VCD Regionalverband Köln

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region Nr. 1 – 18. Mai 2020

Ausreichend Platz für Fuß- und Radverkehr

In Köln (fast) kein Thema

Politik und Verwaltung in Köln tun sich schwer damit, durch Maßnahmen im Verkehrsbereich einen Beitrag zur Gesundheit der Menschen zu leisten.

Der Radverkehr nimmt in Köln seit Jahren zu. Die Corona-Krise bewirkte einen zusätzlichen Schub: Während der Radverkehr an manchen Zählstellen um bis zu 65 Prozent zugenommen hatte, schrumpfte der Autoverkehr beinahe um 50 Prozent.

Gleichzeitig galt und gilt die dringende Empfehlung, zur Eindämmung der Pandemie auf einen Mindestabstand von 1,50 besser noch zwei Metern bei Begegnungen im öffentlichen Raum zu achten. Dies hätte eigentlich die Verkehrsverantwortlichen und den Krisenstab in dieser Stadt zwingend dazu bewegen müssen, allen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, so viel Platz einzuräumen, dass sie den gesundheitlich gebotenen Abstand auch tatsächlich einhalten können.

Anders als in vielen anderen Großstädten weltweit tat sich in Köln in dieser Hinsicht allerdings kaum etwas. Zu den wenigen Ausnahmen zählte die Entscheidung von Verkehrsdezernentin Frau Blome, zwei ansonsten nur an Wochenenden gesperrte Straßenabschnitte auch montags bis freitags für den Autoverkehr zu sperren. Beides war allerdings befristet: An der Kitschburger Straße im Stadtwald endete die Maßnahme am 4. Mai, an der Drehbrücke am Deutzer Hafen sogar bereits am 19. April, obwohl die Kontaktbeschränkungen weiter galten und an beiden Orten unverändert stark gegangen, gelaufen und Rad gefahren wurde.

Pop-up Bike Lanes?

Ein wirksames Instrument zur Reaktion auf das geänderte Mobilitätsverhalten in der Corona-Krise wäre die Einrichtung temporärer Radspuren anstelle von Autofahrspuren. Anders als beispielsweise Bogota, Budapest und Berlin verweigert sich Köln aber bislang standhaft solchen „Pop-up Bike Lanes“.

Ampelschaltungen?

Dieses Bild zeigt sich überall in Köln: An Ampeln mit hohem Fußgänger- oder Radaufkommen standen Menschen und Räder dicht gedrängt und ohne Chance, die Abstandsregeln einzuhalten. Die sündhaft teure Technik in Ampeln und Verkehrsrechnern wurde in den acht Wochen seit Beginn der Kontaktsperren nicht genutzt, um die Ampelzeiten gerechter und angemessener zu verteilen.

Mehr Platz in Geschäftszonen?

Mit Wiedereröffnung der Geschäfte verschärfte sich die Herausforderung, auf den engen Gehwegen den Mindestabstand einzuhalten. Straßensperrungen oder zumindest die vorübergehende Beseitigung von Autoabstellflächen wären zweckmäßig und möglich gewesen. Auch hier reagierten die zuständigen städtischen Einrichtungen so gut wie nicht auf die Herausforderung. Die Maßnahmen in der Ehrenstraße (Foto unten) sind leider nur eine löbliche Ausnahme.

Der VCD und andere Verkehrsinitiativen haben wiederholt darauf hingewiesen, dass auch der Verkehrsbereich zur Gesundheitsvorsorge beitragen muss. Leider bleibt hier noch viel zu tun!

Wolfgang Besser/Reiner Kraft ❐

Eine der wenigen positiven Ausnahmen: Am 2. Mai wurden in der Ehrenstraße die Autoparkplätze abgebaut, am darauf folgenden Samstag wurde diese beliebte und belebte, aber auch sehr enge Kölner Einkaufsstraße für einen Tag sogar komplett für den Autoverkehr gesperrt.

In eigener Sache

Covid-19 ist auch an uns nicht spurlos vorübergegangen. Eine Folge: Wir haben den ursprünglich für Mai vorgesehenen Druck der Sommerausgabe der RHEINSCHIENE verschoben.

Durch Corona verliert allerdings das Thema „Nachhaltige Mobilität“ nicht an Wichtigkeit. Daher beginnen wir mit dieser Ausgabe damit, aktuelle und vertiefende Informationen zur Verkehrslage in der Region unter dem Namen „RHEINSCHIENE extra“ in einem flexibleren Format zu veröffentlichen – und dies primär online unter unserer Homepage *www.vcd-koeln.de*.

Selbstverständlich wird es aber bald wieder eine gedruckte Ausgabe der RHEINSCHIENE geben.

Die Redaktion der RHEINSCHIENE

Schienennahverkehr und Covid-19

Eine Chronologie

Der ÖPNV gilt als Verlierer der Corona-Krise. Das Schienenverkehrsangebot im Rheinland in dieser Zeit war wenig geeignet, dem entgegenzuwirken.

Fr, 13. März: Die KVB verkündet die Umstellung auf den Samstagsfahrplan ab Mittwoch, den 18. März mit Zusatzverkehren in die Gewerbegebiete und auf den Hauptstrecken. Als Begründung dienten der Wegfall der Schülerverkehre und immer mehr Home Office. Das Angebot blieb angesichts der sinkenden Fahrgastzahlen trotzdem immer noch sehr gut. Während das städtische Unternehmen seine Verpflichtung zur Daseinsvorsorge somit voll erfüllte, gilt dies nicht für den Schienenverkehr der Bahn: Es wurden massive Einschränkungen im Regionalverkehr angekündigt, der Fernverkehr wurde hingegen weitgehend aufrechterhalten.

So, 15. März: Nahverkehr Rheinland (NVR) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verkünden, dass sie keine Einschränkungen im Schienenpersonennahverkehr beabsichtigen. Begründung: Mehr Platz bei weniger Fahrgästen schützt die Reisenden vor Ansteckung und ermöglicht einen Mindestabstand. Zudem sind viele der ab jetzt so bezeichneten systemrelevanten Personen (Personal in Krankenhäusern, Supermärkten, Logistik, Pflege und Betreuung sowie bei Polizei und Feuerwehr) auf die Bahn angewiesen.

Mi, 19. März: Ministerpräsident Lascheck und Bundeskanzlerin Merkel äußern verärgert, dass so viele Menschen noch mobil sind. Als Beleg dienen die Auswertung von Mobilfunkdaten sowie Eindrücke aus den sozialen Netzwerken.

Fr, 21. März: NRW-Verkehrsminister Wüst verkündet sofortige landesweite massive Einschnitte bei Regional- und S-Bahnen: 80 Prozent der S-Bahnen werden eingestellt, auch in den Ballungsräumen. Im ganzen Land gilt ein Stundentakt.

Mit einem Sonderfahrplan will die Landesregierung sicherstellen, dass trotz des verringerten Angebots alle mobil bleiben können, die auf den Nahverkehr bei der Bahn angewiesen sind. „Krankenschwestern, Pflegepersonal, Mitarbeiter von Polizei und Lebensmitteleinzelhandel müssen auch weiterhin zu ihren Arbeitsplätzen kommen“, so Verkehrsminister Wüst. Wenn aber für diese Menschen die Mobilität aufrechterhalten bleiben soll, warum wird sie dann so rigoros eingeschränkt? Für Eifelpendler bestand zum Beispiel ab dem 23. März die erste sinnvolle Fahrtmöglichkeit nach Köln erst um 8:05 Uhr ab Kall(!). Der 60-Minuten-Takt mit Halt an allen Haltestellen verlängerte die für den Arbeitsweg erforderliche Zeit, ebenso die Tatsache, dass Umsteigen mit mehr Wartezeiten verbunden war. Bahnlinien wie RE 8, RE 9 oder RB 38 wurden komplett eingestellt und durch Busse ersetzt. In den nächsten Tagen zeigen sich die Folgen: nicht nur längere Fahrzeiten, sondern auch zu volle Züge, da auch mit Einzeltraktionen gefahren wurde. Sieht so die Fürsorge des Verkehrsministers für systemrelevante Menschen aus?

Wie der gesamte ÖPNV hatte es auch der Schienennahverkehr im Rheinland schwer in der Corona-Krise. Trotzdem hätte er es seinen Fahrgästen leichter machen können.

Mi, 25. März: Verkehrsminister Wüst schreibt einen Brief an den Bahnchef Lutz mit der Bitte, die Fernzüge wie IC und ICE ohne Zuschlag für Pendler zu öffnen. Die drastische Verringerung der Regionalzüge zwischen Aachen, Köln, Bonn, Düsseldorf und im Ruhrgebiet sorgt für Enge in den wenigen fahrenden Zügen. Die Ausdünnung des Taktes sorgt für die Gefahr einer besseren Ausbreitung des Virus

Do, 26. März: Der Fahrgastverband Pro Bahn protestiert gegen die Ausdünnung des Bahnbetriebs und die dadurch bedingte Enge und erhöhte Ansteckungsgefahr in den Zügen, inbesondere bei den S-Bahnlinien 1, 6, 12 und 19, aber auch den zu kurzen Regionalbahnen 24, 25 und 27.

Do, 26. März: Es gibt weitere Proteste: „Es ist für uns inakzeptabel, wenn die Züge nicht mit der maximalen Kapazität im Berufsverkehr fahren“, so Ingo Steiner, Fraktionsvorsitzender für die Grünen im Kreistag Rhein-Sieg. „Wir unterstützen die Geschäftsführung des NVR dabei, dieses von den Verkehrsunternehmen einzufordern. Wenn sich einzelne Unternehmen nicht an die Vereinbarungen halten, muss das Verkehrsministerium einschreiten.“

Fr, 27. März: Verkehrsminister Wüst empfiehlt systemrelevanten Personen, auch mit einem Mietwagen zu ihren Arbeitsstellen zu fahren, insbesondere wenn die Fahrzeiten wegen der Ausdünnung und langen Wartezeiten beim Umstieg zu lang geworden sind – für Eifel-, Erft- oder Siegpendler nunmehr eine tagtägliche Erfahrung.

VRR und NVR hatten in ihrer früheren Beurteilung völlig Recht, doch der Verkehrsminister hatte einen anderen Auftrag: „Die Mobilität muss eingeschränkt werden“ als sichtbareres Zeichen der Kontaktsperre.

Mo, 20. April: Von diesem Tag an sollen in NRW mehr Züge fahren und zwar 80 Prozent des Normalbetriebs statt 50 wie in den Vorwochen. In ganz NRW? Nein, ein Teil bleibt außen vor: das Rheinland. Hier fahren die REs wieder, doch die RB 38 bekommt nur einen halbstündlich verkehrenden Bus entlang der Erft bis Horrem. Auch bei den S-Bahnen im Raum Köln bleibt es beim 60-Minuten-Takt mit gelegentlichen Zusatzfahrten. Deren

Zeiten herauszufinden ist abenteuerlich, weil sie die ersten Tage nicht in den Auskunftssystemen aufgeführt waren.

Nach starken Protesten sorgte der NVR dafür, dass zumindest in der morgendlichen Hauptverkehrszeit mehr S-Bahnen fuhren (zwei Drittel des üblichen Umfangs). Nachmittags blieb der Betrieb aber weiterhin auf 50 Prozent beschränkt!

Mo, 27. April: In dieser Woche erreicht auch der S-Bahn-Verkehr Rheinland allmählich seinen Normalbetrieb, die RB 38 wird weiterhin durch einen Bus ersetzt. Dafür gilt jetzt auf den Bahnhöfen, Bahnsteigen und in den Zügen die Mundschutzpflicht – attraktiver werden die Bahnen dadurch leider nicht.

Unzureichende Information

Die KVB hat gut informiert: An allen Haltestellen hingen die Not-Fahrpläne aus, die Laufbänder informierten und das elektronische Auskunftssystem war immer aktuell. Anders auf den Bahnhöfen der DB: Hier verblieben die alten Fahrpläne, in sechs Wochen wurde nicht ein einziger Hinweis angebracht.

Am Mittwoch, dem 25. März, also drei Tage nach der Quasi-Einstellung der S-Bahn, findet sich zum Beispiel auf den mobilen Anzeigetafeln weiter folgender Hinweis: „S12 nach Hennef um 17:41 Uhr fällt aus." Statt der wahren Ursache, Ausfall wegen Corona, seien „Verzögerungen im Betriebsablauf" die Ursache.

Es dauerte auch sehr lange, bis es wirklich aktuelle Information zu fahrenden Zügen in den diversen elektronischen Auskunftssystemen gab.

Geringe Flexibilität in der Handhabung der Abo-Tarife

Für die Verkehrsunternehmen bedeutet der Rückgang der Fahrgäste enorme finanzielle Ausfälle, da fast keine Einzeltickets mehr verkauft wurden. Reagiert wurde sehr unterschiedlich: KVB und SWB fuhren einen angepassten Samstagsfahrplan, die Busunternehmen in den Kreisen hatten einen Ferienfahrplan. In beiden Fällen wurde für das Geld der Abo-Kunden damit ein angemessenes Angebot bereitgestellt. Doch die Eisenbahnunternehmen reduzierten bei vollem Preis das Angebot um 80 Prozent. Eine Nachfrage, ob es denn einen Ausgleich für die Kunden gäbe, wurde als Majestätsbeleidigung aufgefasst: „Wie können sie nur in diesen Tagen ..."

Von den Konten der Abonnenten der Verkehrsverbünde wurde am 31. März der volle Betrag abgebucht, obwohl viele Menschen seit dem 15. März kein volles Einkommen mehr hatten. Der VRR verkündet relativ schnell eine Kulanzregelung, während der NVR schweigt. Er hat es ja auch schwerer: Die kommunalen Unternehmen rechtfertigten mit ihrem Angebot die Gebühr, doch wer nur Eisenbahn fährt, bekommt wenig für sein Geld.

Die KVB ermöglichte dann den Abo-Kunden, ihr Ticket ruhen zu lassen. Das kann aber nicht das letzte Wort vom NVR sein, der als Aufgabenträger für den miserablen Schienenverkehr zu Coronazeiten zuständig ist.

Fazit

Pro Bahn und die Grünen im NVR kritisieren das Handeln zu Corona-Zeiten mit dem Hinweis darauf, dass der schienengebundene Personennahverkehr zur Daseinsvorsorge gehöre: „Seine Nutzung darf nicht zum Infektionsrisiko für die verbliebenen Berufspendler werden. Die Geschäftsleitung des NVR muss von den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) einfordern, dass ausreichend lange Züge gefahren und zusätzliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit aufgenommen werden, um die Fahrgäste vor Infektionen zu schützen. Außerdem ist es unabdingbar, dass sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen und der NVR besser mit den Busunternehmen vor Ort abstimmen."

Wir brauchen dringend zielorientierte Konzepte für das Personalmanagement in den Eisenbahnunternehmen. Der Lebensmittelhandel oder das Gesundheitswesen zeigen exemplarisch, wie es besser geht. In anderen Bundesländern ist der Schienennahverkehr zu Corona-Zeiten besser unterwegs als in NRW.

Roland Schüler ❐

Leere Straße während der Corona-Krise

Es wird gerast und gelärmt

Weniger Autoverkehr und fast keine Flugzeuge – während der Corona-Krise wurde es stiller im Land. Dies galt allerdings nicht ausnahmslos ...

Verantwortungsbewusstsein bei Autofahrenden konnte schon häufig in Frage gestellt werden. Warum werden zum Beispiel trotz Klimaerwärmung immer größere Autos gekauft? Warum wird trotz der offensichtlichen Umweltvergiftung noch so viel Auto gefahren?

Durch Covid-19 wurden die Straßen leerer, weil deutlich weniger Auto gefahren wurde. Dies wiederum nahmen viele der verbliebenen Autofahrer*innen leider zum Anlass, schneller zu fahren, was jeder spürte, der in diesen Tagen auf den Straßen unterwegs war. Zudem vermeldete die Polizei vermehrt Autorennen.

Das wochenlange schöne Frühlingswetter mit Sonnenschein und Trockenheit lockte auch die Motorradfahrer*innen wieder hervor. Und auch hier kam es zu Rennen, wie die Kölnische Rundschau am 20. März vermeldete: „Harley gegen Yamaha".

Bedeutsamer noch als der bei der Raserei entstehende Lärm ist die erhöhte Unfallgefahr. Die Kreispolizei Kleve veröffentlichte am 9. April einen Appell: Touren mit dem Motorrad seien zwar nicht verboten, derzeit aber „absolut unsolidarisch". Schließlich gefährden sie die in Krisenzeiten wichtigen Kapazitäten in Krankenhäusern an Betten und Personal.

Wenn schon nicht aus Selbstverantwortung auf die Maschinenfahrt verzichtet wird, dann wäre ein COVID-19-Motorradfahrverbot Aufgabe der VerkehrsministerInnen aller Länder gewesen. Ein solcher Eingriff in die Freiheitsrechte wäre in Abwägung zu den im Falle eines Unfalls in Anspruch genommen Kapazitäten in Krankenhäusern absolut gerechtfertigt. Gleiches gilt für schärfere Tempolimits und die Kontrolle von deren Einhaltung.

Warum nur fällt ein gesellschaftlich verantwortungsvolles Handeln vielen so schwer?

Doris Klug ❐

Gastbeitrag

„Rüben und Radieschen auf drei Rädern“ oder „Die Radkutsche packt´s ...“

Verstopfte Innenstädte + steigendes Umweltbewusstsein + wachsender Transportbedarf = Lastenrad

Nach dieser vereinfachten Formel wollten wir 2015 die Gemüsekistenauslieferung des Biolandhofes der Apfelbacher revolutionieren. Der Bornheimer Betrieb liefert seit 40 Jahren erfolgreich Gemüsekisten per Abo nach Hause.

„Aller Anfang ist schwer“, lautet das Sprichwort. So gestaltete sich auch die Integration von Lastenfahrrädern nicht als selbstverständlich.

Die Begeisterung der Auslieferungsfahrer, die Diesel-Fahrzeuge mit zusätzlichen Lastenpedelecs zu unterstützen, war groß. Schließlich war es August, Ferienzeit und Sommer! Doch die ersten Schauer oder ein gelegentlicher Plattfuß dämpften die anfängliche Begeisterung. Letztendlich blieb die Nutzung des Bike immer mehr hinter unseren Erwartungen zurück und nach nur drei Monaten verstaubte das Trike, mit einer abgerutschten Kette, in der Ecke der Packhalle und wurde kaum mehr beachtet.

Nach diesem ersten gescheiterten Versuch und der Erkenntnis, dass Autofahrer nicht gleich Radfahrer sind, entschieden wir uns für eine Neuausrichtung und gründeten eine eigene Firma, die „TransPort-RadLogistik“.

Der Neustart erfolgte Januar 2016 im Stadtteil Ehrenfeld mit einer Radkutsche und zwei begeisterten Allwetterpedaleuren, Josua und Holger. Die Temperaturen lagen, wie für die Jahreszeit üblich, knapp über dem Gefrierpunkt. Es war windig, mit dem typischen Nieselregen für Köln.

Der Lieferwagen des Hofes brachte die Kisten mit frischem Obst und Gemüse nach Köln. Dort luden wir um und verteilten sie mit dem Lastenrad weiter an die einzelnen Haushalte. So ist es im Großen und Ganzen bis heute geblieben.

Schon bald kam eine Route in Zollstock hinzu. Anschliessend das Belgische Viertel in der Innenstadt. Die Routen wurden länger und die Kisten mehr. Was tun? Und so gesellte sich ein großer Anhänger hinzu. Seitdem sind wir als Gespann unterwegs. Inzwischen sind es zwei Radkutschen geworden.

Seit September 2019 liefern wir auch im Stadtteil Nippes, rund um die Autofreie Siedlung, klimaneutral, mit dem Lastenfahrrad aus.

Meine persönlichen Erfahrungen sind hauptsächlich positiv. Das Lastenfahrrad ist technisch zuverlässiger als so mancher Lieferwagen, auf den wir schon warten mussten, weil er wegen eines technischen Defektes liegen geblieben war. Die vielen Staus in den engen Einbahn- und Seitenstrassen Kölns können wir leicht umgehen, da wir wie normale Fahrräder auch fast überall durchkommen.

Mit der Zeit merkst Du auch, dass das Wetter nicht annähernd so schlecht ist, wie darüber geredet wird. Natürlich! Warme, Wind- und Regendichte Kleidung ist notwendig, wenn du am Stück sechs Stunden unterwegs bist. Doch dafür bekommst du Fitness und Gesundheit kostenlos zurück.

Damals wünschte ich mir, dass zukünftig noch viel mehr Lastenräder unterwegs wären und auf der letzten Meile die Lieferwagen ganz verschwinden würden und der Rest des Verkehrs von emmissionslos angetriebenen Fahrzeugen bestimmt würde. So langsam wird dies alles wahr ...

Holger Otto ❐

Impressum

Herausgeber:
VCD – Verkehrsclub Deutschland – Regionalverband Köln e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln

Redaktion (v. i. S. d. P.):
Reiner Kraft, Markus Meurer, Christoph Reisig, Nicolas Sommer, Lissy Sürth

E-Mail: *rheinschiene@vcd-koeln.de*