktthema des Kölner Stadtanzeigers im September. Besonders interessant waren die anonym abgegebenen Stellungnahmen von DB-Mitarbeitern. Sie offenbaren, was man schon zuvor vermutete: Der überwiegende Teil der Verspätungen und anderer Pannen ist von der DB hausgemacht und eine Folge nicht zuletzt des Sparens an falscher Stelle. Das, was wir heute erleben müssen, ist hiernach wohl nur ein Vorgeschmack auf die Zeit nach dem Börsengang der Deutschen Bahn AG. Es zählt allein die kurzfristige Rendite und nicht das langfristig erworbene Vertrauen der Kundschaft. Und so „spart sich die Bahn kaputt“:

- Ausfälle von Loks und technischen Einrichtungen sind die Folge von fehlender regelmäßiger Wartung.
- Weil die Lagerhaltung von Ersatzteilen abgebaut wurde, fehlt das Material für notwendige Reparaturen.

- Verspätungen einer Bahn werden an andere auf der selben Strecke fahrende Züge weitergegeben, weil Überholgleise abgebaut wurden.
- Bahnen stehen wartend im Bahnhof, weil Zugpersonal aufgrund der Verspätung eines anderen Zuges nicht rechtzeitig eintrifft. Springer gibt es nicht.
- Hinzu kommt als Ursache die fehlende Koordination zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen der DB.
- Und selbst die so dramatisch klingende Begründung „Polizeieinsatz“ für einen unplanmäßigen längeren Aufenthalt in einem Bahnhof hat nichts mit Terroristenfahndung zu tun, sondern nur mit Problemen mit einem Schwarzfahrer. Auch das müssen alle Gäste eines Zuges ausbaden.

Liest man die vielen Aussagen von Kunden und DB-Personal, gewinnt man den Eindruck, den DB-Verantwortlichen ist das tägliche Chaos auf ihren Strecken

gleichgültig. Denn die Nachlässigkeit scheint sich zu rechnen.

Und hier liegt wohl auch der einzige Schlüssel zu einem besseren Bahnverkehr. Die DB weiß selbst am besten, wie sie die Missstände abstellen kann. Es fehlen jedoch anscheinend bisher beeindruckende finanzielle Konsequenzen, die sie zu solchen Schritten motivieren könnte. Letztendlich kann diesen massiven Druck nur der VRS als Auftraggeber herstellen. In den Verträgen mit der DB müssen hohe Strafen für Verspätungen und andere Pannen festgeschrieben werden. Die Zahlungen der DB müssen wiederum den Kundinnen und Kunden zu gute kommen.

Voraussetzung für eine solche Regelung ist allerdings, dass Verspätungen und Qualitätseinbußen vollständig und objektiv ermittelt werden. Mit einer weiteren Reduzierung des VRS-Personals kann man eine solche Qualitätskontrolle und die notwendige juristische Durchsetzung von Strafzahlungen nicht erreichen.

Volker Kunstmann



23. bis 27. Oktober 2006

Eine Woche von Köln nach Bilk und zurück

Montag, 23. Oktober. Alle S-Bahnen in Düsseldorf Hauptbahnhof haben um 8.30 Uhr 10 Minuten Verspätung.

Dienstag, 24. Oktober. „Wegen hoher Belastung auf der Strecke“ wartet der RE 1 in Leverkusen und hat so 10 Minuten Verspätung in Düsseldorf. Ebenso die S 8 aus Bilk bei meiner Rückfahrt, so dass ich die langsame, sich zusätzlich verspätende S 6 nach Köln zurück nehme.

Mittwoch, 25. Oktober. „Wegen Störungen im Betriebsablauf fährt der RE 1 fünf Minuten später ab Köln Hauptbahnhof ab“ und erreicht Düsseldorf 10 Minuten zu spät. Zum Glück war auch die S-Bahn nach Bilk unpünktlich. Zurück erreiche ich am Düsseldorfer Hauptbahnhof einen RE 1, dessen Verspätung

auf dem Weg nach Köln zunimmt. Vor Deutz wird den Fahrgästen mitgeteilt, dass sie am Kölner Hauptbahnhof in einen Ersatzzug umsteigen müssen. Anders als vielen Mitreisenden kann es mir egal sein, ich steige ja sowieso aus.

Donnerstag, 26. Oktober. Der RE 1 verlässt pünktlich um 7.51 Uhr den Hauptbahnhof, um sich 8 Minuten Wartezeit auf der Hohenzollernbrücke zu genehmigen. Die Folge: 10 Minuten Verspätung bis Düsseldorf, ebenso viele wie mit dem RE 5 bei der Rückfahrt.

Freitag, 27. Oktober. „Wegen einer Verzögerung im Betriebsablauf verzögert sich die Abfahrt der RE 1.“ Diesmal ist das Fahrpersonal nicht rechtzeitig am Zug. Wir fahren 10 Minuten später ab und kommen „wegen hoher Streckenbe-

lastung“ 20 Minuten zu spät in Düsseldorf an. Weitere 10 Minuten bringt die S-Bahn ein, so dass sich insgesamt eine halbe Stunde Verspätung ergibt. Zurück kann wieder der RE 1 genommen werden. Er kommt 8 Minuten zu spät an, fährt dann auf der S-Bahn-Strecke bis Langenfeld, wo der überfüllte Zug wegen der Eingleisigkeit der Strecke den Gegenverkehr abwarten muss, und erreicht Köln mit 25 Minuten Verspätung.

Samstag 28. Oktober. „Ausfälle und Verspätungen sind Dinge, die in einem langen Pendlerleben vorkommen können“, sagt Gerd Felser, Sprecher der DB Regio, in der taz-nrw. Wahrlich ein langes Pendlerleben in einer Woche!

Roland Schüler



8. Oktober 2006

Langer Sonntag im Bergischen Land

Keine Information, keine Hilfe, Fahrgäste bleiben über Stunden stehen – am 8. Oktober erwies sich die DB Regio als schlechter Krisenmanager.

Sonntags fährt um 18.52 Uhr eine volle RB 25 auf ihrem Weg nach Köln in den Bahnhof Engelskirchen ein. Auf dem Bahnsteig gibt es eine Durchsage, dass die Strecke nach Overath für unbestimmte Zeit gesperrt ist. Fünf Minuten später teilt der Fahrer des Zuges den Fahrgästen mit: „Wie ich soeben erfahren habe, ist die Strecke gesperrt.“ Und dies ohne Hinweis dazu, aus welchem Grund gesperrt wurde und wie es weitergeht.

Nach weiteren quälenden fünf Minuten kommt eine Durchsage: „Es kann sich um eineinhalb bis zwei Stunden handeln.“ Mehr nicht. Die Fahrgäste steigen aus, einige telefonieren mit dem Handtelefon ihre HelferInnen mit Autos herbei. Andere stürmen das einzige Taxi am Bahnhof. Weitere Fahrzeuge kommen nicht, denn das hiesige Taxiunternehmen hat Betriebsfest.

Die Menge wartet auf den Bus 310, der am Sonntag im Stundentakt fährt und natürlich gerade weg ist. Auf den Einsatz von Ersatzbussen verzichtet die DB Regio. Sie tut also nichts und lässt die zahlenden Fahrgäste einfach stehen.

Der übervolle Bus 310 wird in Vilkentath dann durch den örtlichen Erntefackelzug ausgebremst und darf lange warten. Dank an die örtliche Polizei, die sich als wahrer Freund und Helfer auszeichnet und den übervollen Bus einfach anhält.

In Overath setzt sich das Chaos fort. Kaum verstehbare Bahnhofsdurchsagen verkünden, dass der Zug nach Köln um 20.03 Uhr von Bahnsteig 3 abfährt. Eine wegen des Köln-Marathons übervolle RB 25 aus Köln fährt ein. Die Fahrgäste werden aus dem Fahrzeug gebeten, weil die Bahn zurück nach Köln fährt. Keine Information dazu, wie diese Fahrgäste weiter kommen sollen.

Wer nach Köln will, steigt ein. Doch nun macht das Gerücht die Runde, der Zug fahre nicht nach Köln, sondern doch weiter nach Engelskirchen. Die Strecke

sei wieder frei. Auch dazu gibt es keine Durchsagen, weder im Fahrzeug noch am Bahnsteig. Die Fahrgäste sortieren sich neu: Die bisherigen wieder in die Bahn, wenn sie nicht schon den Bahnhof Engelskirchen verlassen haben. Die Fahrgäste nach Köln wieder raus aus dem Zug. Als Belohnung bekommen letztere nun angekündigt dass der Zug nach Köln weitere 30 Minuten später erst in Overath eintrifft. Diese Durchsage kommt einmal. Wer sich danach noch von Engelskirchen nach Overath durchgeschlagen hat, erhält keine Informationen.

Würde der Zug von Engelskirchen als erster fahren und nach kurzer Wartezeit von 15 Minuten dann der Planzug von Köln nach Engelskirchen, würden die von der Streckensperrung schon über eine Stunde lang betroffenen Fahrgäste endlich befördert. Doch, die dürfen noch weiter warten.

Neue Aufregungen

Der abgestellte Zug auf Gleis 2 bewegt sich. Wurde etwa ein Fahrer gefunden und geht es nun nach Köln? Nein, der Fahrer war nur dazu da, den Zug um

50 Meter nach vorne zu bewegen, mehr nicht.

Ein weiterer Zug kommt aus Köln und endet in Overath auf Gleis 3. Doch auch dieser Zug ist nicht für die zahlreichen wartenden Fahrgäste: Er fährt fünf Minuten nach dem überfüllten Zug aus Engelskirchen leer zurück nach Köln.

Keine Entschuldigung

Als um 20.33 Uhr die volle RB 25 aus Engelskirchen kommt, geht es endlich voran und die Fahrgäste werden befördert. Eine Entschuldigung, eine Erklärung, eine Durchsage auf dem Bahnsteig oder im Wagen? Fehlanzeige!

Danach am Kölner Hauptbahnhof: Wir wollen mit der S 12 nach Horrem weiter fahren. Sie fährt planmäßig um 21.00 Uhr ab, die verspätete RB 25 kommt um 21.02 Uhr am Gleis 11 an. Und was zeigte die Anzeigentafel an: „S 12 nach Sindorf 21.00 Uhr“. Noch mal Glück gehabt? Nein, denn die S 12 ist schon weg, die Information noch nicht gelöscht.

Wer erlöst uns von DB Regio?

Wolfgang Besser



Anzeige

Regionalisierungsmittel

Der Kampf um jeden Zug hat begonnen

Die Landesregierung will Züge streichen und Strecken stilllegen.

Hauptthema der letzten Vorstandssitzung des VCD-Kreisverbands Köln & Umgebung war die drohende Kürzungswelle im NRW-Bahnverkehr. Jürgen Eichel, Sprecher des VCD-Landesverbandes, informierte den Kreisverband über den aktuellen Sachstand.

Die Bundesregierung hat zwar die Regionalisierungsmittel, das sind die Gelder, die der Bund den Ländern seit der Bahnreform 1994 für den Bahnverkehr jährlich gibt, gekürzt. Nach langen Verhandlungen mit dem Bundesrat erhalten die Länder jedoch als Ausgleich einen erheblichen Anteil aus der Mehrwertsteuererhöhung, NRW erhält hier etwa 1,3 bis 1,4 Milliarden Euro.

Verkehrspolitik wie 1980

Während andere Bundesländer wie etwa Rheinland-Pfalz davon einen kleinen Teil zum Ausgleich verwenden, weigert sich der Verkehrsminister der schwarz-gelben NRW-Landesregierung, Oliver Wittke, dies zu tun. Er will wie vor zwanzig Jahren „im ländlichen Raum Züge durch Busse ersetzen“. Selbst wenn er über die Finanzierung des Rhein-Ruhr-Expresses spricht, äußert er diesen Satz als Finanzquelle für die neuen Züge zwischen Köln und Dortmund.

DB-Betriebslage in NRW Neues Infotelefon

DB Regio NRW hat ein preiswertes Infotelefon, neudeutsch „Reisecheck Hotline“, eingerichtet. Dort kann für 9 Cent pro Minute aus dem Festnetz (Funkanrufpreise beim Netzbetreiber erfragen) die Pünktlichkeit eines DB-Zuges erfragt werden. Der freundliche Mitarbeiter gibt bei Verspätungen auch Empfehlungen zu Fahrtalternativen.

Die Nummer 01803-464 006 ist täglich von 6.00 bis 22.00 Uhr erreichbar.

Kay Queetz



Um die fehlenden Mittel zu ersetzen, reicht aber das Streichen von einzelnen Zügen im ländlichen Raum nicht aus. Dazu muss auch auf Hauptstrecken wie Köln-Bonn oder Köln-Aachen kräftig gestrichen werden. Außerdem müssen Strecken außerhalb der Ballungszentren stillgelegt werden. Die haben aber heute nicht zweistellige Fahrgastzahlen wie 1980, sondern das sind Strecken auf denen durchaus 2000 und mehr Menschen pro Tag fahren.

Christlich-Liberale Fahrpreiserhöhungen?

Eine weitere unfreundliche Art, die jetzt fehlenden Mittel zu ersetzen, sind Fahrpreiserhöhungen. Diese starten im Januar in allen Verkehrsverbänden überproportional und sind so regelmäßig geplant.

Es ist zu hoffen, dass all diese geplanten Verschlechterungen zu einem Aufschrei in der Bevölkerung führen. Bereits im November wurde deutlich, welche Folgen eine rein straßenorientierte Landesverkehrspolitik hat: Staus, Staus und nochmal Staus.

Nur wer in öffentliche Verkehrssysteme investiert, investiert in die Zukunft. Nach Jahren rot-grüner Verkehrspolitik mit zaghaften Investitionen in mehr Bahn zeigte sich gerade eine leichte Verschiebung vom Auto hin zu mehr Bahn-



Verantwortlich für hohe Fahrpreise und geringeres Zugangebot:
Landesverkehrsminister Oliver Wittke
(Quelle: Bilddatenbank NRW)

benutzung. Jetzt wird versucht, das mit viel Steuermitteln für den Straßenbau wieder rückgängig zu machen.

Der VCD, unser Kreisverband zusammen mit dem Landesverband, wird sich zu Wort melden. Wir wollen versuchen, den Unmut im Volke zu kanalisieren und planen unter anderem eine Pressekonferenz bei den Haushaltsverhandlungen Anfang des Jahres. Außerdem sind Gemeinschaftsaktionen zum Beispiel mit Gewerkschaften vorgesehen.

Kay Queetz



Anzeige

Drei akut von Stilllegung bedrohte Bahnen Ausflugsziel gesucht?

Durch die autofreundliche Verkehrspolitik der schwarz-gelben Landesregierung stehen nicht einmal mehr minimale öffentliche Mittel zur Sicherung von Eisenbahnstrecken bereit.

Wiehltal-, Oleftal- und Bördebahn haben ein hohes Fahrgastpotenzial und sollten in den nächsten Jahren wieder in Betrieb genommen werden. Nur dem starken Engagement von Bürgern vor Ort ist jedoch zu verdanken, dass die Schienen bisher noch nicht abgerissen worden sind. Der auf diesen Strecken von Vereinen angebotene Freizeitverkehr ist sehr wichtig, damit die Grundstücke nicht als Bahnstrecke entwidmet werden.

Wiehltalbahn

Gummersbach-Dieringhausen-Osberghausen-Oberwiehl-Waldbröl.

Es finden regelmäßige Sonderfahrten auch im Winter statt. Die Gleisanlagen sind bis Oberwiehl wieder mit Zügen befahrbar. Ehrenamtliche Bauarbeiter sind vor kurzem mit einem Baufahrzeug erstmals seit Jahren wieder auf der Schiene bis Waldbröl vorgedrungen. Aufgrund des starken Engagements vor Ort kam sogar Landesverkehrsminister Wittke nach Wiehl, um sich persönlich für die Stilllegung der Strecke einzusetzen. Infos und Fahrpläne: www.wiehltalbahn.de.

Oleftalbahn

Kall-Schleiden-Hellenthal.

In diesem Sommer gab es einen regelmäßigen Freizeitverkehr an Sonntagen. Dabei fuhr hier sogar der Lokführer ehrenamtlich. Diese Strecke ermöglicht auch den Zugang zum neuen Na-

tionalpark Eifel. Ob die regelmäßigen Freizeitfahrten nächsten Sommer wieder angeboten werden können, ist noch offen. Dies hängt auch von genügend ehrenamtlichen Helfern ab. Auch im Winter kann es Sonderfahrten geben. Kontakt, Infos und ggf. Fahrpläne: www.oleftalbahn.de oder www.oleftalbahn.net.

Bördebahn

Euskirchen-Zülpich-Düren.

Auf dem Abschnitt im Kreis Düren fahren regelmäßig Güterzüge der Dürener Kreisbahn. Der Abschnitt im Kreis Euskirchen ist gefährdet. Die IGR Rurtalbahn verfügt über einen Arbeitskreis Bördebahn, der hier Sonderfahrten durchführt, teilweise auch im Winter (www.IGRurtalbahn.de).

Kay Queetz



Anzeige

Köln-Nippes

Aktuelles von der autofreien Siedlung

Nach Jahren der Planung wird sich die autofreie Siedlung in Nippes bald mit Leben füllen.

Von den insgesamt geplanten 400 Wohnungen und Häusern sind laut Investor bis September 2006 etwa die Hälfte verkauft. Einfamilienhäuser und kleine Wohnungen waren ausverkauft, im nächsten Bauabschnitt sollen diese jedoch wieder angeboten werden. Im Verkauf sind neuerdings auch ein Mehrfamilienhaus als Solarpassivhaus sowie 14 freifinanzierte Mietwohnungen. Ein weiteres Mehrfamilienhaus mit Seniorenwohnungen ist geplant.

Es wurden auch 36 Stellplätze verkauft, und zwar zu Beginn der Vermarktung im Jahre 2005. Nach schleppendem Verkaufsstart hatte der Investor nicht mehr an den Erfolg einer Vermarktung ohne Stellplätze geglaubt und über die Politik eine Festsetzung des Stellplatzschlüssels für die privaten Haushalte auf 0,2 bewirkt, also für insgesamt 80 Kraftfahrzeuge.

Ein Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses schiebt zusätzlichen automobilen Begehrlichkeiten einen Riegel vor: „Eine weitergehende Zusetzung von Stellplätzen ist nicht erlaubt. Damit würde ansonsten der Charakter der autofreien Siedlung verloren gehen.“



An einem Solarpassivhaus wird ein Sonnenkollektor montiert

Mittlerweile hat sich beim Investor die Überzeugung durchgesetzt, dass es in Köln sehr wohl genügend Haushalte gibt, die bereit sind in der autofreien Siedlung Eigentum zu erwerben und die darüber hinaus die Möglichkeit eines Stellplatzerwerbs nicht präferieren. Daraufhin wurde der Verkauf von Stellplätzen gestoppt und der Investor setzt nunmehr alles daran, das autofreie Profil der Siedlung zu schärfen.

Ende Oktober gingen bereits die ersten Einzüge über die Bühne, bis zum Ende des Jahres sind mehr als 50 weitere Einzüge geplant.

Sicherstellung der Autofreiheit

Ende September fand ein Treffen einer Delegation der zukünftigen Bewohner mit Vertretern der Stadt Köln und dem Investor statt. Es ging um die Sicherstellung der Autofreiheit. Dabei wurde folgendes beschlossen:

- Alle öffentlichen Straßen und Wege werden als „Fußgängerzone“ gewidmet.
- Die Beschilderung erfolgt durch den Typ „Fuß- und Radweg“. Ausnahmen werden nicht ausgeschildert.
- Die Siedlung hat vier potenzielle Zufahrtmöglichkeiten. Alle werden abgepollert und mit Schildern versehen, welche Lieferanten auf die Mobilitätszentrale an der Werkstattstraße hinweisen.
- Müllfahrzeuge sowie Blinklichtfahrzeuge haben Zufahrtmöglichkeiten an allen vier oben genannten Stellen. Dafür erhalten sie Schlüssel zum Öffnen der Poller.
- Die Zufahrt am Ende der Werkstattstraße – hier ist eine Mobilitätszentrale geplant, die noch vor Jahresende ihren Betrieb aufnehmen soll – wird mit einem mobilen bzw. versenkbaren Poller versehen.



Massive Umsetzung der Autofreiheit

- Der in Gründung befindliche Siedlungsverein „Nachbarn60 e. V.“ sowie für die Startphase auch der Investor erhalten von der Stadt eine Sondernutzungserlaubnis zur Regelung der notwendigen Zufahrten.
- Der Verein sowie der Investor benennen der Stadt Personen, die in der Mobilitätszentrale tätig sind und für den Fahrzeug-Einlass in die Siedlung verantwortlich zeichnen. Diese Personen werden von der Stadt zu Verwaltungshelfern ernannt.
- Der Siedlungsverein wird definieren, in welchen Fällen die automobilen Zufahrt für Automobile (z. B. für Umzugs-LKW) und damit eine Sondernutzung der Fußgängerzone, gestattet wird. Diese Definitionen können etwaigen neuen Erfahrungen und Anforderungen jederzeit angepasst werden.

Mobilitätszentrale als Schlüsselement

Als wesentliches Merkmal, sozusagen als Herzstück der autofreien Siedlung, ist die Mobilitätszentrale vorgesehen. Hier sollen Dienstleistungen angeboten werden, die ein autofreies Leben wesentlich erleichtern, die aber auch Vorbild für andere Siedlungen und Quartiere sein können, egal ob autofrei oder nicht. An Aufgaben sind geplant:

- Einlass in die Siedlung für Kraftfahrzeuge (Öffnen und Schließen des Pollers).

- Verleih und Rücknahme von Transportmitteln. Es sollen unter anderem Sackkarren, Treppenkarren, Paketkarren, Bollerwagen und größere Handwagen angeboten werden.
- Annahme, Lagerung und Herausgabe von Warenlieferungen. Lieferanten geben hier ihre Waren ab, der Empfänger wird benachrichtigt, die Waren können gegebenenfalls eingelagert werden.
- Allgemeine Auskunftsstelle für Bewohner und Besucher; auch eine Beratung bezüglich Fahrplänen und Tarifen ist für eine spätere Phase angedacht.
- Ausgangspunkt für vielfältige Mobilitätsaktivitäten, wie „We walk to kindergarten/school“, Einkaufsfahrt zu Ikea mit einem gemieteten Kleinbus oder vielleicht sogar zum 1.FC Köln ...



Die Mobilitätszentrale soll vorerst werktags von 8 bis 18 Uhr geöffnet sein.

Umfrage: Wie beurteilen die Bewohner ihre Siedlung?

Kurz vor den ersten Einzügen wurden die zukünftigen Bewohner gefragt, wie sie ihre Siedlung hinsichtlich verschiedener Kriterien einschätzen.

Die beste Beurteilung errang das Kriterium der Autofreiheit, dicht gefolgt von der Lage der Siedlung in der Stadt. Auf den weiteren Plätzen folgten die Fahrrad-Infrastruktur der Siedlung, die Infrastruktur des Stadtteils, das geplante Car-Sharing-Angebot, die Ruhe vor Verkehrslärm, das Zusammenleben in der Nachbarschaft, die geplante Mobilitätszentrale und die geplanten Gruppenräume.

Das derzeitige ÖPNV-Angebot wird von den Bewohnern nur als mäßig eingestuft, hier waren die Erwartungen wesentlich größer.

Während die Bewohner die relativ hohe Wohnungsbauverdichtung kritisch sehen, gibt es auf der anderen Seite auch Stadtentwickler und Planer, die einer verdichteten Bauweise positiv gegenüberstehen: Können doch dadurch der enorme Verbrauch des beschränkt vorhandenen und somit kostbaren Gutes Landschaft eingegrenzt und die hohen Kosten der Kommunen für die Aufschließung von Neubaugebieten mit Straßen, Kanal, Strom, Gas und vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln verringert werden.

Selbstbewusste Bewohnerschaft, die sich einmischt

Seit fast einem Jahr kümmern sich die zukünftigen Bewohner in zahlreichen



Blick auf Ein- und Mehrfamilienhäuser

Arbeitsgruppen um die Ausgestaltung der Siedlung. Alle Aktivitäten können zeitnah unter www.nachbarn60.de verfolgt werden.

Die Kommunikation mit dem Investor läuft im Großen und Ganzen gut. Für Investoren ist eine solche Beteiligung sicherlich auch eine ungewohnte und nicht alltägliche Erfahrung.

Mittlerweile hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass sich eine kritische und selbstbewusste Bewohnerschaft durchaus positiv auf die Projektqualität auswirkt und auch so manchen potenziellen Käufer anzieht.

Hans-Georg Kleinmann



Sonderbeitrag VRS

Komfortabel mobil mit dem neuen VRS-Aktiv60Ticket

Ab dem 1. Januar 2007 sind Menschen ab 60 Jahren mit dem „Aktiv60Ticket“ des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) mit den öffentlichen Verkehrsmitteln der Region mobil. Das neue Angebot ist speziell an den Bedürfnissen der Generation ab 60 ausgerichtet und schließt damit eine Lücke im VRS-Ticketsortiment.

Mit dem Aktiv60Ticket können die Fahrgäste rund um die Uhr Busse und

Bahnen in der gewählten Preisstufe nutzen (Preis für das Stadtgebiet Köln 40 Euro im Monat). Das Ticket ist im Jahresabonnement erhältlich und kann an eine Person derselben Altersgruppe weitergegeben werden.

Darüber hinaus bringt das VRS-Angebot viele weitere Vorteile mit sich: Montags bis freitags ab 19.00 Uhr sowie rund um die Uhr an Wochenenden und Feiertagen können eine weitere Person ab 15

Jahren, oder bis zu drei Kinder zwischen 6 und 14 Jahren oder ein Fahrrad kostenlos mitgenommen werden. Zu diesen Zeiten ist das Aktiv60Ticket außerdem im gesamten VRS gültig. Eine Informationsbroschüre zum Aktiv60Ticket ist in den KundenCentren der VRS-Partnerunternehmen erhältlich und steht im Internet unter www.vrsinfo.de bereit.

VRS



cambio CarSharing Jetzt mit Flügel

cambio Köln qualifiziert sich für das Umweltzeichen Blauer Engel

cambio Köln darf das Jury-Umweltzeichen „Der Blaue Engel“ mit dem Zusatz „weil umweltschonende Verkehrsdienstleistung“ tragen. Kriterien für die Qualifikation sind u. a. saubere und leisere Fahrzeuge, die möglichst wenig Kohlendioxid emittieren. Durch konsequenten Umbau der Kölner cambio-Flotte sind die entsprechenden Grenzwerte nun erreicht. Von insgesamt zehn deutschen CarSharing-Unternehmen, die die Qualifikation *Blauer Engel* haben, gehören vier zum cambio-Verbund. Mehr Informationen unter www.blauer-engel.de.

Autofreie Siedlung - CarSharing inklusive

Die ersten Bewohner der autofreien Siedlung „Stellwerk 60“ sind bereits eingezogen. In den nächsten Wochen und Monaten kommen mehrere hundert dazu. Voraussichtlich Anfang Januar 2007, nach Fertigstellung der Parkpalette, zieht auch cambio mit einer CarSharing-Station ein. Geplant sind zunächst drei Fahrzeuge: zwei Opel Corsa (Preisklasse 1) und ein Ford Transit Transporter (Preisklasse 5). Letzterer wird si-

cherlich gute Dienste beim Umzug oder Möbelkauf leisten. Wie die Ausstattung der Station im „Stellwerk 60“ letztlich aussehen wird (Anzahl Fahrzeuge, Modellangebot etc.), wird die Zukunft zeigen. Über den tatsächlichen Bedarf gibt es keine Erfahrungswerte. Daher ist der beste Weg: ausprobieren und im Dialog mit Bewohnern und dem Betreiber der Kontrola Treuhand GmbH & Co. KG bleiben.

Die Entscheidung, sich zum CarSharing anzumelden, wird den Bewohnern leicht gemacht. Durch die Unterstützung der Kontrola können alle Bewohner einen cambio-Vertrag ohne Grundgebühren abschließen: keine Anmeldegebühr und keine monatliche Grundgebühr. Kosten entstehen nur, wenn ein Auto gebucht wird, und auch hier erhalten die Bewohner von Stellwerk 60 Sonderkonditionen.

Was lange währt ...

... wird Porz. „So gut wie sicher...“ lautete die Ankündigung in der letzten Rheinschiene zum Standort der neuen cambio Station in Porz. Kurz danach wurden die Verhandlungen durch ein „Nein“ des Parkhausbetreibers beendet, so dass die Stationseinrichtung erst im Oktober

erfolgte. Die neue Station „Markt/Porz“ ist in der Philipp-Reis-Straße, gegenüber vom Busbahnhof. Dort stehen zunächst zwei Ford Ka, Preisklasse 1. Das Kölner cambio-Angebot umfasst damit 28 Stationen.

cambio trotz der Mehrwertsteuererhöhung

Auch für die fast 5.700 anderen Kölner Kunden hat cambio eine gute Nachricht: Die Preise bleiben über den 1. Januar 2007 hinaus stabil. cambio versucht mit Kosteneinsparungen die Erhöhung der Mehrwertsteuer zu kompensieren. Aktuell bittet cambio seine Kunden den monatlichen Rechnungsversand von „Postversand“ auf „Mailversand“ umzustellen, um Papier und Porto zu sparen. Spätestens Mitte 2007 ist absehbar, ob das Ziel „Kompensation Mehrwertsteuererhöhung“ erreicht wird.

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

cambio Köln
Ulrich Ferber
Maastrichter Str. 41-43
50672 Köln
Tel. 0221-9499700
E-Mail koeln@cambio-CarSharing.de
www.cambio-CarSharing.de □

Ersatzverkehr für Zollstock Gutes ÖPNV-Angebot

Bedeutsames ist geschehen: Für die eingestellte Linie 12 in Köln-Zollstock wurde ein Ersatzverkehr geschaffen, der das Prädikat „sehr gut“ verdient.

Die neue Buslinie 112 verkehrt bis tief in die Nacht und am Wochenende im dichten Takt. Es wurden zusätzliche Haltestellen geschaffen und einige Ampeln umgestellt.

Zudem endet die Linie nicht an irgendeiner Straßenbahnhaltstelle, sondern an sinnvollen Verknüpfungspunk-

ten. Die Linie 112 verbindet Zollstock mit der Stadtbahnhaltstelle Eifelwall der Linie 18 und 19, hat eine neue Haltestelle am Bahnhof Süd (!) und endet am Barbarossaplatz, wo in viele Stadtbahnlinien umgestiegen werden kann.

Da hat sich wer was überlegt und Gutes für die Fahrgäste getan.

Weiterhin wurden die Buslinien 130 und 131 verbessert. Sie fahren jetzt auch abends und wochenends im dichten Takt, um das südliche Zollstock direkt mit der Stadtbahn auf der Luxemburger Straße

zu verbinden. Die fehlende abendliche Querverbindung wurde schon früher gewünscht, leider wurde sie nie realisiert. Die Bauarbeiten auf dem Höniger Weg machen es möglich.

Eine alte Forderung des VCDs wurde hier vorbildlich erfüllt: Wenn es zu Behinderungen und Beeinträchtigungen bei Bus und Bahn kommt, dann muss der Fahrgast einen qualitativ gleichwertigen Ersatz erhalten.

Roland Schüler □

Ein Nachruf

Abschied von einer alten Straßenbahn

Im Sommer fuhr der letzte 8-Achser auf den Kölner Straßenbahngleisen. Wenn man ein Leben lang etwas wie selbstverständlich erlebt hat, erkennt man oft erst den Wert, wenn es nicht mehr da ist. So geht es mir jetzt mit den guten alten „8-Achsern“, den alten Straßenbahnen der KVB.

Als ich geboren wurde, hatten die ersten Bahnen bereits zwei Dienstjahre hinter sich. Nun kam das „Aus“ nach 43 Jahren. Ich hatte mich schon so an die Bahnen gewöhnt, dass ich mir das gar nicht vorstellen konnte.

Viele Jahre waren sie mein Begleiter – oder besser Transportmittel. Zur Schule, Ausbildung und lange Zeit auch zur Arbeit; auf verschiedenen Strecken und zu verschiedenen Zwecken. Dabei haben wir die 8-Achser einige Zeit verschmäht. Als Ende der 70er Jahre die „modernen“ neuen Stadtbahnwagen kamen, haben wir auf dem Weg zur Schule manche alte Bahn fahren lassen, um eine „Neue“ zu benutzen. Aber interessanterweise alterten die modernen Wagen schnell vor sich hin, während die eigentlich „Alten“ irgendwie zeitlos blieben. Und dann die Sitze. Es ist ja schon vieles über die angeblich preußischen Sitzreihen in den 8-Achsern gelästert worden. Aber als die Beine länger wurden und die Knie in den neuen Wagen ständig aneinander stießen, wusste man die alte Sitzordnung schnell zu schätzen.

Ähnlich ging es dann später, als ein Kinderwagen mit auf Fahrt gehen sollte. Ein ordentlicher Platz ist in den Stadtbahnwagen erst wieder in den ganz neuen 4000er vorgesehen (die mit den gelben Stangen) und der Einstieg in die ersten Stadtbahnwagen war durch die Höhe meistens eine Qual, da kaum eine Haltestelle auf gleichem Niveau war. Unverständlich auch, wieso die breiten Türen durch eine Stange für Kinderwagen fast unbenutzbar gemacht wurden. Großartige Möglichkeiten hat auch der hinterste Teil in den Oldtimern geboten. Mehrere Fahrräder – kein Problem. Und ganze Umzüge sollen ja schon mit den Bahnen gemacht worden zu sein.

Na, ja. Jetzt ist erst mal Schluss mit der Nostalgie. Mit viel hellem Licht und Klimaanlage ist der vermeintliche Komfort auf dem Vormarsch. Auch wenn die Klimaanlage eher selten funktionieren, und das Streckennetz erst für die hohen Stadtbahnwagen komplett ausgebaut werden muss – um damit für die Niederflurbahnen unbenutzbar zu werden. Schade eigentlich! Jetzt ist unser erstes Kind schon 18 und der Ausbau immer noch nicht durch. Vielleicht haben meine Enkel mal was davon. Der Dom ist ja auch nicht direkt fertig gewesen.

Noch mal zurück zu den Sitzen – inzwischen haben die Benutzer von Bussen und Bahnen ja auch die Vorteile wieder erkannt. Zwar sind gepolsterte Sitze etwas bequemer, aber nur solange das Polster sauber und nicht aufgeschlitzt ist.

Immerhin gibt es noch ein Exemplar im Museum in Thielenbruch zu besichtigen und ein spezieller Umbau fährt als Partywagen durch und um Köln. Der ein



Der 8-Achser unterwegs im Stadtwald

oder andere hat vielleicht noch die Gelegenheit, ein paar Exemplare in Konya/Türkei zu erleben. Dort weiß man die robusten Fahrzeuge noch zu schätzen. Ganz abgesehen davon ist diese Bahn auch bei Modellbahnern sehr beliebt.

Liebe „8-Achser“! Vielleicht bin ich ja schon zu alt. Aber ich kann mich schlecht von Euch trennen. Schließlich sind mir die Worte an den Türen in ewiger Erinnerung: „Wagen hält nur auf Anforderung“. Und ich habe das nicht angefordert.

Rüdiger Pohl □

Neuer S-Bahn-Haltepunkt Weiden-West Jetzt fährt auch ein Bus

Die neu geführte Buslinie 965 verbindet seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 den neuen Frechener Stadtteil Grube Carl mit der Frechener Innenstadt und dem zentralen Omnibusbahnhof sowie dem vor einem halben Jahr eingerichteten S-Bahn-Halt Weiden-West. Damit wurde eine direkte und attraktive Verbindung geschaffen, die nicht nur für den Einkauf in der Frechener Innenstadt genutzt werden kann, sondern auch für zahlreiche Berufspendler im Gewerbegebiet Europark hoch interessant ist. Sie bietet Umsteigemöglichkeiten in die S-Bahn sowie die Stadtbahnlinie 1 von Weiden-West über

Neumarkt nach Bensberg. Folgende Taktzeiten gelten:

- montags bis freitags ein 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten (6-9 Uhr und 16-19 Uhr) und ein 60-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten,
- samstags ein durchgehender 60-Minuten-Takt.

Diese Taktfrequenz entspricht dem geltenden Nahverkehrsplan für den Rhein-Erft-Kreis. Eine mögliche Taktverbesserung ist abhängig von der Akzeptanz der neuen Linie.

Hans-Georg Kleinmann □

Mülheimer Fahrrad Gruppe

Rückblick: Juni bis November 2006

Köln, eine fahrradfreundliche Stadt? Wir haben noch Wünsche. Deshalb stellen wir einen Bürgerantrag. Wir beantragen, dass das Amt für Straßen und Verkehrstechnik angewiesen wird, einmal monatlich eine Pressemeldung an die lokale Presse und die Verkehrsvereine (ADFC, VCD, mfg etc.) herauszugeben, in der die aktuellen Aktivitäten der Verwaltung in Sachen Fahrradverkehr in Köln dargestellt werden. Die Vorlage wird im Beschwerdeausschuss verhandelt. Vorab ist aber der Stellungnahme der Verwaltung zu entnehmen, dass man glaubt, die Öffentlichkeit bereits ausreichend zu informieren.

Schrotträder im öffentlichen Straßenland

Wir nehmen mit der Kölner Außenwerbung GmbH (KAW) Kontakt auf und bemängeln den schlechten Zustand vieler Radständer mit Werbeschildern. Die werden in der Regel von der KAW vermarktet. Dort hängen oft Schrotträder monate- und jahrelang herum, ohne entfernt zu werden. Auch Unkraut und Abfall wird unserer Meinung nach viel zu selten entfernt. Die KAW weist die Vorwürfe von sich: Die Schrotträder als Schrott zu deklarieren und zu entfernen, sei Aufgabe des Ordnungsamts und der Abfallwirtschaftsbetriebe. Und da scheine es an der klaren Linie zu fehlen, bis zu welchem Zeitpunkt ein Rad ein Fortbewegungsmittel ist und ab wann Schrott oder Abfall. Wir bleiben am Ball.

Verkehrsprojekte

Einmal mehr ist die schlechte Zufahrt und Ausschilderung der Radwege auf die Mülheimer Brücke unser Thema. Wir fragen beim Amt für Straßen und Verkehrstechnik nach, ob der Radverkehr jetzt ernsthaft über den Wohnmobilparkplatz vor dem Jugendgästehaus geführt werden soll. Bei einer Ortsbesichtigung werden wir uns einig, dass das so nicht bleiben kann und besprechen bessere Lösungen. Als erster Schritt wird der Radverkehr zur Mülheimer Brücke vom Dom kommend jetzt

links am Axa-Hochhaus vorbeigeführt. Dabei wird der Gehweg mitbenutzt. Man kommt am alten Riehler Bad vorbei damit flüssig geradeaus auf die Brückenrampe und ist auch automatisch auf der richtigen Brückenseite.

„Wir in Mülheim“

Am 6. August stellen sich in der Mülheimer Stadthalle Bürgerinitiativen, soziale Dienste und Vereine aus dem Bezirk den Bürgern vor. Es gibt ein Bühnenprogramm, Gerd Kребber vom WDR führt durch den Nachmittag. Die Mülheimer Fahrrad Gruppe ist mit einem Info-Stand dabei. Unser erster Gast ist MdL Marc Jan Eumann von der SPD.

Velo2010

Der Kölner Expertenkreis für mehr Sicherheit im Fahrradverkehr beteiligt sich an dem von Renault ausgerichteten Wettbewerb „Safety Star“, in dem bemerkenswerte Initiativen für Verkehrssicherheit prämiert werden. In der Kategorie „Polizeiarbeit“ wird der Expertenkreis *Velo2010 – sicheres Radfahren* in Köln mit dem ersten Preis ausgezeichnet, der mit 2.500 Euro honoriert wird. In diesem Arbeitskreis sind auch ADFC und VCD vertreten.

Sprachgebrauch

Wir weisen im Gespräch mit der Kölner Polizei auf den unkorrekten Sprachgebrauch in Polizei-Unfallberichten hin: Immer wieder ist die Rede von Autofahrern, die Radfahrer *übersehen*. Wir verlangen die Vermeidung dieses Begriffs. Er stellt schlimme Unfälle verharmlosend dar. Im alltäglichen Sprachgebrauch werden nur kleinere Fehler mit der Floskel „habe ich übersehen“ entschuldigt. Verkehrsunfälle mit gravierenden Folgen sind damit nicht korrekt beschrieben. Wir wenden uns an Velo2010 und tragen die Forderung vor. Wir fordern auch, dass veralbernde Begriffe wie „Drahtesel“ oder „Pedalritter“ aus den Unfallberichten verschwinden und durch „Fahrrad“ bzw. „Radfahrer“ ersetzt werden.



Wir in Mülheim: Rüdiger Pohl (mfg) begrüßt MdL Marc Jan Eumann (SPD) am Infostand in der Mülheimer Stadthalle

Kooperationen

Die neu gegründete Ortsgruppe Bergisch Gladbach und der Kreisverband des ADFC Köln steigen in unseren Internet-Verbund ein. Zu finden unter www.ADFC-Bergisch-Gladbach.de und www.ADFC-Koeln.de.

Mängeltour durch den Stadtteil Mülheim

Ein Nachtrag: Am 4. April unternahm die Mülheimer Fahrrad Gruppe eine Radverkehrs-Mängeltour durch den Stadtteil mit Bürgermeisterin Scho-Antwerpes und Polizeipräsident Steffenhagen. Es wurden einige Gefahrenstellen für den Fahrradverkehr erkannt und zugesagt, sich um die Probleme zu kümmern. Da trotz Nachfragen bis Anfang November keine einzige Problemstelle beseitigt wurde, liegt die Vermutung nahe, dass diese und ähnliche Rundfahrten reine Pressegags ohne ernsthaften Willen zur Verbesserung sind.

Weitere Informationen

www.muelheimer-freiheit.net/mfg bietet Infos zu Projekten und Aktionen, einen täglich aktuellen Medienspiegel und Unfallmeldungen mit Radfahrerbeteiligung der Kölner Polizei.

Rolf Bauerfeind



Alle Jahre wieder Jahreszeit der Geisterfahrer

Mit Beginn der dunklen Jahreszeit fallen sie wieder über Köln her: die Geisterfahrer.

Wie aus dem Nichts sind sie plötzlich da. Ältere Damen, die aus dem Haus treten, durchfährt der Schreck. Fast unsichtbar, wie ein kalter Hauch rasen sie mit hoher Geschwindigkeit Millimeter vor ihnen auf dem Bürgersteig vorbei. So mancher Schenkelhalsbruch mag die Folge sein.

Ahnungslosen Fahrradfahrern kommen sie urplötzlich entgegen gerast – in falscher Richtung auf dem Radweg. Wenn diese im letzten Augenblick ausweichen, wird dies nicht selten noch aus heiserem Geisterschlund mit wilden Schimpfkanonaden untermalt.

Aber selbst Autofahrer sind nicht sicher vor ihnen. Sie müssen damit rechnen, dass hinter leuchtend grünen Ampeln aus der Dunkelheit kommend plötzlich Reflektoren in großer Geschwindigkeit über die Kreuzung tanzen. Auch da war wieder einer von ihnen!

Bei Dunkelheit mit Licht zu fahren, scheint bei einem großen Teil der Kölner Radfahrer völlig uncool zu sein. Kommt hohe Geschwindigkeit hinzu und wird an Orten gefahren, wo man nicht mit ihnen rechnet, wird es gefährlich. Letztendlich erwarten die lichtlosen Geisterfahrer, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer auf SIE Rücksicht nehmen und so Unfälle verhindert werden.

Aber was sagte mir einer der Geisterfahrer: „Wieso, in Köln ist es doch



Selbstbewusster Radfahrer in der Kölner Innenstadt

nachts hell genug, um auch ohne Beleuchtung genug zu sehen.“ Denn was interessiert die selbst ernannten Könige der Straße, dass ANDERE sie nicht rechtzeitig sehen?

Volker Kunstmann □

Bike+Ride Immer gefragter



Wie an der S-Bahn-Haltestelle Köln-Müngersdorf/Technologiepark (siehe Foto oben) werden die Bike+Ride-Anlagen sehr gut angenommen und sind meist ausgelastet. Nur schreien die politischen Parteien nicht so heftig nach deren Ausbau wie bei P+R-Plätzen. Dies bleibt dem VCD überlassen.

Die B+R-Anlagen an den Haltestellen müssen schleunigst dem Bedarf angepasst werden und zum Teil komfortabler ausgebaut werden (Überdachungen, Fahrradboxen).

Sonja Klug □

Radweg Aachener Straße Dauerblockade durch Baustelle

Über vier Wochen lang versperrte eine Baustelle den zentralen Radweg an der Aachener Straße in der Kölner Innenstadt (siehe Foto rechts). Wie hätten Stadtverwaltung und Presse auf eine vierwöchige Sperrung dieser Straße für den Autoverkehr reagiert? Bestimmt nicht mit Nichtstun.

Der gerade erst errichtete Radweg an der Aachener Straße zwischen Branbanter Straße und Moltkestraße war in diesem radfahrfreundlichen Herbst eine wilde Orgie von Baustellen diverser Telekommunikationsfirmen. Jede Woche wurde eine neue Baustelle eingerichtet. Und dabei auf den Radverkehr keine Rücksicht genommen. Die jeweiligen Baggerführer und Baustellenleiter scherten sich einen „Dreck“ um eine Auskunft oder verweigerten auf Nachfrage entsprechende Genehmigungen. Von der Stadtverwaltung gab es keine Unterstützung, es gab kein Baustellenmanagement.



Der vormals glatte Radweg ist nun einer Holperlandschaft gewichen, denn die Baufirmen haben natürlich den Radweg nicht ordnungsgemäß wieder hergestellt.

Roland Schüler □

Unser Ausflug am 8. Oktober 2006

Mit dem VCD ins Bergisches Land

Der diesjährige VCD-Ausflug, von Vorstandsmitglied Markus Meurer perfekt organisiert, führte uns zum Eisenbahnmuseum Dieringhausen und ins Wiehltal.

Gutes Wetter, Steinbrüche, Dampfloks, ein Schienenbus und ein Verkehrskreisler, in dem schon ein Landesminister stand, das alles gab es beim VCD-Ausflug am 8. Oktober ins Wiehltal.

Herbstfest in Dieringhausen

In zwei Gruppen machten wir uns an einem schönen Sonntagmorgen im Oktober vom Kölner Hauptbahnhof aus auf den Weg. Bei anregenden Gesprächen durch wunderschöne Landschaft erreichten wir das gut besuchte Fest „Herbstdampf in Dieringhausen“ mit allerlei Dampfloks und einem großen Trödelmarkt für Bahnfreake. Besonders die Kinder erfreuten sich an Mitfahrten auf dem schnaubenden Dampfross.

Das Fest fand unweit des Bahnhofs statt, dessen glorreiche Vergangenheit als großer Bahnknoten noch zu erahnen ist. Auch wenn die riesige Bahnhofshalle inzwischen sehr öd und leer wirkt.

Fahrt mit der Wiehltalbahn

Etwa 15 Mitglieder und Freunde des VCD Köln und Umgebung zuckelten dann noch im historischen Schienenbus auf der nicht minder historischen Wiehltalbahn bis Wiehl. Die Wiehltalbahn erhält die Strecke mit einem regelmäßigen



Dampfloks in Dieringhausen

Ausflugsverkehr am Wochenende von Frühjahr bis Herbst. Auch wenn dies Herrn Oliver Wittke, Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen, gegen den Strich geht. Dieser stand nämlich noch vor Kurzem im Kreisel und wettete gegen die Museumsbahnbetreiber: Nein, hier werde man keinen Bahnübergang zur Verbindung in die Innenstadt finanzieren, wo doch die Strecke stillgelegt gehört.

Das sehen viele anders und so werden die Autofahrer noch eine Zeit lang den nur 200 Meter entfernten, bereits vorhandenen Bahnübergang benutzen müssen.



Provinzposse in Wiehl: Kreisverkehr und fehlender Bahnübergang

Sonderhalt beim Steinbruch

Nur für uns legte der Zug auf der Rückfahrt einen Sonderhalt ein, so dass wir auf offener Strecke aussteigen und unter fachkundiger Führung den riesigen historischen Steinbruch Karl Kohlmeier und die Steinbreche in Alperbrück besichtigen konnten. Wir sahen eine Landschaft wie in Karl-May-Filmen, während uns Natur und Kulturgeschichte des Wiehltals näher gebracht wurden.

Die Verbindung von Eisenbahn und Steinbrucharanlagen war einst ein wichtiger Grund für den Bau der Strecke und das Hauptmotiv zur kürzlich erfolgten Eintragung der Strecke in die Denkmalliste. Die Wanderung mit denkmalkundiger Führung zur noch gut erhaltenen



Das Turmgebäude der Steinbreche in Alperbrück

Steinbreche und zum Steinbruch gaben uns einen lebendigen Eindruck eines Beispiels vom Aussterben der Industrie, der wie im Wiehltal bis in die 60er Jahre dieses Jahrhunderts Landschaft und Menschen vielerorts geprägt hat.

Ein eindrucksvoller und schöner Tag für alle Mitreisenden.

Unser nächster Ausflug

Unsere Ausflüge in die Umgebung von Köln sind eine gute Gelegenheit, den VCD Köln kennen zu lernen und stießen bislang auf gute Resonanz.

Leider stehen zum Druckzeitpunkt dieser RHEIN-SCHIENE das Ziel und der Termin der nächsten Reise ins Umland noch nicht fest. Wir werden aber rechtzeitig auf unserer Homepage (www.vcd-koeln.de) darüber informieren.

Noch komfortabler: Lassen Sie sich auf einer Interessiertenliste eintragen. Schicken Sie Ihre E-Mail-Adresse an info@vcd-koeln.de. Wir benachrichtigen Sie unverzüglich, sobald Ziel und Zeitpunkt des nächsten Ausflugs feststehen.

Eberhard Blocher



Aufruf

Eine Spende ...

... zu Gunsten des VCD Kreisverbands Köln und Umgebung trägt dazu bei, dass unsere Service-Leistungen wie der Nachtfahrplan oder die RHEIN-SCHIE-NE erhalten bleiben.

Ab 10,00 Euro pro Jahr auf unser

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

erhalten Sie eine steuerlich abzugsfähige Spendenbescheinigung.

Vielen Dank!

5. September 2006

Kreismitglieder- versammlung

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

Zukünftige Arbeitsschwerpunkte werden die Erhöhung der Radroutenqualität, die Durchsetzung von EU-Luftreinhalte- und Lärminderungsplänen, die Verkehrserschließung des großen schwedischen Möbelhauses in Ossendorf und natürlich die Verbesserung des Nahverkehrs in allen Bereichen, also Fahrplänen, Tarifen, Liniennetzen, sein.

Beim traditionell anschließendem kleinen Imbiss mit Kölsch wurde über all diese Themen lebhaft diskutiert.

Kay Queetz

Rätselecke

Auflösungen

Die richtigen Antworten zu den Fragen auf Seite 24 lauten:

1.c), 2.b), 3.c), 4.c), 5.a), 6.b), 7.a), 8.a), 9.c), 10.a), 11.b), 12.c), 13.c), 14.b).

Kontakte – Infos – Hilfe

Stadt Köln

Verkehrsüberwachung (= Abschleppwagen)
Fahrradbeauftragter (Thorsten Claußen)

0221 - 221-2 73 36

0221 - 221-2 71 31

Thorsten.Claussen@Stadt-Koeln.de

NRW-Hotline

Fahrplanauskunft alle Busse und Bahnen in NRW (auch KVB)

01803 - 50 40 30 (9 Cent/Minute)

Deutsche Bahn AG

Internet
Rufnummernauskunft der DB
Reiseservice (Auskunft + Fahrkarten)
Dasselbe für Bahncard-Inhaber
Elektronische Auskunft DB

www.bahn.de

030 - 297-0 (auch Schalteröffnungszeiten)

11 8 61 (39 Cent/Minute)

01805 - 34 00 35 (12 Cent/Minute)

0800 - 1 50 70 90 (gratis aus dem Festnetz)

01805 - 22 11 00 (Mobilfunk, kostenpfl.)

01805 - 19 41 95 (12 Cent/Minute)

01805 - 23 45 66 (12 Cent/Minute)

01805 - 15 14 15 (12 Cent/Minute)

Beschwerden DB

Vandalismus bei DB (BGS)

Radfahrer-Hotline DB

KVB

Internet

Telefonzentrale

Vandalismus bei KVB

Beschwerden

www.kvb-koeln.de

0221 - 547-0

0221 - 547-12 34

0221 - 547-33 60

Verkehrsverbände

AVV – Aachener Verkehrsverbund
RVK – Regionalverkehr Köln GmbH
VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS – Verkehrsverbund Rhein-Sieg

www.avv.de

www.rvk.de (Tel.: 0221 - 1637-0)

www.vrr.de

www.vrs-info.de (Tel.: 0221 - 2 08 08-0)

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Verbraucherzentrale NRW

www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de

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

Verkehrsiniciativen

VCD (Bundesverband, Service)
VCD-Kreisverband Köln & Umgebung
ADFC Köln

www.vcd.org

www.vcd-koeln.de

www.adfc-koeln.de (Tel.: 0221 - 32 39 19)

adfc-koeln@netcologne.de

www.bpc.de/ask

www.pro-bahn.de

ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln
Pro Bahn

Sonstiges

Verkehr allgemein

www.nahverkehr-online.de

www.verkehrsinfo.nrw.de

Anzeige

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** Unser Büro ist an drei Tagen in der Woche besetzt. Die aktuellen Uhrzeiten und Termine erhalten Sie unter unserer Rufnummer (02 21) 7 39 39 33.
- Vorstandssitzungen** Einmal monatlich dienstags um 20 Uhr im VCD-Büro. Als nächste Termine sind geplant:
16. Januar, 27. Februar,
20 März, 17. April,
8. Mai
Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen!
- Arbeitskreise** Sie suchen Ansprechpartner für ein Verkehrsproblem? Sie möchten in einem bestehenden Arbeitskreis mitwirken oder einen neuen gründen? Oder Sie möchten ganz einfach mehr über den VCD und die Arbeit des Kreisverbandes Köln und Umgebung erfahren?
Ein Anruf im VCD-Büro oder eine Anfrage per E-Mail führt zu den gewünschten Informationen.

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 bleibt den AutorInnen überlassen.

Anzeige

26. Januar 2007

Neujahrstreffen des VCD Köln & Umgebung

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

am **Freitag, den 26. Januar 2007**,
ab 20 Uhr im Café Elefant,
Weißenburgstraße 50, Köln-Agnesviertel.

Sparen mit dem VCD Seminare für Autofahrer, Bus- und Bahnbenutzer

Eine neue Zusammenarbeit zwischen dem VCD und der VHS-Köln ermöglicht zwei Seminare im VHS-Haus am Neumarkt:

- **Sparen beim Autofahren**
Spritsparen und mehr
Voraussichtlicher Termin:
Mittwoch, 9. Mai 2007,
20.00 bis 21.30 Uhr
- **Sparen beim Bus- und Bahnfahren**
Wie finde ich das günstigste Ticket im Verkehrsverbund und bei der Deutschen Bahn?
Voraussichtlicher Termin:
Mittwoch, 23. Mai 2007,
20.00 bis 21.30 Uhr

Genaue Informationen Anfang des Jahres auf:
www.stadt-koeln.de/vhs oder
www.vcd-koeln.de unter *Presse/Aktuelles*
Kay Queetz

Frühjahr 2007 Weitere Termine

16. April 2007
Redaktionsschluss der nächsten RHEIN-SCHIENE.

16. Juni 2007
Mitgliederversammlung des VCD Kreisverbands Köln und Umgebung. Tagesordnung, Ort und Zeitpunkt werden in der nächsten RHEIN-SCHIENE bekannt gegeben.

Noch mehr Infos zum VCD gewünscht?

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

Wir haben zwei Angebote für Sie:

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



Im Juni 2006 wird der VCD 20. Deshalb können Sie bis 31. Dezember 2006 für nur 22 Euro VCD-Mitglied werden – es lohnt sich!

Ja, ich trete dem VCD zum 01. . 2006 bei.

Jubiläumsmitgliedschaft

Jahresbeitrag
22 Euro

Ich zahle trotzdem den regulären Beitrag für die

- Einzelmitgliedschaft** 44 Euro
und erhalte als Dankeschön ein **VCD-Ampelmännchen** als Reflektoranhänger.
- Familienmitgliedschaft** 55 Euro
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- Juristische Person** (Firmen, Vereine usw.) 111 Euro

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

Name (oder Firma, Verein usw.)

Vorname

Straße und Hausnummer

PLZ und Wohnort

Geburtsdatum

E-Mail

tags

abends

Datum und Unterschrift

Einzugsermächtigung

- Ich helfe Verwaltungskosten sparen.** Deshalb ermächtige ich
- den VCD e.V., den Jahresbeitrag
- die VCD Umwelt & Verkehr Service GmbH, die Versicherungsbeiträge bis auf Widerruf zum jeweiligen Fälligkeitstermin (Folgebeiträge am 1. des jeweiligen Monats) zu Lasten des folgenden Kontos einzuziehen:

Konto-Nr.

Bankleitzahl

Geldinstitut

KontoinhaberIn

Datum, Unterschrift KontoinhaberIn

Rätselecke

Wo? Wie? Was?

Im Rahmen eines Projekts „Mobilitätserziehung an Grundschulen“ stellte uns das Österreichische Bundesministerium für Verkehr verschiedene Materialien zur Verfügung, unter anderem 700 Fragekarten. Wie bereits in früheren Ausgaben der RHEIN-SCHIENE wollen wir hier einige dieser Fragen vorstellen, die Auflösung finden Sie auf Seite 21.

1. Welche Verkehrsmittel benutzten die „Drei Heiligen Könige“?
 - a) Esel
 - b) Pferde
 - c) Kamele
2. Wie viele Wege legen Kinder durchschnittlich zu Fuß zurück?
 - a) Jeden zweiten Weg
 - b) Jeden dritten Weg
 - c) Jeden vierten Weg
3. Wie viel sicherer sind öffentliche Verkehrsmittel im Vergleich zu Autos?
 - a) 5 mal sicherer
 - b) 10 mal sicherer
 - c) 15 mal sicherer
4. Seit wann gibt es in Österreich die Autobahn-Vignette?
 - a) Seit 1994
 - b) Seit 1996
 - c) Seit 1997
5. Wie viele Kilometer legt ein erwachsener Fußgänger in einer Stunde durchschnittlich zurück?
 - a) 4 bis 5 Kilometer
 - b) 5 bis 6 Kilometer
 - c) 6 bis 7 Kilometer
6. Wie viele Kilometer in der Stunde beträgt der Rekord beim 100-Meter-Sprint?
 - a) 30 km/h
 - b) 40 km/h
 - c) 100 km/h
7. Wie schnell kann der Hochgeschwindigkeitszug TGV fahren?
 - a) 515 km/h
 - b) 615 km/h
 - c) 715 km/h
8. Womit wird ein Cable Car angetrieben?
 - a) Mit Drahtseilen
 - b) Mit Zahnrädern
 - c) Mit Strom
9. Was müssen Skater beachten?
 - a) Anstandsregeln
 - b) Rechtschreibregeln
 - c) Verkehrsregeln
10. Wo darf man mit dem Rad nicht freihändig fahren?
 - a) Im Straßenverkehr
 - b) In Hof und Garten
 - c) Im Wald
11. Wer fährt am häufigsten mit dem Auto?
 - a) Kinder bis 14 Jahre
 - b) Männer mittleren Alters
 - c) Frauen bis 25 Jahre
12. Wie viele Menschen wurden im Jahr 2001 in Österreich bei Straßenverkehrsunfällen verletzt?
 - a) Über 36.000 Menschen
 - b) Über 46.000 Menschen
 - c) Über 56.000 Menschen
13. Welche Entdecker umsegelte erstmals die Welt?
 - a) Heinrich der Seefahrer
 - b) Vasco da Gama
 - c) Ferdinand Magellan
14. Wer entdeckte als Erster Amerika?
 - a) Die Kelten
 - b) Die Wikinger
 - c) Die Spanier