



RHEIN- SCHIENE

Zeitschrift für Verkehrspolitik
in Köln und Umgebung

In dieser Ausgabe:

- Ärgerampeln für Fußgänger und Radfahrer
- Umgestaltung Eigelstein
- Autofreie Siedlung
- VCD-Konzepte: Breslauer Platz, Bonner Straße, Ebertplatz



Anzeige



Neu gestalteter Weg zur Hohenzollernbrücke in Deutz

Editorial

Liebe Freundinnen und Freunde,

wieder ist ein Jahr vergangen und die **Jahreshauptversammlung** des VCD-Kreisverbands Köln & Umgebung steht an. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme und anregende Diskussionen mit unseren Mitgliedern. Der Termin ist der 19. Juni, Einladung siehe Seite 28.

An Themen ist kein Mangel, wie an dieser Ausgabe der RHEIN-SCHIENE zu sehen ist. Nur eine kleine Auswahl:

- Wird sich **IKEA** mit einer Stadtbahnlinie in Köln-Ossendorf verewigen? Auf den Seiten 4 und 5 wird das VCD-Konzept dazu vorgestellt.
- Kann die Planung für die **Bonner Straße** unsere Vorstellungen von besseren ÖPNV-Anschlüssen bei gleichzeitigem Begrenzen des motorisierten Individualverkehrs erfüllen? Auch hierzu hat der VCD seine Vorstellungen in die politische Diskussion eingebracht, siehe Seite 7.
- Haben Vorschläge aus unserer Mitgliedschaft, **Ampeln** und deren Schaltungen für Fußgänger und Radfahrer weniger ärgerlich zu machen, eine Chance? Mehr dazu und einen Fragebogen auf den Seiten 14 und 15.

Apropos Radfahrer: Wer sich aus Richtung Deutz der Hohenzollernbrücke nähert, kann sich seit Beendigung der Baumaßnahmen freuen: Nicht mehr von parkenden Autos behindert und auf einem glatten Untergrund (siehe Foto oben) macht das Radeln an diesem Ort jetzt richtig Spaß.

Umso unerfreulicher war dann mit dem beginnenden Frühling der Empfang auf der anderen Rheinseite: Ausgerechnet an der engsten Stelle der Verbindung zum Dom testet das zuständige Amt über viele Wochen hinweg die Möglichkeiten, die Bepflasterung stabiler zu verankern als bislang und nötigt die Radfahrer mit einem zerkratzten Schild zum Absteigen (siehe **Titelbild**). Wir hoffen, dass die Tests wenigstens zu guten Ergebnissen führen – und dass die Barrieren bald beseitigt sind.

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe!

Die Redaktion der RHEIN-SCHIENE



Inhalt

Nahverkehr

Verkehrskonzept Ossendorf: Eine Bahn zu IKEA	4
Busanbindung Weiden-West	6
SRS: Liquidation nach 20 Jahren.....	6
Stadtbahn Bonner Straße: Oberirdischer Ausbau dringend erforderlich.....	7
Sparplan für die Stadt Euskirchen.....	8
Ebertplatz: Umbau der Haltestelle	10

Radverkehr

Autofreie Siedlung: Für Fahrradfahrer beinahe optimal.....	12
Fahrradleihen in Köln	13
Bike+Ride lässt auf sich warten.....	13
Eigelstein: Ein Modell für Köln?.....	16
Mülheimer Fahrrad Gruppe: Rückblick.....	17
Raderlebnistage im Rheinland 2007	18
Fahrradkarten und -bücher: Neuerscheinungen	20
Hohenzollernbrücke: Wann kommt die Rampe?	20

Verkehr allgemein

cambio: Neue Stationen in Nippes, Bayenthal und Sülz	11
Ärger-Ampeln – zu Fuß und per Rad.....	14
Kfz-Besitz: Spannende Statistik	22

Bahnverkehr

Bedrohte Bahnstrecken im Umland	24
Neue Fahrkartenausgabe in Köln-Sülz	24

Sonderbeiträge

Feste. Feiern mit Bus & Bahn.....	9
Eifelquerbahn: Entdeckungstour durch die Vulkaneifel	22

Service

Neue Internet(t)links	25
Kontakte – Infos – Hilfe	25

VCD

Herbstausflug: Mit dem VCD nach Kohlfurt.....	23
VCD-Landesverband:	
Gegen schwarz-gelbe Auto-Verkehrspolitik	23
E-Mail-Verteiler des VCD-Kreisverbands	23
Spendenaufruf	25
VCD Köln: Kontakte	26
Impressum.....	26
Termine	27
Mitgliedsantrag	27
Einladung zur Mitgliederversammlung 2007	28

VCD-Konzept

Eine Bahn zu IKEA

Im Gewerbegebiet Ossendorf will sich ein großes schwedisches Möbelhaus ansiedeln, welches eine hohe Attraktivität hat und für viele Menschen praktische Möbel anbietet. Warum nicht auch hier mit guter ÖPNV-Anbindung?

Doch leider sieht die offizielle Planung bisher keine Straßenbahn zu „Billy“ und „Ivar“ vor. Anders als in Hannover, wo der neue IKEA-Markt mit einer Stadtbahn angeschlossen werden soll. Oder wie in Neuss-Kaarst, wo das Unternehmen eine S-Bahnhaltestelle gebaut hat.

Planungsstand Stadtbahn

Es existiert eine freigehaltene Stadtbahntrasse für eine Verlängerung der Linie 5 ab Ossendorf entlang der Hugo-Eckener-Straße, der Mathias-Brüggens-Straße und der Von-Hünefeld-Straße.

Diese Trasse, die älter ist als die aktuelle Bebauungsplanung, würde den Bereich des Coloneums und der Verwaltung der Sparkasse KölnBonn gut erschließen, nicht dagegen den geplanten IKEA-Markt. Die Entfernung von potenziellen Haltestellen zu IKEA beträgt rund 600 bis 800 Meter. IKEA würde damit großräumig umfahren. Dagegen werden entlang der stattdessen angelegten Mathias-Brüggens-Straße vorwiegend Gewerbeflächen mit recht geringen Fahrgastpotenzialen erschlossen. In diesem Bereich gibt es weder Büros noch Wohnraum in höherem Maße.

Unsere Zielvorstellung

Der Bereich IKEA inklusive der daneben geplanten vierstöckigen Bürohäuser und dem ehemaligen Flughafengelände Butzweilerhof lässt erheblich höhere ÖPNV-Fahrgastpotenziale erwarten als der Bereich Mathias-Brüggens-Straße mit seinen meist doch eher extensiv genutzten Gewerbeflächen.

Für eine gute ÖPNV-Anbindung von IKEA und der weiteren bestehenden und geplanten Gewerbegebäude hat der

VCD daher ein detailliertes Konzept entwickelt. Die wichtigsten Grundzüge werden nachfolgend erläutert sowie in der nebenstehenden Skizze veranschaulicht.

Unsere Zielvorstellung

Ziel muss es sein, die Stadtbahnstrecke nicht über die Mathias-Brüggens-Straße zu führen, sondern möglichst zentral durch die neuen Baugebiete um den IKEA-Markt. Dabei steht außer Frage, dass die Erschließung der nördlichen Von-Hünefeld-Straße mit Coloneum, Sparkasse und Netcologne gegenüber der bisherigen Stadtbahnplanung nicht verschlechtert werden darf.

Zwei Vorschläge für eine Stadtbahn

Der VCD schlägt für die Verlängerung der Linie 5 folgende neue Trasse vor: Ossendorf, anschließend Querung der HGK-Trasse (HGK = Häfen und Güterverkehr Köln) und dann weiter geradeaus nach Norden parallel zur Butzweilerstraße. Dieser Weg ist für eine Stadtbahn passend. Eine Führung durch die kleine Allee Ikarosstraße ist dagegen problematisch.

Es geht nach Westen parallel zur zukünftigen Butzweilerhofallee oder alternativ parallel zur Grundstücksgrenze IKEA, in Höhe Sparkasse nach Nordosten auf die freigehaltene Trasse entlang der Von-Hünefeld-Straße.

Haltestellen wären hierbei folgendermaßen vorzusehen:

- nördlich der HGK-Querung (als Ersatz für die bisherige, siedlungsferne Endschleife Ossendorf),
- im Bereich IKEA,
- an der Von-Hünefeld-Straße zwischen Sparkasse und Coloneum.



S-Bahn-Haltestelle Neuss-Kaarst direkt neben IKEA: Sie könnte auch ein Vorbild für Köln-Ossendorf sein.

Weiter nach Longerich!

Wichtig für IKEA und das gesamte Gewerbegebiet ist ein Anschluss an das überregionale ÖPNV-Netz. Dazu bietet sich der S-Bahnhof Köln-Longerich an. Mit der S11 und demnächst der verlängerten S6 wird ein breites Umland angeschlossen. Die Stadtbahn führt von der Von-Hünefeld-Straße geradeaus unter die Autobahn und verschwenkt dann entlang der Autobahnabfahrt in Richtung Militärring sowie anschließend in Seitenlage am Militärring entlang zum Bahnhof Longerich.

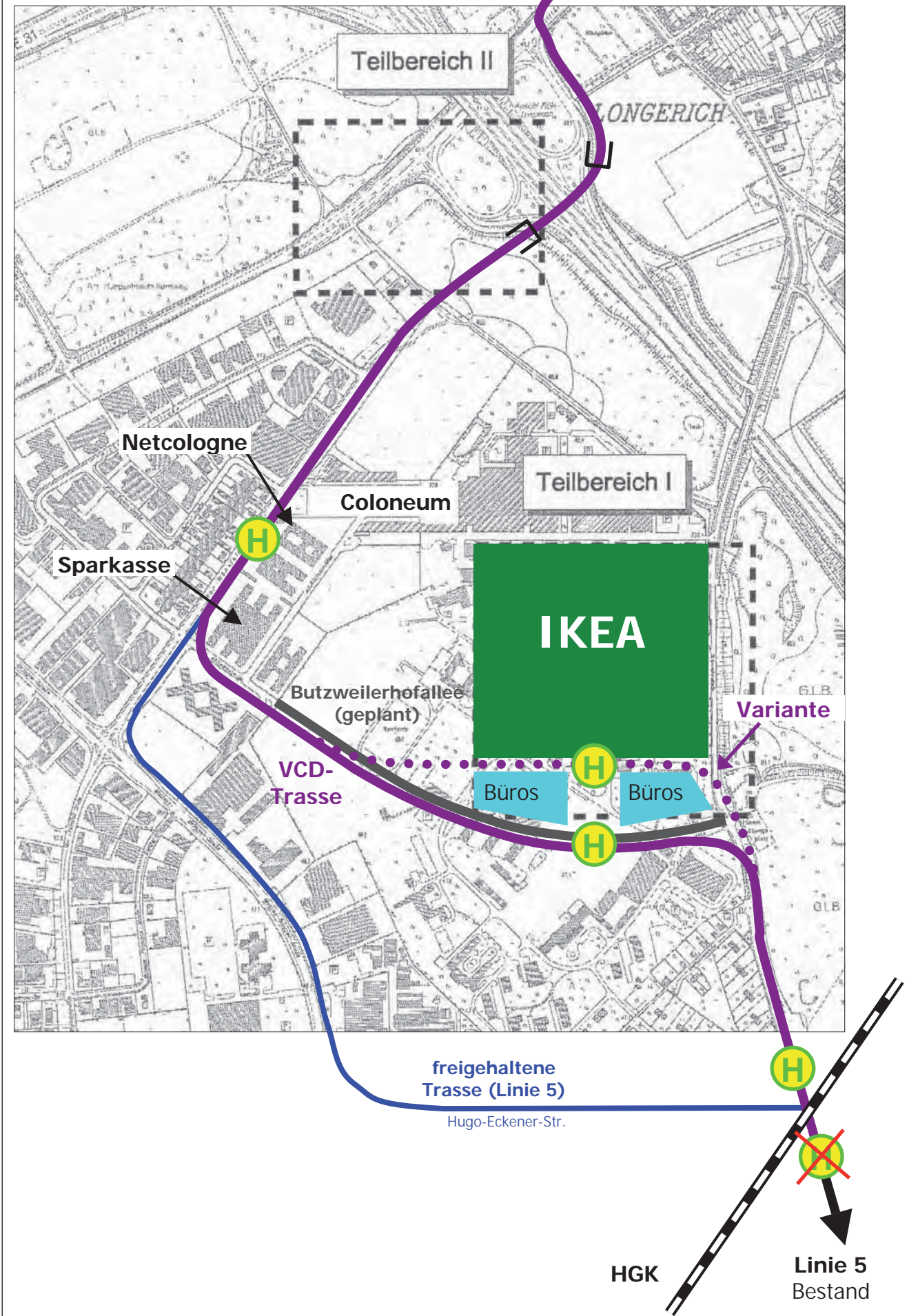
Am Bahnhof wird ein moderner Verknüpfungspunkt mit der S-Bahn und den Bussen geschaffen. Durch Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bahnsteig kann ein komfortables Umsteigen in ein attraktives überregionales Verkehrsmittel geboten werden.

Perspektivisch kann die Stadtbahn dann Richtung Chorweiler über Lindweiler geführt werden.

Roland Schüler



mögliche Weiterführung nach Longerich Bf



Frechen/Rhein-Erft-Kreis

Busanbindung Weiden-West

Die neue Busanbindung des S-Bahnhaltepunkts Weiden-West von Frechen aus hat sich bewährt, das Potenzial ist jedoch bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wurde die Buslinie 965 in Betrieb genommen. Diese Linie verbindet den Frechener Stadtteil Grube Carl über das Stadtzentrum von Frechen (Zentraler Omnibusbahnhof und Stadtbahn-Haltestelle der Linie 7) und das Gewerbegebiet Europark mit dem Verknüpfungspunkt Weiden-West (S-Bahn sowie Endhaltestelle der Stadtbahnlinie 1).

Eine Fahrgastzählung, die bereits kurz nach der Einführung des neuen Linienweges durchgeführt wurde, ergab täglich 178 Fahrgäste in Fahrtrichtung Frechen



Bus der Linie 965 unterhalb des S-Bahn-Haltepunktes

sowie 164 Fahrgäste in Fahrtrichtung Weiden-West. Die Zählung hat zusätzlich gezeigt, dass die Linienabschnitte mit der höchsten Nachfrage zwischen dem Gewerbegebiet Europark und Weiden-West sowie zwischen dem Frechener Stadtzentrum und Grube Carl liegen. Somit wurde vor allem die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet für die Pendler deutlich verbessert.

20-Minutentakt statt Stundentakt

Der VCD freut sich zwar über die positive Entwicklung, sieht aber das Potential bei weitem noch nicht als ausgeschöpft an. Zu bemängeln ist nämlich, dass es sich im Wesentlichen nur um einen Stundentakt handelt, der lediglich zu den Hauptverkehrszeiten durch zusätzlich eingesetzte Busse verstärkt wird.

Deshalb fordert der VCD, dass der Bus zumindest zu den Hauptverkehrszeiten im 20-Minuten-Takt fährt – ebenso wie die S-Bahn. Dadurch würde die Verbindung für erheblich mehr Pendler zum Gewerbegebiet Europark attraktiv und brächte auch eine spürbare Entlastung für die häufig verstopften Zufahrtsstraßen.



Bus, B&R-Anlage (mit abschließbaren Fahrradboxen), Endhaltestelle Stadtbahn Linie 1 sowie P&R-Platz

Es würde reichen, wenn der Bus nur die Strecke zwischen Weiden-West und dem Gewerbegebiet Europark bediente – allerdings dann mit einer Umstiegsmöglichkeit von und zur Buslinie 145 am Nordeingang des Gewerbegebietes, damit auch weiterhin die Frechener Stadtmitte angebunden bleibt.

Das heutige Anhängsel der Linie 965 zum neuen Stadtteil Grube Carl sollte mit einer separaten Buslinie bedient werden: Die meisten Bewohner dieses Stadtteils wollen entweder zur Frechener Stadtmitte oder zum DB-Bahnhof Horrem – die Fahrt nach Weiden-West dauert für diese Fahrgäste einfach zu lange.

Hans-Georg Kleinmann □

Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg

Liquidation nach 20 Jahren

Mit Ratsbeschluss vom Februar 2007 wurde eine Versorgungsgesellschaft für ehemalige Politiker aufgelöst.

Die SRS – Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg – war 1974 gegründet worden, um die beiden Stadtbahnstrecken von Köln nach Bonn zu bauen. Nachdem die Aufgabe erfüllt war, hätte diese Gesellschaft aufgelöst werden können. Aber wie so

oft werden solch schöne Gesellschaften nicht aufgelöst, sondern dienen über viele Jahre hinweg zur Versorgung verdienter PolitikerInnen. Wie dem Herrn Dresselhaus von der FDP, was Anfang der neunziger Jahre durch eine Aktion des VCDs an die Öffentlichkeit kam. Er war vorher für die FDP im Rat und hatte dann den gut bezahlten Posten bei der SRS angetreten.

Nachdem eine Zeitlang auf das falsche Pferd von Park+Ride gesetzt wurde, suchte die Gesellschaft seit Mitte 2005 einen neuen Sinn. Da sich ein solcher beim besten Willen nicht mehr finden ließ, wurde die SRS nun aufgelöst. Nach anderthalb Jahren Sinnkrise oder nach zwanzig Jahren Sinnlosigkeit.

Wolfgang Besser □

Stadtbahn Bonner Straße

Oberirdischer Ausbau dringend erforderlich

Die Nord-Süd-Stadtbahn soll in der dritten Ausbaustufe über die Bonner Straße bis zum Bonner Verteiler verlängert werden. Wie aber soll dann die Bonner Straße aussehen: zwei- oder verspurig?

Zurzeit werden in der Politik und der Verwaltung verschiedene Ausbauvarianten für die Bonner Straße diskutiert:

- vollständig zweispurig zwischen Marktstraße und Bonner Verteiler,
- vollständig vierspurig in diesem Abschnitt,
- zweispurig bis zum Gürtel und vierspurig zwischen Gürtel und Bonner Verteiler.

Der VCD Köln und Umgebung hält eine oberirdische Stadtbahntrasse von der Haltestelle Marktstraße bis zum Bonner Verteiler für dringend notwendig. Nur so erhält die Nord-Süd-U-Bahn ihren vollen Verkehrswert und das südliche Köln eine deutliche Verbesserung im ÖPNV. Ferner befürwortet der VCD einen zweispurigen Ausbau der Bonner Straße, weil es durch die Stadtbahn zu einer deutlichen Verlagerung vom Auto auf die Schiene kommen wird. Dies ist die Erfahrung aus weltweit allen Stadtbahnprojekten.

Dies wird noch unterstützt werden durch einen P+R-Platz am Bonner Verteiler. Ein offensives Marketingkonzept, Vorbilder gab es bei der Einführung neuer Busnetze, wird der KVB zusätzliche Kundschaft bringen.

Weiterhin können am Bonner Verteiler durch bauliche Maßnahmen die Verkehre in die gewünschte Richtung zur Bonner Straße geleitet werden.

Stadtbahntrasse nicht verzögern

Leitlinie bei der Entscheidung über den Ausbau der Bonner Straße sollte die kurzfristige Realisierung der Stadtbahntrasse sein. Diese ist jedoch bei einem vierspurigen Ausbau der Straße bedroht, etwa durch Verzögerungen aufgrund des notwendigen Grundstückserwerbs. Auch könnte es zu Problemen mit dem

Zuschussgeber kommen, weil nach Berechnungen der Stadt die frisch geförderte Rheinuferstraße entlastet würde.

Durchgangsverkehr in den Vierteln?

Das Verkehrsgutachten zeigt deutlich auf, dass es keine nennenswerte Verlagerung des Autoverkehrs bei einem kompletten zweistreifigen Ausbau der Bonner Straße in die Viertel gibt.

Die umliegenden Viertel haben heute schon eine gute Voraussetzung, den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Anders als beispielsweise Ehrenfeld und Kalk, die vielfach mit den umliegenden Stadtteilen verbunden sind, haben die Viertel um die Bonner Straße natürliche Barrieren gegen einen möglichen Durchgangsverkehr. Der Rhein im Osten, der Vorgebirgspark im Westen, der Äußere Grüngürtel im Süden und der Bahndamm im Norden lassen sich nur auf wenigen Hauptstraßen überwinden.

Zudem gibt es von den Vierteln nur wenige Zufahrten auf die Hauptachsen wie die Rheinuferstraße oder den Militärring. Dies begünstigt deutlich das Verbleiben des Durchgangsverkehrs auf den Hauptstraßen.

Ferner sind für die Viertel bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt worden, so in Marienburg, dem Viertel zwischen Rheinuferstraße, Gürtel, Bonner Straße und Militärring. Für andere Viertel sind diese Maßnahmen

beschlossen. Für das Viertel nördlich des Gürtels (bis zu Schönhauser Straße, Rheinuferstraße und Bonner Straße) hat die Bezirksverwaltung Rodenkirchen bereits ein gutes Verkehrsberuhigungskonzept vorgeschlagen.

Teilweiser vierspuriger Ausbau?

Wie kann bei einem teilweise vierspurigen Ausbau der Knoten Bonner Straße/Gürtel funktionieren? Der herangeführte Autoverkehr wird sich dann auf den Gürtel verteilen müssen. Diese Folge kann durch eine vorausschauende Verkehrspolitik vermieden werden, die den Autoverkehr nicht in die Stadtteile zieht, sondern vor den Siedlungsgebieten ableitet.

Stadtbahntrasse nach Rondorf und Meschenich verlängern

Der VCD sieht einen weiteren wirkungsvollen Schritt zur Reduzierung des Autoverkehrs und zur Verbesserung der Luftqualität im Kölner Süden in der Verlängerung der Stadtbahn von der Bonner Straße zu den Siedlungsschwerpunkten Rondorf und Meschenich. Die Aufteilung zwischen den Verkehrsmitteln im Kölner Süden würde sich deutlich verbessern.

Roland Schüler



Anzeige

Nahverkehrsplan

Sparplan für die Stadt Euskirchen

Die Stadt Euskirchen hat von ihrem Recht Gebrauch gemacht, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen, sie muss nämlich nicht, aber eine jährliche Pauschale von 150.000,00 € vom Land lockt. Und damit ist es möglich, einen städtischen Mitarbeiter abzustellen, den Status Quo der letzten Takt- und Tarifänderungen festzuschreiben. Diese Änderung enthielt bereits wesentliche Verschlechterungen für die Fahrgäste:

Vom 20-Minuten-Takt auf 30-Minuten-Takt, Linienänderungen, manche Ortschaften werden kaum noch angefahren, manche nur noch im Stunden-takt.

Nimm dir Zeit ...

Aberwitzig ist in der Beschreibung des NVP, dass der ÖPNV eine wesentliche Rolle bei der „Stärkung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort“ übernehmen soll, gleichzeitig aber samstags die Bedienung der Busse sogar vor 14.00 Uhr auf einen 60-Minuten-Takt umgestellt wird und andere Linien komplett eingestellt sind (Verkehrsnachfrage Einkauf: 42 %).

HVZ, NVZ, NaVZ?

Inzwischen muss ein Fahrgast wissen, in welcher Verkehrszeit er sich befindet, um eine ungefähre Ahnung des momentanen Taktes zu haben. Kleines Zwischenspiel: Versuchen Sie doch jetzt einmal, herauszufinden, in welcher Verkehrszeit Sie sich momentan befinden:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): montags bis freitags 6.00 bis 8.30 Uhr und 12.00 bis 14.00 Uhr, 20-Minuten-Takt,
- Normalverkehrszeit (NVZ): 8.30 bis 12.00 Uhr und 14.00 bis 21.00 Uhr, 30-Minuten-Takt,
- Schwachverkehrszeit (SVZ): samstags 7.00 bis 21.00 Uhr, 60-Minuten-Takt,
- Nachtverkehrszeit (NaVZ): freitags und samstags 21.00 bis 1.00 Uhr, 60-Minuten-Takt,

- Wochenendverkehrszeit (WVZ): sonn- und feiertags 9.00 bis 20.00 Uhr, 60-Minuten-Takt.

O.K. die letzten beiden kann man noch gut unterscheiden, aber bei den anderen sind Sie ohne Zeitangaben sicher auch unsicher geworden. Im NVP wird dies in einem Nebensatz als „uneinheitliches Bedienungsbild“ beschrieben und als Folge eines „wirtschaftlich optimierten Angebotes“.

Frühaufsteher

Seit der Fahrplanumstellung 2005/06 sind die Frühbusse vor 6.00 Uhr weggefallen, da hiermit nur 6.000 Personen befördert wurden. Auch das war ein Skandal, der aber inzwischen wieder relativiert wird, da die Busse wieder eingesetzt werden sollen. (VerkehrsnachfrageArbeit und Ausbildung: 17 %)

AST ab, ab 21.00 Uhr

Ebenfalls dem neuen Euskirchener Stadtsymbol, dem Sparschwein, zum Opfer gefallen sind die Fahrten mit dem Anrufsammeltaxi (AST) nach 21.00 Uhr. Theater, Kino, Disco, also alles, was länger in den Abend geht, wird teuer oder gefährlich, es sei denn, man hat eventuell noch rüstige, flexible Eltern. Einen Nachtfahrplan in Euskirchen kann man prima als einseitigen Notizzettel benutzen.

Hohe Qualität = guter Kundenservice?

Interessant ist auch die Beschreibung der Ausstattung der neuen Busse und des Personals. Angefangen mit Maximalanforderungen für die neuen Stadtbusse, über die Ausstattung der Gebrauchtfahrzeuge der Ergänzungslinien in die umliegenden Ortschaften bis hin zu zwölf Jahre alten Bussen für die Schülerfahrten ist alles enthalten. Hier kann sich jeder seine eigenen Gedanken zur Wertigkeit machen. Aber in allen Bussen sitzt bislang Personal, sprich Fahrer

oder Fahrer. Es kann doch nicht sein, dass mit der neuen Ausschreibung all die netten, weltoffenen, tarifkundigen, verkehrsrechtlich überzeugenden und takthaltenden Urgesteine ausgerottet werden sollen? Nein! Die Panik ist unbegründet, denn entgegen der Spitzenqualität bei den Bussen braucht das Personal nur ausreichend ausgebildet und geschult zu sein, ausreichend deutsch reden und schreiben zu können. Knapp ausreichend oder gut ausreichend – fast befriedigend?

Eine wichtige „kundenorientierte Verkehrsdurchführung“ ist folgende: Das Personal soll nun mit Namensschildern bestückt werden. Dann kann ich mich persönlich bedanken bei dem Busfahrer mit 15 Dioptrien auf der Nase, der letzten Winter in den Abendstunden bei dickem Nebel auf einer viel befahrenen Bundesstraße 50 Meter zurücksetzte, um doch noch richtig abbiegen zu können, und schließlich in einwandfreiem Deutsch die Haltestelle falsch ansagte.

Beschwerdenetz

Vielleicht bin ich dann aber wieder so sprachlos, dass ich zu Hause lieber den Computer anwerfe und im Internet unter www.sveinfo.de unter dem Stichwort „Kundendialog“ die Möglichkeit wahrnehme, eine Anregung zu schreiben, Beschwerden sind immer so negativ.

Lissy Sürth



Anzeige

20 Jahre VRS

Feste. Feiern mit Bus & Bahn

20 Jahre VRS – das bedeutet: 20 Jahre einheitliche Tickets und Preise, 20 Jahre aufeinander abgestimmte Fahrpläne und 20 Jahre gemeinsame Informations- und Serviceleistungen der Verkehrsunternehmen im Verbund! Mit elf spannenden Aktionen feiert der VRS jetzt den runden Geburtstag – Aktionen für Groß und Klein, für Jung und Alt, für Singles und Familien, kurz: für alle, die Ziele haben...

Unter dem Motto „Einsteigen! Entdeckungen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ wandert eine Fotoausstellung mit Aufnahmen des Fotografen Siegwald Schmitz durch unsere Region: künstlerische Fotos von Haltestellen, aber auch Zielen im VRS. Vom 30. Mai bis zum 15. Juni macht die Ausstellung Station im Kreishaus Euskirchen. Es folgen: Gummersbach, Siegburg, Bergisch Gladbach, Bergheim, Köln, Leverkusen und Bonn. Alle Fotos kann man kaufen, der Erlös kommt Kindernöte e. V. zugute. Der ehrenamtlich betriebene Verein aus Köln-

Chorweiler leistet mit seinem Straßen-Kinder-Projekt und einer Roma-Schule eine vorbildhafte und bereits mehrfach ausgezeichnete Integrationsarbeit.

Aktiv60 WalkingDays – fünf Touren durch den VRS

Seit Jahresbeginn bietet der VRS Menschen ab 60 Jahre ein attraktives Abo an – das Aktiv60Ticket. Zum 20. Geburtstag veranstaltet er in Zusammenarbeit mit dem Deutschen NordicWalking-Verband die Aktiv60 WalkingDays: Fünf verschiedene Touren führen quer durch das Verbundgebiet. Die Auftakttour zur Eröffnung des „Wupper-Begleitweges“ erfolgt sogar mit prominenter Unterstützung: Olympiasiegerin Heide Ecker-Rosendahl begleitet die sportlich Aktiven. Alle, die sich anmelden, erhalten übrigens kostenlose TeilnehmerTickets zur An- und Abreise sowie ein „Walking Set“ für unterwegs – solange der Vorrat reicht.

Spaß für Kids auf Schloss Drachenburg

Auch die Kleinen können mitfeiern, denn am 24. Juni ist auf Schloss Drachenburg bei Königswinter der Drache los: In fünf kostenlosen Workshops können Kinder und Jugendliche unter Anleitung eines professionellen Drachenbauers außergewöhnliche asiatische Drachen basteln, die anschließend gemeinsam in den blauen Himmel aufsteigen. Dazu sorgt ein sportliches und kreatives Programm für anhaltende Spannung. Planungsbedingt müssen interessierte Eltern ihre Kinder bis zum 4. Juni anmelden.

Weitere Informationen zu allen genannten und weiteren Aktionen, wie der großen ÖPNV-Rallye im Juli, erhalten Sie im Programmheft, das in den Kundencentern der Verkehrsunternehmen erhältlich ist oder unter www.vrsinfo.de heruntergeladen werden kann.

VRS



Anzeige

Ebertplatz

Umbau der Haltestelle

Die Haltestelle Ebertplatz ist einer der wichtigsten Bahnhöfe im Kölner Stadtbahnnetz. Sie verbindet den Kölner Norden und das rechtsrheinische Mülheim mit dem Innenstadtnetz. Eine fahrgastfreundliche Gestaltung ist daher besonders wichtig.

Seit der Trennung in Teilnetze für Niederflur- und für Hochflurfahrzeuge ist der Ebertplatz der Hauptumsteigepunkt. Seitdem versucht die KVB, Bahnen gleichzeitig an den Mittelbahnsteigen halten zu lassen. Hektisch bahnen sich dann die Umsteiger den Weg von einer Seite des Bahnsteigs zur anderen. Betonsäulen, Fahrplanvitri- nen und Sitzbänke, aber auch Wartende zwingen dabei zum Hindernislauf – eine Situation, die zur Zeit nur wegen der Sperrung der Durchfahrt zum Hauptbahnhof nicht zu beobachten ist.

Ebenerdiger Einstieg

Mit der Neuausrichtung des Kölner Stadtbahnnetzes war auch die Zusage verbunden, alle Haltestellen für den ebenerdigen Einstieg umzubauen. Dies ist bereits vielfach geschehen und soll nun auch im Bahnhof Ebertplatz durchgeführt werden. Seinerzeit wurde eine Lösung in Aussicht gestellt, die mit einer Verbreiterung der mittleren Bahnsteige eine stufenlose Überbrückung des Höhenunterschiedes ermöglichen sollte.

Abgestufte Bahnsteige?

Da war die Überraschung groß, als deutlich wurde, dass die zur Freigabe der

Planungsgelder vorgelegten Entwürfe keinen Ausgleich zwischen den Bahnsteigkanten der unterschiedlichen Systemhöhen vorsah. Umsteiger müßten also die 55 cm Systemunterschied auf dem Weg von einer Bahnsteigseite zur anderen überwinden. Für die Umsteiger – deutlich die Mehrheit – würde das Stufensteigen nur von der Bahnsteigkante auf die Bahnsteigmitte verschoben. Ein echtes stufenfreies Umsteigen wäre nur mit erheblichen Umwegen möglich. Die Fläche der bis zu drei Meter breiteren Bahnsteige würde durch Treppen, behindertengerechte Rampen und Geländer verbraucht. Eine derartige „Bahnsteiglandschaft“ findet sich noch in der Haltestelle am Bonner Hauptbahnhof (siehe Foto), deren tiefer Bahnsteig nicht mehr benutzt wird.

Dieses Konzept darf man getrost als Zumutung für die Fahrgäste bezeichnen, zumal wenn man diese Schikanen über Jahrzehnte auf Millionen Umsteiger umrechnet.

Kabelkanäle sind Problem

Sieht man sich die Pläne genau an, wird schnell klar, dass aufgrund der geringen Raumhöhe ein Höhenausgleich nicht einfach zu erzielen ist. Für die Niederflurwagen ist eine Anhebung von etwa 10 cm möglich und die Hochflurwa-



Treppen und Rampen wie hier am Bonner Hauptbahnhof sehen Planungen zur Umgestaltung der Stadtbahnhaltestelle Ebertplatz vor.

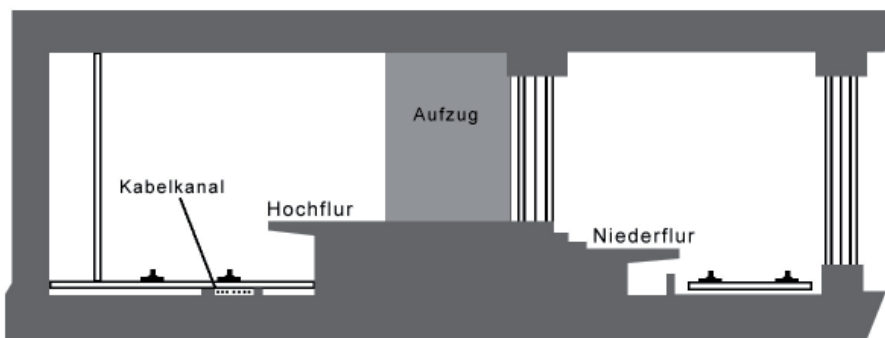
genleise müssten direkt auf der Beton-Bodenplatte laufen. Letzteres wird aber aus statischen Gründen abgelehnt, weil man Risse in der Bodenplatte fürchtet.

Auf den vorgelegten Plänen sind die Gleise der Hochflurbahnen auf einer Betonplatte montiert, die über einem Kabelkanal liegt. Durch die Ausweitung der Mittelbahnsteige würden die Gleise über die Kabelkanäle führen. Diese Kabel liegen heute noch offen unter den äußeren Bahnsteigen. Warum werden die Kabel nicht einfach verlegt? Es soll sich um die Leitungen der veralteten Stellwerkstechnik handeln, die erst in einigen Jahren durch moderne Technik ersetzt werden. Warum wird nicht gewartet, bis die neue Technik eingeführt ist, oder warum führt man sie nicht beschleunigt ein? 10 bis 15 cm Höhe werden alleine durch die Kabelkanäle verschrenkt.

Aufzüge

Endlich soll die Haltestelle auch Aufzüge erhalten. Was als Fortschritt verkauft wurde, ist nach den ersten Plänen eine Scheinlösung, denn die Aufzüge würden in einer Unterführung zwischen Ebertplatz und Theodor-Heuss-Ring enden. Von dort führen nur steile Rampen, Treppen und Rolltreppen auf Straßenniveau.

Das planende Amt für Brücken und Stadtbahnbau wird im Verkehrsausschuss eine neue Lösung vorstellen,



Querschnitt durch eine Hälfte der Stadtbahnstation Ebertplatz (www.ebertplatz.de)

bei der beide Aufzüge auf die Straßenebene führen. Ein Aufzug wird an der östlichen Bushaltestelle enden, der andere auf einer Verkehrsinsel mitten im sechsspürigen Verkehrstrom der Nord-Süd-Fahrt. Die Serviceebenen der KVB (Schalter, Kiosk usw.) sind mit diesen Aufzügen überhaupt nicht zu erreichen. In östliche Richtung ist ein Übergang zur Bushaltestelle möglich, eine Ampel und entsprechende Taktzeiten sind vorhanden. Nach Westen zum Platz hin fehlen alle Voraussetzungen, besonders auch anschließende Fußwege.

Besonders ärgerlich ist das Fehlen einer Konzeption für die Neugestaltung des Ebertplatzes. So bleiben die Aufzüge Einzelmaßnahmen, die neue Fakten schaffen, statt sich in eine Gesamtkonzeption Ebertplatz einzuordnen.

Fazit

Die bisherigen Pläne verschlechtern die Situation auf den Bahnsteigen. Es muss erwartet werden, dass alle (!) technischen Möglichkeiten genutzt werden, um den Niveauunterschied auf den Bahnsteigen

zu minimieren. Dazu müsste auch die KVB mit einer Modernisierung ihrer Technik beitragen.

Nachtrag

Am 24. April berichtete der Kölner Stadt-Anzeiger, dass der Verkehrsausschuss auf Antrag der FDP beschlossen hat, beim Umbau der Stadtbahnhaltestelle Ebertplatz die VCD-Vorstellungen zur Gestaltung der Bahnsteige und der Lage der Aufzüge umzusetzen.

Gerd Franke



cambio CarSharing Neue Stationen in Nippes, Bayenthal und Sülz

Mit fünf neuen Stationen im ersten Halbjahr 2007 kommt cambio CarSharing dem erfreulichen Kundenzuwachs entgegen. Die Deutzer nutzen bereits seit Ende Februar die zusätzliche Station vor dem Bahnhof Deutz.

Nippes: Neue Stationen „Autofrei/Kempener“ und „Gürtel“

Dagegen mussten die Bewohner der autofreien Siedlung auf „ihre“ cambio Station bis April warten. Der Grund: Die Herrichtung des ursprünglich geplanten Standortes (Parkpalette) verzögert sich. Darüber hinaus wird die Parkpalette noch mehrere Monate über eine provisorische Zufahrt erreichbar sein, die keinen zufriedenstellenden CarSharing-Betrieb ermöglicht. Dies führte Ende April zur Einrichtung der Station an der Kempener Straße gegenüber der Simon-Meister-Straße – in Köln erstmals mit einem solarbetriebenen cardTresor.

Voraussichtlich einen Monat später als geplant wird Anfang Juni auf dem Niehler Kirchweg 61-63 die Station „Gürtel“ in Betrieb genommen. Mit den Stationen „Flora“ und „Lohse“ stehen dann in Nippes vier cambio Stationen zur Verfügung.

Bayenthal: Neue Station in der Bonner Straße

Unmittelbar an der zukünftigen KVB-Haltestelle „Marktstraße“ (Bonner Straße 209) wurde Ende April die zweite cambio Station in Bayenthal eingerichtet. Herzlichen Dank an den zufriedenen cambio Kunden, der den Standort vermittelt hat.

Sülz: Neue Station am Auerbachplatz

Die Transparente am Bauzaun der Tiefgarage Auerbachplatz kündigen die neue cambio Station „Auerbach“ bereits an: Unmittelbar nach Fertigstellung der Garage, voraussichtlich Anfang Juli, wird die jetzige Station „Sülz“ dorthin verlegt. Durch die zentralere Lage und die günstigere Zufahrtssituation plant cambio am Auerbachplatz den Einsatz von insgesamt zehn Fahrzeugen!

Neben den zusätzlichen Standorten werden bestehende Stationen in Ehrenfeld, am Sudermanplatz, in der

Innenstadt und in Klettenberg erweitert. Zur Jahresmitte wird cambio Köln mit 200 Fahrzeugen den höchsten Fahrzeugbestand erreichen.

Mehr Informationen zur Angebotsverbesserung von cambio gibt es im neuen cambioJournal Nr. 15, das zum Download unter www.cambio-CarSharing.de, „Info download“, „cambioJournal Archiv“ bereit liegt.

cambio Köln

Ulrich Ferber

Maastrichter Str. 41-43

50672 Köln

Tel. 0221 9499700

E-Mail: koeln@cambio-CarSharing.de

www.cambio-CarSharing.de



Hinweis auf die neue cambio Station am Auerbachplatz

Autofreie Siedlung in Köln-Nippes Für Fahrradfahrer beinahe optimal



Siedlungseingang – Beginn der Fußgängerzone

Die ersten Wohnungen in der Autofreien Siedlung in Nippes sind bezogen. Was bietet dieses für Köln neuartige Wohnprojekt den Fahrradfahrern?

Da alle Wege innerhalb der Siedlung nur von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden dürfen, spielt das Fahrrad naturgemäß eine wesentliche Rolle als Nahverkehrsmittel. Fast alle Bewohner besitzen mindestens ein Fahrrad, bei vielen Familien mit kleineren Kindern gehört ein Fahrradkinderanhänger zur Grundausstattung.

Die Fahrradinfrastruktur wurde in den letzten Monaten größtenteils fertig gestellt, so dass man sich ein gutes Bild davon machen kann, ob die sicherlich hohen Ansprüche der Radfahrer erfüllt werden oder nicht.

Fahrradwege innerhalb der Siedlung

Die Hauptwege sind 3,50 und die Nebenwege 2,50 Meter breit – ausreichend Platz auch für den Begegnungsverkehr.



Breite gepflasterte Wege laden zum Fahrrad fahren ein



Haarnadeln vor einem Mehrfamilienhaus

Selbst das Überholen eines Zwillingskinderwagens ist hier problemlos möglich. Dort wo Hauptwege aufeinander treffen, bilden sich 9 mal 11 Meter große Plätze. Alle Wege sind gepflastert, das Pflaster ist sogar mit Inlinern zu nutzen. Ob die Pflasterung jedoch im Laufe der Jahre so eben wie heute bleibt, muss die Zukunft noch zeigen.

Fahrradstellplätze bei den Häusern

Vor den Mehrfamilienhäusern sind so genannte Haarnadeln für Kurzzeitparker installiert.

Die Fahrradkeller bieten – entsprechend der Wohnungsgröße – Platz für Fahrräder und Anhänger. Leider fehlen jedoch Bügel, an die man die Fahrräder diebstahlsicher anschließen kann.

Zu den Stellplätzen in den Fahrradkellern führen lange flache Rampen, die auch noch Platz für Begegnungsverkehr bieten.

Vor jedem Einfamilienhaus befinden sich in der Regel drei Haarnadeln. Dar-



Fahrräder im Fahrradkeller



Drei Haarnadeln pro Einfamilienhaus

über hinaus gibt es zu jedem Haus noch einen so genannten Bike-Port, beispielsweise in der Dimension 2,50 mal 2,50 Meter. Diese Ports können natürlich auch als Abstellschuppen für Gartengeräte oder ähnliches dienen.

Als Problem hat sich herausgestellt, dass manche Ports im Garten stehen. Da müssen die Bewohner dann mit dem



Typischer Bike-Port



Rampe zum Fahrradkeller

Fahrrad durchs Haus oder sich ein separates Gartentor einbauen lassen. Besser wäre es, wenn alle Ports direkt an den öffentlichen Wegen ständen und grundsätzlich abschließbar wären.

Pool von Fahrradanhängern geplant

Schon heute stehen den Bewohnern in der so genannten Mobilitätszentrale neun Handwagen und -karren zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung. In Kürze sollen mehrere Fahrradanhänger zum Transportieren größerer Lasten diesen Pool ergänzen.



Verbesserungswürdige Situation außerhalb der Siedlung

Im Umfeld liegt jedoch aus Sicht der Fahrradfahrer noch einiges im Argen: Es gibt keine durchgehende direkte Verbindung zwischen der Autofreien Siedlung und dem wichtigen Nahversorgungsbe- reich Neusser Strasse. Kaum hat man mit seinem Fahrrad Fahrt aufgenommen, versperrt eine Einbahnstraße den weiteren Weg und zwingt zum Umweg. Gefordert wird hier zumindest die Öffnung diverser Einbahnstraßen, so wie in anderen Kölner Stadtteilen schon längst üblich. Noch besser wäre allerdings die Einrichtung von Spielstraßen. Dann könnte sich das ganze Gebiet zu einem großflächigen kinderfreundlichen Areal weiterentwickeln.



Unschön für Radfahrer: typische Einbahnstraßensituation in Nippes

Fazit

Im Vergleich zu sonst üblichen Wohnsituationen stellt die realisierte Fahrradinfrastruktur sicherlich einen ganz großen Schritt nach vorne dar, jedoch stören noch kleinere Mängel im Detail.

Hans-Georg Kleinmann

Fahrrad ausleihen in Köln Ich brauch mal schnell ein Fahrrad

Der Frühling ist da, und der Kölner will wieder raus in die Natur. Hier sind Tipps zum Thema „automatisierter Fahrradverleih“.

Schon im dritten Jahr gibt es die auffälligen Leihräder der Bahn. Sie stehen seit einigen Wochen wieder an vielen Straßenkreuzungen der Kölner Innenstadt.

Wie uns ein Mitarbeiter von DB Rent mitteilte, gibt es kaum Veränderungen im Vergleich zu den Vorjahren. Nach wie vor gilt: Einmalig muss man sich registrieren, und dann einfach per Handy die auf jedem Fahrrad angegebene Nummer (mit Vorwahl 0221) wählen zur Ausleihe und ebenso bei der Rückgabe. Man muss jeweils einen Öffnungs- bzw. Schließcode eingeben, der einem mitgeteilt wird. Die Fahrt kostet 6 Cent pro Minute bzw. 8 Cent für Menschen ohne BahnCard. Es sind auch Einwegfahrten möglich, also etwa Hinfahrt mit dem Rad und dann Rückfahrt mit der KVB, sofern das Fahrtziel zentral in Köln liegt. Nach der Registrierung kann man außer in Köln auch in 5 anderen Städten Deutschlands fahren; dieses Jahr kommt nicht wie zunächst geplant Düsseldorf,

sondern Karlsruhe dazu. Weitere Infos unter www.rufeinrad.de.

Ein Konkurrenzprodukt gibt es seit April 2007: die Fahrräder der Firma Nextbike aus Leipzig. Unser „radelnder Reporter“ entdeckte jetzt die ersten Exemplare am Kölner Hauptbahnhof. Sie sind überwiegend werbefinanziert und dadurch auf den ersten Blick preiswerter als die Räder der Bahn, denn sie kosten nur 1 Euro pro Stunde. Auch hier muss man sich zunächst unter Angabe persönlicher Daten registrieren und kann dann erst losfahren. Buchung und Rückgabe erfolgen per Anruf oder SMS. Allerdings sind Einwegfahrten nur mit Aufpreis möglich, daher lohnen sich diese Räder wohl eher für Touristen, die das Rad beispielsweise am Hauptbahnhof abholen und dort auch wieder abstellen. Der Vorteil ist jedoch auch bei den Rädern von Nextbike die Verfügbarkeit rund um die Uhr, ohne auf die Öffnungszeiten einer Ausleihstelle Rücksicht nehmen zu müssen. Die Räder von Nextbike gibt es auch in Leipzig und in weiteren deutschen Städten. Weitere Infos unter www.nextbike.de.

Eberhard Blocher

S-Bahnhaltestellen Bike+Ride lässt auf sich warten

Anfang des Jahres 2006 wurden vier Jahre nach Eröffnung der S-Bahn endlich die ersten Fahrradständer an den S-Bahnhaltestellen der Linie S12 von Köln nach Düren installiert. Die unerträgliche Situation an den Bahnhöfen Köln-Ehrenfeld, Müngersdorf und Lövenich sollte ein Ende haben. Zwar waren es nur Provisorien, aber besser als vier Jahre lang gar nichts.

Doch die versprochenen B+R-Anlagen an allen drei Bahnhöfen gibt es bis heute – Mai 2007 – nicht. Und wird es wohl auch lange Zeit nicht geben, so wie die Verwaltung arbeitet. Es gibt eine riesige Nachfrage an B+R-Plätzen – nicht nur in der Realität, wie an den vielen wild abgestellten Rädern zu erkennen ist, sondern auch in städtischen Gutachten nachgewiesen. Doch es handelt sich ja nur um Rad- und nicht um Autoparkplätze.

Dafür sollte der Verwaltung vom VCD eigentlich das „Platte Fahrrad“ verliehen werden.

Sonja Klug

VCD-Aktion

Ärger-Ampeln – zu Fuß und per Rad

Ein VCD-Fragebogen soll auf Ampeln aufmerksam machen, die Fußgänger und Radfahrer nur als Schikane empfinden können.

In den letzten Wochen gerieten Kölns Ampeln verstärkt ins mediale Blickfeld. Einmal kündigte die Polizei verstärkte Kontrollen bei Fußgängern und Radfahrern an. Dann wiederum wählte der Kölner Stadt-Anzeiger das Thema zu einem Schwerpunkt in seinem Lokalteil.

Lange Rotzeiten, verwirrende Druckknöpfe

Einig ist man sich darüber, dass es in Köln zu viele Ampeln gibt. Aber ist gibt in dieser Stadt noch andere Besonderheiten: So fallen zum Beispiel Auswärtigen die langen Umlauf- und dementsprechend langen Rotzeiten auf. Und den Sinn der gelben Druckknöpfe für Fußgänger und Radfahrer verstehen auch die Einheimischen nicht. Denn mal haben diese keine Auswirkungen auf die



Es geht auch ganz ohne Ampeln, zum Beispiel mit großen und kleinen Kreisverkehren wie hier an Marzellenstraße (oben) und Stadtbücherei (unten).

Grünschaltung. Und mal bekommen Fußgänger und Radfahrer kein Freisignal, weil niemand oder jemand erst zu spät den Knopf betätigte – trotz Grünschaltung für den parallelen Kfz-Verkehr. Konsequenz des gelben Knopfes ist, nach meinen Beobachtungen, das massenhafte Ignorieren des Rotsignals an diesen Ampeln.

Die Erfahrung, dass (neben dem örtlichen Vorrang für den Schienenverkehr) allein das Ziel eines flüssigen Kfz-Verkehrs die Schaltungen bestimmt, untergräbt die Autorität der Lichtsignalanlagen für Fußgänger und Radfahrer. Sie erleben, dass für sie nur die Restzeiten eines Ampel-Umlaufs zur Querung verbleiben. Dies geschieht etwa, wenn selbst rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen Vorrang eingeräumt wird. Oder sie müssen – anders als Kfz-Nutzer – für einen Linksabbiegevorgang nicht einmal oder zweimal, sondern gleich bis zu viermal an einer einzigen Kreuzung ihren Weg unterbrechen. Zusätzliches Warten auf einem Mittelstreifen wird nämlich allein nur ihnen als Verkehrsteilnehmer zugemutet.

Sinnlose Ampeln abschalten

Die Stadt verspricht, bei der Erneuerung von Ampelanlagen zu prüfen, ob diese durch andere die Verkehrssicherheit gewährende Maßnahmen ersetzt werden können.

Wir meinen jedoch: Erwartet man, dass Fußgänger und Radfahrer sich an die Lichtsignale halten (und das sollten sie schon allein als Vorbild für jüngere Verkehrsteilnehmer), muss man die Einschränkungen für sie auf das absolut notwendige Minimum reduzieren. Ziel muss es sein, die Autorität von Ampelanlagen wieder herzustellen, indem sich der Sinn ihrer Existenz und ihrer Schaltung für alle Verkehrsteilnehmer erschließt.

Die Folge: Die für die Verkehrssicherheit nicht notwendigen Anlagen müssen zügig abgeschaltet werden. Hierbei ist



Viele Fußgänger, wenig Autos und noch dazu Beginn einer verkehrsberuhigten Zone. Dennoch kennt diese Ampel am Ebertplatz ein Rotsignal nur für Fußgänger. Die rechtsabbiegenden Autos haben hingegen immer freie Fahrt.

die Erfahrung zu berücksichtigen, dass ein langsamer, ohne Ampeln geregelter, rücksichtsvoller Verkehr sicherer ist als ein schneller, der sich auf Lichtsignalanlagen verlässt.

Bei den verbleibenden notwendigen Ampelanlagen muss die Schaltung fair die Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.

VCD-Fragebogen

Wir möchten Ihnen die Möglichkeit geben, uns die Ampeln zu nennen, deren Schaltung nach Ihrer Erfahrung einseitig die Interessen von Fußgängern und Radfahrern vernachlässigt. Füllen Sie hierfür den nebenstehenden Fragebogen aus und schicken Sie ihn an unser VCD-Büro in der Alten Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln (Fax 0221-732 86 10). Unter www.vcd-koeln.de finden Sie den Fragebogen auch im Internet.

Für Ärgerampeln außerhalb des Kölner Stadtgebiets bitten wir darum, neben dem Stadtteil auch die betroffene Gemeinde zu nennen.

Wir werten alle Fragebögen aus und leiten die Ergebnisse an die zuständige Stadt und die Politik weiter.

Volker Kunstmann





VCD-Ampel-Bogen

für Fußgänger und Radfahrer in Köln und Umgebung

Bitte zurücksenden an: VCD Köln und Umgebung, Alte Feuerwache Melchiorstr. 3, 50670 Köln, Fax 0221-7 32 86 10

Folgende Ampel ärgert mich v. a. als Fußgänger/in Radfahrer/in:
Stadtbezirk/Ortsteil: Kreuzung/Einmündung von Straße: in Straße:
.....

Bei Bedarf nähere Beschreibung:

- Ich schlage vor, die Ampelanlage
 - völlig abzuschalten.
 - nachts abzuschalten.
 - durch einen Kreisverkehr zu ersetzen.
 - durch einen Zebrastreifen zu ersetzen.
 - durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu ersetzen.(Mehrere Nennungen möglich.)

- Ich schlage vor, die gelben Druckknöpfe an o. g. Ampel für Fußgänger/Radfahrer zu demontieren,
 - weil hier Fußgänger und Radfahrer generell eine Grünphase parallel zum Kfz-Verkehr erhalten sollten.
 - weil hier die Betätigung des Knopfes die Wartezeit nicht verkürzt.(Mehrere Nennungen möglich.)

- Ich schlage vor, an o. g. Ampel einen zusätzlichen Überweg für Fußgänger/Radfahrer zu schaffen
von nach

- Ich schlage vor, an o. g. Ampel die Wartezeiten für Fußgänger/Radfahrer auf der Mittelinsel durch eine bessere Schaltung zu beseitigen und zwar für den Überweg
von nach

- Ich schlage vor, an o. g. Ampel die Grün-Phase für Fußgänger/Radfahrer zu verlängern für den Überweg
von nach,
 - weil es hier nur wenig querenden Verkehr gibt (auch keine Straßenbahn).
 - weil es hier eine Rot-Phase gibt, allein um rechts abbiegenden Kfz Vorrang zu gewähren.
 - weil es hier eine Rot-Phase gibt, obwohl für diese Zeit aufgrund der Ampelschaltung kein Kfz-Verkehr den Überweg queren darf.

Anmerkungen:

.....
.....

Für Rückfragen stehe ich zur Verfügung unter:
(Mit der Weitergabe dieser Kontaktadresse an die betroffene Stadtverwaltung bin ich einverstanden.)

Name: E-Mail-Adr.: ggf. Tel.-Nr.

Eigelstein

Ein Modell für Köln?

Im letzten Jahr wurde der Eigelstein umgestaltet. Eine kurze Bestandsaufnahme.

Über die Jahrzehnte hinweg war der Eigelstein ganz schön herunter gekommen. Sein Erscheinungsbild harmonisierte dabei aufs schönste mit dem teils morbiden Reiz des Viertels. Doch nun, nach der Neugestaltung im Jahr 2006, erstrahlt die Straße in neuem Glanz. So erscheint es jedenfalls auf den ersten Blick. Bei näherem Hinschauen werden jedoch ein paar Schönheitsfehler erkennbar, die den Glanz ein wenig trüben. Wenn wir uns hier in erster Linie diesen widmen, so nicht aus notorischem Hang zur Nörgelei, sondern weil daraus für die Zukunft gelernt werden kann. Der Eigelstein soll Modellcharakter haben für die anstehende Neugestaltung vergleichbarer Straßenzüge in Köln. Und deswegen ist es zwingend, aus Erfahrungen zu lernen und es künftig noch besser zu machen.

Enge Fahrbahn

Was sind die Funktionen der Straße, und wie werden sie erfüllt? Es gibt Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge, fahrende wie parkende. Das ganze ist als Tempo-20-Zone konzipiert für ein bordsteinloses Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer. Autos fahren in Einbahn-Richtung von Nord nach Süd, Radfahrer dürfen auch entgegen der Einbahnrichtung fahren. Sie dürfen, aber oft genug können sie nicht. Die Fahrbahn ist mit 3,40 Metern Breite knapp bemessen, und viele Autofahrer scheinen den Raum für Radler extra eng zu machen, nehmen wir an: ungewollt. Gefahren wird gern in der Mitte, offenbar ist nicht in jedermanns Bewusstsein, dass Rad-

ler hier entgegenkommen dürfen. Da wird man sie doch wenigstens erstmal ein wenig ängstigen dürfen. Hinzu kommt, dass parkende Fahrzeuge häufig in die Fahrbahn vorstehen und diese einschnüren. Das geschieht vor allem auf der linken Seite, anscheinend ist Linkseinparken für manchen ein Problem. Als Resultat wird der verbleibende Verkehrsraum oft so eng, dass nordwärts fahrende Radler absteigen müssen, sich an den Rand quetschen und ihre Fahrt erst fortsetzen, wenn im Verkehrsstrom eine Lücke auftritt.

Deutlichere Markierung

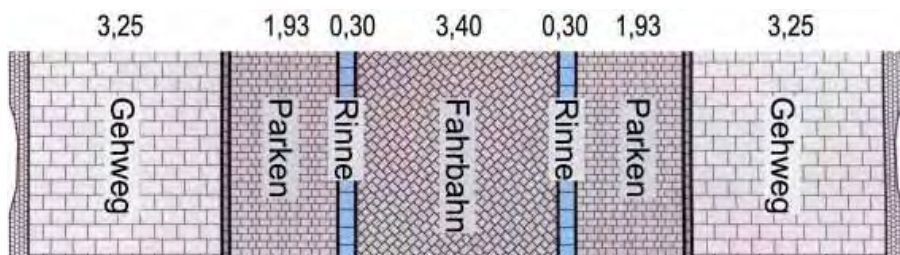
Woran liegt das, wie könnte es besser gehen? Die Trennung zwischen Fahrbahn und Parkstreifen ist nicht sehr deutlich wahrnehmbar. Höhenunterschiede gibt es nicht, und die Farbunterschiede zwischen den Pflaster-Typen fallen kaum ins Auge. Wer so miserabel parkt, wie auf dem Foto zu sehen – und das sind keineswegs nur LKW, für die es kaum anders möglich ist –, dem ist kaum bewusst, dass er etwas falsch und anderen das Leben schwer macht. Also muss mehr Information her. Der Möglichkeiten dafür sind viele: wiederholte Hinweis-Schilder auf Radfahrer im Gegenverkehr, in regelmäßigen Abständen, zumindest aber an Einmündungen



Oft zu eng zum Radfahren



Richtiges Parken fällt schwer



Querschnitts-Aufteilung

Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn, eventuell kurze markierte Abschnitte der „Radfahrzone“, vor allem eine augenfälliger Absetzung der Plasterung der verschiedenen Funktionszonen nach Farbe und Art. Am aussichtsreichsten wird eine sinnvolle Kombination sämtlicher Maßnahmen sein.

Da aber auch dann nicht mit perfekter Freihaltung der Fahrbahn zu rechnen ist, wird die Stadt bei künftigen Planungen von vorn herein eine etwas größere Breite vorsehen. Dies natürlich auf Kosten der Fußgänger, deren Raum entsprechend eingeschränkt wird. Natürlich könnte in engen Bereichen auf einen linksseitigen Parkstreifen verzichtet werden, aber das Schlachten heiliger Kühe dauert in Köln noch ein wenig.

Unklare Verknüpfung

Eine große Schwäche des Ausbauabschnittes besteht darin, dass er von begrenzter Länge ist und dass an beiden Enden eine vernünftige Verknüpfung

mit der Marzellenstraße bzw. mit dem Ebertplatz fehlt, jedenfalls für den Radverkehr. Wer aus der Stadt kommt, der muss schon wissen, ahnen oder hoffen, dass er hinter der Bahnunterführung seine Fahrt jetzt nordwärts über den Eigelstein fortsetzen darf. Einen Hinweis darauf sucht man jedenfalls vergebens. Und der Übergang zur wichtigen Verbindung Richtung Agnesviertel/Nippes über Eigelsteintor, Ebertplatz und Neusser Straße ist in beiden Richtungen

schlichtweg eine Katastrophe. Aber das ist eine andere Geschichte, und das soll sich ja nun auch bald ändern. Der VCD hat ein Auge auf die Planungen.

Insgesamt ein Gewinn

Alles in allem kann die Umgestaltung des Eigelstein durchaus als Gewinn angesehen werden. Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs hat sich verringert, wodurch die Straße für Fußgänger – und

das sind hier ja die allermeisten Nutzer – an Sicherheit und Durchlässigkeit gewonnen hat. Die Aufenthaltsqualität ist insgesamt deutlich besser als zuvor. Was jetzt noch fehlt, kann nicht den städtischen Planern angelastet werden: ein Bistro-Café mit Außengastronomie an der Ecke Weidengasse, von dem aus sich das besondere Flair dieses lebendigen Stadtquartiers mußevoll genießen ließe.

Achim Steffens



Mülheimer Fahrrad Gruppe Rückblick

Ein Rückblick auf Aktivitäten der Mülheimer Fahrrad Gruppe von November 2006 bis März 2007.

Mülheimer Brücke

Eine Meldung geht durch die Tagespresse, nach der bei der Mülheimer Brücke ein großer Renovierungsbedarf aufgelaufen ist, der in den kommenden Jahren aufgearbeitet werden soll. Es ist noch nicht klar, ob es mit einfachen Renovierungsarbeiten getan ist, oder ob erhebliche bauliche Maßnahmen nötig sein werden, zum Beispiel die Erneuerung von Rampenteilen.

Wir stellen einen Antrag beim Ausschuss für Anregungen und Beschwerden der Stadt Köln, dass bei den Renovierungsarbeiten unbedingt auf eine Verbesserung der Rad- und Fußwege auf der Brücke zu achten ist. Eine Verbreiterung der Wege in Höhe der Brückenpfeiler ist statisch ganz sicher kein Problem. Bei einer geschätzten Höhe von 20 Mio. Euro Renovierungskosten fällt die Verbesserung der Rad- und Fußwege nicht ins Gewicht. Ziel soll sein, einen gefahrlosen Zweirichtungsverkehr in beiden Richtungen zu ermöglichen.

Mängeltour

Unsere Mängeltour durch den Stadtteil Mülheim zeigt erste Verbesserungen: Unter der Unterführung Bergisch Gladbacher Straße/Carlswerkstraße gibt es jetzt, wie auch wenige Meter weiter zwischen Acker- und Steegerstraße, ei-



Gegenwärtiger Zustand der Mülheimer Brücke: Pfeiler und schmale Radwege machen Gegenverkehr riskant.

nen gemischten Fuß- und Radweg. Die Radfahrer müssen nicht mehr auf die Straße.

Berliner Straße

Der Radweg stadteinwärts endet unvermittelt in Höhe Im Weidenbruch und wird, nicht ungefährlich, direkt in den fließenden Autoverkehr geleitet. In Zusammenarbeit mit Bündnis 90/Die Grünen wird ein Antrag in die Bezirksvertretung eingebracht, die Situation im Laufe der anstehenden Bauarbeiten (Verbreiterung der A3) mit Anlage eines Rad-Schutzstreifens zu entschärfen.

Feinstaubmessungen

Die Messstation Clevischer Ring in der Nähe des Wiener Platzes weist eine hohe Zahl von Grenzwert-Überschreitungen auf. Wir beantragen, dass sofort im di-

rekten Umfeld mit Verbesserungen der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer begonnen wird. Wir müssen nicht erst abwarten, bis Umweltzonen und Fahrverbote ausgesprochen werden. Im Einzelnen fordern wir die Schaffung von Radstreifen auf Keupstraße, Frankfurter und Bergisch Gladbacher Straße sowie die Schließung der Radwege-Lücke auf der Düsseldorfstraße (B8).

Velo2010

Das Innenministerium des Landes NRW veranstaltet am 13.12.2006 einen Fachkongress „Netzwerke für öffentliche Sicherheit und Ordnung – Ordnungspartnerschaften“. Im Rahmen des Kongresses werden vier Ordnungspartnerschaften aus NRW mit dem Landespreis „Innere Sicherheit“ ausgezeichnet. Einer der vier Preisträger ist der Kölner Expertenkreis „Velo2010 – sicheres Radfahren in Köln“, zu dem auch ADFC, Mülheimer Fahrrad Gruppe und VCD gehören.

Weitere Informationen

Mehr zu unseren Projekten und Aktionen, einen täglich aktuellen Medienspiegel und Unfallmeldungen mit Radfahrerbeteiligung der Kölner Polizei finden Sie auf unserer Homepage:

www.muelheimer-freiheit.net/mfg

Rolf Bauerfeind für die Mülheimer Fahrrad Gruppe



Ausflugstipps

Raderlebnistage im Rheinland 2007

„Lieber ein autofreier Erlebnistag als ein erlebnisfreier Autotag“

Dr. Richard Groß, Landrat des Kreises Trier-Saarburg

Die Resonanz der Raderlebnistage im Rheinland ist ungebrochen. Neben den autofreien Erlebnistagen sind zusätzlich Raderlebnistage ohne besondere Sperrung von öffentlichen Straßen in der Übersicht aufgeführt. Diese Termine stellen eine Auswahl dar; allein in Rheinland-Pfalz gibt es mehr als 30 Raderlebnistage. Die folgende Tabelle beschränkt sich auf die Veranstaltungen, die von Köln aus innerhalb eines Tages gut erreichbar für eine An- und Abreise ohne Auto sind. Alle Angaben sind ohne Gewähr, die vorangestellten Ziffern verweisen auf nebenstehende Karte.

(3) **20. Mai: WIEDer ins Tal;** 47 km autofrei zwischen Neuwied-Niederbieber und Seifen;
www.touristikverband-wiedtal.de.

(4) **20. Mai: Saarpedal;** 50 km autofrei von Konz bis Merzig;
www.saarpedal.de,
www.saar-obermosel.de.

(5) **27. Mai: Familien Rad- und Wandertag Oberes Kylltal;** Strecken von 14 und 28 km rund um Dahlem, Jünkerath und Stadtkyll am Nordwestrand der Vulkaneifel; www.obereskylltal.de.

(6) **27. Mai: Fahr zur Aar – Radeln im Nassauer Land;** Autofrei von Diez bis Taunusstein-Bleidenstadt (ca. 40 km); www.fahr-zur-aar.de/,
tourist-info.diez@t-online.de.

(7) **3. Juni: Happy Mosel;** 2 x 140 km autofrei von Cochem bis Schweich;
www.happy-mosel.com.

(8) **17. Juni: Nahe Hit rad'l mit;** 120 km auf dem Naheradweg von Nohfelden bis Bingen am Rhein;
www.naheland.net.

(9) **17. Juni: Tour de Ahrtal;** 40 km autofrei auf der B 258 und der L 73 von Blankenheim bis Dümpelfeld. Radaktionstag entlang des Ahrtal-Radwegs; www.tour-de-ahrtal.de.

17. Juni: Aktionstag Mobil ohne Auto; Aktionen und Veranstaltungen in vielen Städten und Gemeinden Deutschlands; www.mobilohneauto.de.

(10) **17. Juni: Jedem Sayn Tal;** 25 km autofrei von Bendorf-Sayn bis Selters;
www.bendorf.de.

19. Juni: Autofreier Hochschultag; Aktionen und Veranstaltungen in vielen Städten und Gemeinden Deutschlands; www.mobilohneauto.de.

(11) **24. Juni: Tal toTal;** 2 x 65 km autofrei von Koblenz bis Bingen und Lahnstein bis Rüdesheim;
www.tal-total.de, www.talderloreley.de.

(12) **24. Juni: SüdeifelTour (5. autofreier Sonntag Neuerburg);** 38 km zwischen Arzfeld, Neuerburg und Irrel entlang der Enz und Prüm;
www.vg-neuerburg.de.

(13) **1. Juli: Siegtal pur;** 144 km autofrei im Siegtal zwischen Siegburg und Netphen; www.sieg-freizeitstrasse.de,
www.siegerland-wittgenstein-tourismus.de.

(14) **1. Juli: Niederrheinischer Radwandertag an Rhein und Maas;** 50 Fahrtrouten am Niederrhein und in den Niederlanden – Deutschlands Radwandertag mit dem größten Streckennetz; www.krefeld.de.

(15) **8. Juli: Erlebnistag Gelbachtal;** 25 km autofrei von Montabaur bis Weinähr/Nassau;
www.gelbachtaltag.de,
www.montabaur.de.

(16) **15. Juli: Kylltal aktiv;** 30 km autofrei von Gerolstein bis Malberg;
www.gerolsteiner-land.de,
www.gerolstein.de, www.eifel.info.

(17) **4./5. August: Rad am Ring;** 24-Stunden-Veranstaltung am Nürburgring (Rad/Inliner);
www.rad-am-ring.de

(18) **12. August: Rad- und Familientag Hillesheim;** auf den Radwegen in der Urlaubsregion Hillesheim/Kylltal mit Aktionspunkten entlang der Routen; www.hillesheim.de.

(19) **18./19. August: Ruwertal aktiv;** 10 km autofrei von Trier-Ruwer bis Riveris; www.ruwer.de.

(20) **26. August: Summer-Biking an Nims und Sauer;** Raderlebnistag im Deutsch-Luxemburgischen Naturpark auf den Radwegen an Sauer (Langsur - Bollendorf) und Nims (Bitburg - Minden); www.lux-trier.info.

(21) **26. August: Von Tal zu Tal;** 31 km autofrei durch Nahetal, Guldenbachtal und Trollbachtal von Stromberg (Hunsrück) nach Langenlonsheim (Nahe); www.langenlonsheim.de,
www.stromberg.de.

(22) **2. September: Lustiges Prümatal;** 30 km autofrei von Olzheim bis Waxweiler im Prümer Land;
www.pruem.de.

22. September: In die Stadt ohne mein Auto; Europaweiter Aktionstag;
www.22september.de,
www.22september.org.

Norbert Schmidt



Anzeige

Übersicht der Raderlebnistage im Rheinland



Die Ziffern bezeichnen die Gebiete, in denen autofreie Erlebnistage stattfinden. Zur Bedeutung siehe nebenstehende Übersicht. Die Termine für Nr. 1 (Eröffnung Neffelbach-Radweg) und Nr. 2 (Radsaisonaufakt am Erfrtradweg) sind bereits verstrichen, wenn diese RHEIN-SCHIENE die Druckerei verlässt.

Kartengrundlage: ADFC-Entdeckerkarte, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2005. Bearbeitung Norbert Schmidt.

Fahrradkarten und -bücher

Neuerscheinungen

Kölner Fahrradstadtplan in fünfter Auflage – Neuauflage der ADFC-Regionalkarte Eifel/Mosel – Flusstouren an Rhein, Sieg und Ahr

Wieder rechtzeitig zu Beginn der wärmeren Jahreszeit erscheinen neue und überarbeitete Fahrradstadtpläne, Radwanderkarten und -bücher in der Region Rheinland.



Fahrradstadtplan Köln

So erschien im März die Neuauflage des (erstmalig 1986 publizierten) Fahrradstadtplans Köln des ADFC Kreisverbands Köln und Umgebung. Er enthält nicht nur das an Radwegen und Radrouten komplett überarbeitete und bewertete Kölner Stadtgebiet, sondern beschreibt ebenso Verkehrsmengen und Qualität der Radwege und Routen in den angrenzenden Städten Leverkusen, Bergisch Gladbach, Hürth, Frechen und Pulheim. Neu aufgeführt sind die mit Fahrradwegweisern ausgeschilderten Routen des landesweiten Radwegenetzes, der Erlebnisweg Rheinschiene sowie drei ausgeschilderte Routen der RegioGrün-Erlebniswege, die von Köln in den westlichen Rhein-Erft-Kreis führen. Neben separatem Innenstadtteil und Beiheft wird dieses Kartenwerk diesmal in praktischer, wetterfester Klarsichthülle zum Preis von 9,95 Euro angeboten.



ADFC-Regionalkarten

Bereits nach einem Jahr fast vergriffen war die erst letztes Jahr erschienene ADFC-Regionalkarte Eifel/Mosel, die im Winter aufgelegt werden musste. Unter maßgeblicher Mitarbeit der Kreisverbände Köln, Bonn, Koblenz und Trier sowie mit Unterstützung des regionalen Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) GmbH präsentiert sich die Eifel, laut Radreiseanalyse 2006 eine der beliebtesten Radlerregionen bundesweit, somit kartographisch aktuell. Neben 18 Tourenvorschlägen finden die Nutzer sämtliche Infos zum aktuellen Radwegenetz, Radeln auf alten Bahntrassen sowie sehenswerten Ausflugszielen wie Maare und Vulkane, alte Burgen und Schlösser sowie Zeugen aus der Römerzeit.

Ganz neu aus der Reihe der ADFC-Regionalkarten ist das Blatt Lahntal. Im Anschluss an die Eifel/Mosel-Karte können Radwanderer die Lahn bis hin zur Quelle „erfahren“.

Beide Karten sind im Maßstab 1:75.000 erstellt, Preis: 6,80 Euro pro Karte.

Radwanderbuch Rhein, Ahr und Sieg

An Büchern neu erschienen ist im Verlag Bachem das Radwanderbuch Rhein, Ahr und Sieg. Auf 128 Seiten sind unterschiedlich schwierige und lange Stre-

cken beschrieben. Neben zahlreichen Bildern sind zu sämtlichen Tourenbeschreibungen Höhenprofile hinzugefügt. Preis des Radbuches: 12,95 Euro.

Weitere Informationen zu Neuerscheinungen in der Region Rheinland gibt Ihnen das in diesem Frühjahr erscheinende Literaturinfo 07/08 der ADFC Kreisverbände Köln und Bonn (7. Auflage).

Norbert Schmidt



Hohenzollernbrücke

Wann kommt die Rampe?

Die Rat und Bezirksvertretung Innenstadt haben sich intensiv mit der zukünftigen Gestaltung des Breslauer Platzes nach dem U-Bahn-Bau beschäftigt. Vielfältige Beschlüsse sind gefasst worden. Doch einer fehlt immer noch: der Beschluss zum Bau der Rampe für RadfahrerInnen und FußgängerInnen vom Breslauer Platz zur Hohenzollernbrücke. Schließlich ist dies eine offizielle Veloroute der Stadt Köln. Und dem vor Jahrzehnten für 10 Millionen DM gebauten Radweg auf der Nordseite der Hohenzollernbrücke fehlt immer noch der linksrheinische Anschluss. Warum ist das kein Projekt für die Regionale 2010 – da sollen doch Brücken geschlagen werden?

Der Gestaltungsbeirat – ein Fachgremium aus ArchitektInnen – ist mit einem spannenden Vorschlag an die Öffentlichkeit getreten. Sie wollen die Südseite der Hohenzollernbrücke verbreitern, um mehr Platz für RadfahrerInnen und FußgängerInnen zu erreichen. Ein schöner Einzelvorschlag. Warum werden aber die Brücke und ihre Anbindung nicht ganzheitlich, von Norden und Süden, Osten und Westen gesehen?

Eine breite Rheinüberquerung ist sehr schön, doch im Alltag ist die Anbindung der bestehenden Überwege, egal ob nördlich oder südlich der Hohenzollernbrücke, unzureichend.

Roland Schüller



Anzeige

PKW-Bestand in Köln

Spannende Statistik

Seit dem Jahr 2000 sinken in Köln Umfang und Dichte des PKW-Bestands. Diese Erfolgsmeldung hat natürlich in der autofixierten Politik und Verwaltung keinen Platz. Denn dort herrscht noch eine völlige Auto-Ideologie vor.

Es gibt seit 2000 nicht mehr Autos in Köln, vielmehr zeigen die Zahlen zum PKW-Bestand seit fünf Jahren eine leichte, aber stetige Abnahme! Keine Steigerung, wie uns immer wieder erzählt wird. Auch die Zahl der Menschen, die einen eigenen PKW besitzt, hat in dieser Zeit leicht abgenommen. Nur 475 PKW kommen derzeit auf 1000 Einwoh-

ner ab 18 Jahre. Im Klartext: Über die Hälfte, also die Mehrheit aller Kölner und KölnerInnen über 18 Jahre besitzt kein Auto. Wenn man zusätzlich die unter 18-Jährigen hinzurechnet, wird noch deutlicher, dass Autobesitzer in Köln in der Minderheit sind.

Doch wir lesen es täglich anders in der Zeitung und wir hören es täglich anders aus dem Mund von Politik und Verwaltung.

Es gibt sogar Stadtteile, da hat nur noch ein Drittel aller Einwohner ein Auto: Weniger als 400 PKW je 1000 EinwohnerInnen gibt es zum Beispiel in Ehrenfeld, Nippes, der südlichen Innenstadt, Deutz, Mülheim und Kalk.

Merken wir etwas davon, dass sich die Verkehrsplanung an diesen Orten an den Bedürfnissen der Zweidrittel-Mehrheit der Bevölkerung ausrichtet? Nein, vorrangig werden Maßnahmen zur Verbesserung des Autoverkehrs geplant.

Die Zahlen nennt der Oberbürgermeister der Stadt Köln in seinem Statistischen Jahrbuch 2006 auf Seite 87 und 89. Es sind harte Fakten und ist keine Ideologie von umweltfreundlichen Verkehrsinitiativen. Doch die Verwaltung und die Politik folgen lieber ihrer Fixierung auf noch mehr Auto.

Wolfgang Besser



Eifelquerbahn

Mit der Bahn auf Entdeckungstour durch die Vulkaneifel

Die Eifelquerbahn von Gerolstein über Daun nach Ulmen ist eine der landschaftlich schönsten und interessantesten Nebenbahnen Deutschlands. Ein Ausflugstipp für Urlauber, Einheimische und Gäste in der gesamten Vulkaneifel.

Jeden Samstag, Sonntag und Feiertag vom 01. Mai bis zum 28. Oktober 2007 verkehren historische Schienenbusse zwischen Gerolstein und Ulmen im 2-Stunden-Takt und bieten den Fahrgästen ein Eifelpanorama von kaum zu überbietender Schönheit. Von Gerolstein bis Ulmen erleben die Fahrgäste auf 36 Kilometern ein Stück Bahngeschichte mit liebevoll restaurierten Bahnhöfen, immer wiederkehrenden Steigungen, abwechslungsreichen Hügellandschaften, den höchsten Bahnhof der Eifel – Dockweiler auf ca. 550 Metern – und jede Menge Natur soweit das Auge reicht. Für Wanderer und Radbegeisterte finden sich optimale Verknüpfungspunkte entlang der Stationen. Unter anderem werden der

Kylltalradweg in Gerolstein, der Mosel-Maare-Radweg in Daun oder auch der Vulkanradweg in Ulmen mit der Eifelquerbahn erreicht. Der Transport von Fahrrädern ist in den Schienenbussen kostenlos! So lassen sich individuelle Ausflüge in einer Kombination aus Zug und Rad mit der Eifelquerbahn planen – oder genießen sie einfach die Reise im beschaulichen Tempo über die Gesamtstrecke. In Gerolstein haben die Reisenden darüber hinaus ideale Anschlüsse an die Hauptbahn Köln – Trier.

Täglicher Verkehr zwischen Gerolstein und Daun

In der Zeit vom 01. Juli - 31. August 2007 verkehren die roten Schienenbusse wieder zusätzlich von Montags bis Freitags im 2-Stunden-Takt zwischen Gerolstein und Daun. Besonders an Urlauber, Wanderer und Radsportbegeisterte richtet sich das Zusatzangebot in der Ferienseit.

Familien aufgepasst!

Die Vulkan-Eifel-Bahn bietet ein ganz besonderes Bonbon für Familien an!

Mit dem Familienticket können zwei Erwachsene und bis zu drei Kinder reisen – aber nur zwei Erwachsene und ein Kind werden berechnet.

Wiedereröffnung Teilstück Ulmen – Kaisersesch

Im Laufe des Jahres ist die Instandsetzung des Abschnitts Ulmen – Kaisersesch abgeschlossen. Züge werden dann wieder über Ulmen hinaus bis Kaisersesch verkehren. Mit Umsteigen in Kaisersesch in den Transregio-Triebwagen ist damit wieder die gesamte Eifelquerbahn von Gerolstein bis zum Rhein in Andernach befahrbar.

Weitere Informationen und der Fahrplan sind auch im Internet zu finden: www.eifelquerbahn.de.

Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH, Kasselburger Weg 16, 54568 Gerolstein, Telefon: 06591-949987-10



23. September 2007

Mit dem VCD nach Kohlfurt

Auch in diesem Herbst veranstalten wir wieder einen VCD-Ausflug. Diesmal geht es zur höchsten Eisenbahnbrücke Deutschlands und zur einzigen Museumsstraßenbahn der Region.

Am Sonntag, den 23. September 2007, treffen wir uns um 10.30 Uhr am Info-Point im Kölner Hauptbahnhof. Nach etwa einer Stunde Bahnfahrt erreichen wir den Haltepunkt Solingen-Schaberg, von wo aus es auf Schusters Rappen etwa 6 Kilometer durch den Wald längs und oberhalb der Wupper nach Solingen-Kohlfurth geht.

Wir sehen dabei die markante Müngstener Brücke, die mit 107 Metern Höhe und 500 Metern Länge seit dem Jahr 1897 Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke ist.

Am Ziel erwartet uns ein Straßenbahnmuseum mit 30 Fahrzeugen von einem offenen Güterwagen des Jahres 1894 bis zu einem Gelenktriebwagen von 1960. Im „Strandcafé“ an der Wupper ist Zeit für einen Imbiss.

Von dort fahren wir mit der Bergischen Museumsbahn, einer einzigartigen Waldstraßenbahn, bergauf Richtung Wuppertal. Bei der Trasse handelt sich um ein Teilstück der ehemaligen



Unsere Wanderung wird auch an der Müngstener Brücke vorbeiführen.

Wuppertaler Straßenbahnlinie 5 zwischen Cronenberg und Kohlfurter Brücke durch das industriegeschichtlich interessante und landschaftlich reizvolle Kaltenbachtal.

Zurück auf gleichem Weg mit Busfahrt statt Wanderung oder – mit etwa zwei Stunden Fahrtzeit – über Remscheid und die Müngstener Brücke.

Der Eintritt in das Museum ist kostenlos, die Straßenbahnrückfahrt kostet 3 Euro für Erwachsene und 1,50 Euro für Kinder ab 11 Jahren, jüngere fahren frei. Solingen und Wuppertal sind mit VRS-Netzzeitkarten (Semesterticket, Jobticket usw.) kostenfrei zu erreichen. Im Übrigen organisieren wir die Tickets bei der Abfahrt.

Markus Meurer □

VCD-Landesverband Gegen schwarz- gelbe Auto- Verkehrspolitik

Die schwarz-gelbe Landesregierung sieht keine Notwendigkeit, den Nahverkehr in NRW wie bisher zu fördern:

- Sie kürzt Mittel, mit denen die Verkehrsverbünde Züge bestellen können.
- Sie kürzt Gelder, die für die Anschaffung neuer Züge und Bahnen notwendig sind.
- Sie kürzt bei allen Bauvorhaben, die dem Bahnverkehr dienen.

Das dichtbesiedelte NRW droht dadurch bald schlechter dazustehen als Flächenbundesländer wie Rheinland-Pfalz.

Aktuelle Planungen sehen beispielsweise nur noch einen dünnen Takt zwischen Großstädten im Ruhrgebiet vor. Kleinere Bahnstrecken sollen ganz stillgelegt werden.

Der VCD-Landesverband wird hier aktiv und veranstaltet beispielsweise ein Verkehrsforum ÖPNV. Außerdem werden gezielt Kommunalpolitiker angesprochen. Denn was die Landes-CDU macht, steht oft im völligen Gegensatz zum Willen des örtlichen CDU-Kreisverbandes, dem „seine“ Bahnstrecke oft sehr am Herzen liegt.

Kay Queetz □

VCD-Kreisverband

Noch mehr Infos?

- 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 aktuelle Informationen unserer Arbeitskreise:
info@vcd-koeln.de.

Kay Queetz □

Anzeige

Eisenbahnen im Kölner Umland

Bedrohte Bahnstrecken

Rund um Köln gibt es eine Reihe von Bahnstrecken, die attraktive Ziele für Wochenendausflüge sind, aber auch darüber hinaus eine verkehrliche Bedeutung haben könnten, wenn sie entsprechend gefördert würden. Einigen Landes- und Lokalpolitikern sind sie jedoch ein Dorn im Auge, so dass die Existenz dieser Bahnstrecken gefährdet ist. Nachfolgend eine Übersicht.

Wiehltalbahn

Gummersbach – Wiehl – Waldbröl

Spannend wie ein Krimi! Die Anliegerkommunen haben die Strecke gekauft. Waldbröl erhielt dafür extra einen Kredit vom Landesbetrieb Straßenbau. Ziel der Gemeinden ist der Abriss der Strecke und der Verkauf der Grundstücke beziehungsweise deren Überteerung mit neuen Straßen. Die Bahnstrecke ist nach Bundesrecht aber eben eine Bahnstrecke und muss in einem besonderen Verfahren bei der Bezirksregierung Köln rechtlich entwidmet werden. Das Verfahren läuft für einen Teilabschnitt bereits seit dem 19. März, zwei Monate lang sind Einsprüche dagegen möglich.

Entwidmet werden kann eine Bahnstrecke nur, wenn kein Verkehrsbedürfnis besteht. Nun fährt aber die Wiehltalbahn GmbH seit Jahren einen Ausflugsverkehr auf der Strecke. Außerdem verkehren seit dem 7. März regelmäßig Güterzüge, die das Sturmholz von „Kyrrill“ abtransportieren. Entsprechend gab es bereits eine einstweilige Verfügung des Verwaltungsgerichts Köln, mit der das Landesverkehrsministerium gezwungen wurde, der Wiehltalbahn eine Betriebserlaubnis zu erteilen.

Dieser Streit treibt inzwischen bunte Blüten: Im März sperrte die neue Eigentümerin eines Teils der Strecke, die Gemeinde Reichshof, eine Eisenbahnbrücke mit einem Straßenverkehrsschild und Absperrgittern, „wegen Baufähigkeit“. Nach Ansicht der Bahner sind sie jedoch selbst für die Sicherheit verantwortlich und ist das Eisenbahnbundesamt die zuständige Kontrollinstanz.

Wer den Kampf um den Streckenerhalt unterstützen möchte, kann dies mit einem Ausflug in die herrliche bergische Natur verbinden. Unter www.wiehltalbahn.de, Stichwort „Termine“ sind die aktuellen Fahrtage aufgeführt. Inzwischen mit Unterstützung von zwei NABU-Ortsgruppen.

Olefaltbahn

Kall – Gemünd (Nationalpark Eifel) – Schleiden – Hellenthal

Auch hier bleibt es spannend: Bei Redaktionsschluss stand noch nicht fest, ob es dieses Jahr wieder gelingt, einen Freizeitverkehr notwendigerweise ohne jeden öffentlichen Euro durchzuführen. Hier fährt sogar der Lokführer ehrenamtlich, mit einem Schienenbus aus den 50-er Jahren.

Im Gegensatz zur Wiehltalbahn gibt es hier ansonsten keinen regelmäßigen Zugverkehr. Dafür engagiert sich die Stadt Schleiden für den Erhalt. Und die Rhein-Sieg-Eisenbahn hat ein Kaufangebot zur Übernahme der Strecke abgegeben. Sie plant unter anderem die Abfuhr des Holzes, das dank der Stürme zur Zeit in größeren Mengen abzutransportieren ist.

Im Februar hat sich zur Rettung der Olefaltbahn ein neuer Verein gegründet. Dieser freut sich über jede Unterstützung, Mitgliedschaft oder ehrenamtliche Hilfe. Unser VCD-Kreisverband ist bereits Fördermitglied geworden.

Infos und ggf. Fahrpläne auf der neuen Webseite: www.eifel-nebenbahnen.de.

Eifelquerbahn

Gerolstein – Daun – Mayen – Andernach

Diese Bahn liegt in Rheinland-Pfalz und deshalb nicht in unserem Einzugsbereich. Trotzdem möchte ich sie erwähnen. Während unser NRW-Landesverkehrsminister Wittke alles daran setzt, Bahnstrecken stillzulegen, sieht

das bei unseren südlichen Nachbarn anders aus: Der dortige Verkehrsminister Hering fuhr vor kurzem persönlich mit Kommunalpolitikern aus allen Parteien im Zug von Daun nach Gerolstein und sagte 2 Mio. Euro für die Gleiserneuerung zu. Damit kann der Freizeitverkehr auf dieser Verbindung in den nächsten Jahren fortgeführt werden und sie bleibt für eine spätere Reaktivierung im Alltagsverkehr erhalten.

Zum Fahrplan siehe die Anzeige in dieser Ausgabe oder im Internet unter www.eifelquerbahn.de.

Kay Queetz



Köln-Sülz

Neue Fahrkartenausgabe

Während vielerorts die Fahrkartenschalter von der Bahn geschlossen werden, gibt es in Köln einen neuen.

Den Bahnhof „Köln-Sülz“ gibt es seit 1968 nicht mehr, als die Köln-Bonner Eisenbahnen die Dampfpersonenzüge von dort nach Hürth-Berrenrath eingestellt haben. Auf diesem Gelände steht heute das Arbeitsamt an der Luxemburger Straße.

Dennoch gibt es seit Dezember 2006 im Herzen von Sülz einen Fahrkartenschalter: Zülpicher Straße 288, direkt an der KVB-Haltestelle Lindenburg (Linie 9, stadtauswärts). Neudeutsch: „DB Mobility Center“. Hier gibt es alle DB-Fahrkarten, Ferienreisen, Call a Bike ...

Es ist ein Versuch der Bahn, neue Kunden außerhalb der Bahnhöfe zu gewinnen. Wer diesen Versuch unterstützen möchte und von den Schlangen im Hauptbahnhof genervt ist: geöffnet montags bis freitags von 10 bis 20 Uhr und samstags von 10 bis 17 Uhr.

Kay Queetz



Neue Internet(t)links

Fahrpläne NRW, Deutschland, Europa, Welt

Pro Bahn e. V. bietet auf seiner Internetseite eine Linksammlung mit elektronischen Auskunftssystemen an.

Auf www.pro-bahn.de sind unter „Fahrpläne weltweit“ viele interessante Links zusammengefasst. Vom Weser-Ems-Bus bis zur vietnamesischen Staatsbahn.

Nachhaltiges Reisen

Unter www.zukunft-reisen.de können alle, die nicht nur über den Klimawandel reden wollen, Reisealternativen finden.

Ein guter Urlaub muss nicht mit kubikmeterweise verbranntem Kerosin beginnen: Unterkünfte, Reiseveranstalter, Verkehrsmittel, Urlaubsaktivitäten – hier finden Sie Alternativen.

Kay Queetz

Aufruf Eine Spende ...

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

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. Zu allen Treffen sind Interessierte herzlich eingeladen! Die jeweils nächsten Termine erhalten Sie ebenfalls unter unserer Rufnummer (02 21) 7 39 39 33.
- 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 Kreisverbands 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

Termine

Bitte merken Sie sich die folgenden Termine vor:

23. Mai 2007

Sparseminar des VCD in der VHS

In Zusammenarbeit mit der VHS bietet der VCD am **Mittwoch, den 23. Mai**, das Seminar

„Sparen beim Bus- und Bahnfahren“

an. Es findet im VHS-Haus am Neumarkt statt und wird von Kay Queetz durchgeführt. Die Teilnahme kostet 6,00 € Anmeldung und weitere Infos über www.vhs-koeln.de.

Wie man bei seinen Fahrten sparen kann, wurde zuvor am 9. Mai in dem erfolgreichen VCD-Seminar „Sparen beim Autofahren“ aufgezeigt.

Aus dem VHS-Programm:

„Ihnen graut es vor Fahrkartenautomaten? Bei Worten wie „Verbundtarif“, „SchönerFahrtTicketNRW“, „Sparpreis 25“ verstehen Sie immer nur Bahnhof? Sie glauben, Bahnfahren sei teuer? Dann gehen an diesem Abend die Signale bei Ihnen auf grün. Die verschiedenen Tarifarten werden kurz, knapp und für „Normalsterbliche“ verständlich erklärt. Es folgt ein Überblick über Sparmöglichkeiten in der Region und im DB-Fernverkehr. In Zusammenarbeit mit dem VCD-Köln.“

19. Juni 2007

Mitgliederversammlung

Einladung und Tagesordnung siehe nächste Seite.

23. September 2007

Mit dem VCD nach Kohlfurt

Auch in diesem Jahr laden wir wieder alle Mitglieder, Freunde und Interessierte zu einem interessanten Ausflug in das Kölner Umland ein. Diesmal geht es am 23. September nach Solingen-Kohlfurt an die Wupper, unter anderem mit einer Besichtigung des dortigen Straßenbahnmuseums. Für weitere Informationen zur Tour siehe Seite 23:



Clever. Ökologisch. Mobil

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

Ja, ich will VCD-Mitglied werden!

(2006 →)

Ich trete dem VCD zum 01. . 20 bei.

- | | |
|--|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Einzelmitgliedschaft | Jahresbeitrag
44 Euro |
| <input type="checkbox"/> Haushaltsmitgliedschaft
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!) | 55 Euro |
| <input type="checkbox"/> Reduzierter Beitrag
(wenn Sie zurzeit nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen) | 22 Euro |
| <input type="checkbox"/> 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. Der 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

Kontoinhaber/in

Datum, Unterschrift Kontoinhaber/in

Bitte einsenden oder faxen:

VCD e.V. • Postfach 610148 • 10921 Berlin • Fax 030/280351-10

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

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

Termin: Dienstag, den 19. Juni 2007, 19.00 Uhr

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

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

Tagesordnung:

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

Den Abschluss der Versammlung begehen wir mit Schnittchen und Kölsch.

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

Bitte den VCD-Mitgliedsausweis oder den Personalausweis nicht vergessen!