VCD Regionalverband Köln

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region

Nr. 6 – 5. Oktober 2020

Mehr Platz in einer längeren Linie 16

Ein Denkanstoß muss wiederholt werden!

Im Sommer 2019 hat der Arbeitskreis ÖPNV des VCD Vorschläge für leistungssteigernde Kurzfristmaßnahmen im Stadtbahnnetz veröffentlicht. Dazu zählte die Anregung, die Platzkapazität der Linie 16 zu vergrößern.

Die Haltestelle „Herler Straße" hat zwar schon längere Bahnsteige. Die Halteplätze für die Züge und die Standorte der Signale müssten aber angepasst werden. Die Gleise der Wendeanlage im Anschluss an die Bahnsteige sind für Drei-Wagen-Züge zu kurz.

Der Rat der Stadt Köln hat im Gerichtsverfahren zum Einsturz des Stadtarchives den Vergleichsvorschlag angenommen. Damit ist ein Weiterbau an der Einsturzstelle am Waidmarkt nun möglich. Die durchgehende Befahrbarkeit des Tunnels, durch die sich die Reisezeit zwischen Innenstadt und Kölner Süden, Wesseling, Bornheim sowie Bonn erheblich verkürzen würde, wird nunmehr zumindest planbar.

Die Rheinuferbahn wird wieder schneller und es werden sich Verkehre auf die diese Bahnstrecke bedienende Linie 16 verlagern – und dies sowohl vom Auto als auch von der parallelen Eisenbahnstrecke zwischen Köln und Bonn. Hinzu kommt, dass der dritte Nahverkehrsplan der Stadt Köln den auf Kölner Stadtgebiet laufenden Teil der Verbindung nach Bonn schon heute als überlastet beschreibt.

Mit der direkten Linienführung im Kölner Stadtgebiet bekommt die Rheinuferbahn ihre historische Funktion als überörtliche Schnellbahn zurück. Die durchgängige Befahrbarkeit der Nord-Süd-Stadtbahn sollte daher zwingend mit Dreifachtraktionen der Linie 16 verknüpft werden, also Fahrten mit drei statt wie bisher zwei Wagen. Dadurch würde sich die Kapazität pro Bahn um 50 Prozent erhöhen.

Die Dreifachtraktion hat eine Länge von bald 90 Metern und überschreitet damit die zulässige Längenbeschränkung für Bahnen, die am Straßenverkehr teilnehmen um rund 15 Meter. Deshalb – so die Anregung weiter – sollen die Linien 16 und 18 ihre nördlichen Endstellen tauschen. Während dann die 18 auf der Amsterdamer Straße problemlos als Straßenbahn verkehrt, fährt die längere 16 ins Rechtsrheinische. Konkret könnte sie zwischen der Schönhauser Straße und dem Herler Ring als U-Bahn verkehren. Im weiteren Verlauf bis nach Thielenbruch käme die Strecke der ehemaligen Vorortbahn infrage. Dort wäre die Längenbeschränkung unproblematisch, da alle Kreuzungen mit dem Straßenverkehr als Bahnübergang ausgebaut sind.

„Hält die Mülheimer Brücke denn diese langen Bahnen überhaupt aus?", wurde die VCD-Anregung immer wieder hinterfragt. Was lag da näher, als bei der Stadt Köln nachzufragen. „Der Bemessungsansatz für den Gleiskörper der Mülheimer Brücke erlaubt, dass der Brückenzug nach Abschluss der Generalsanierung mit Bahnen in 3-fach Traktion (Langzüge) befahren werden kann", antwortete am 1. Juli 2020 Frau Dipl.-Ing. Rode, die Leiterin des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau.

Die Tunnelhaltestellen sind bereits heute ausreichend lang. Jedoch müssen die Bahnsteige ab der Schönhauser Straße bis nach Bonn für den Einsatz der Langzüge verlängert werden.

Für eine Kapazitätserweiterung der Linie 18 will die Stadt Köln im Rechtsrheinischen die Haltestellen an der Wichheimer Straße und der Vischeringstraße sowie die Endhaltestelle in Thielenbruch auf nur 60 Meter verlängern. Um den von uns vorgeschlagenen Linientausch mit der Linie 16 zu ermöglichen sind hier jedoch die Bahnsteige auf das durch die Tunnelhaltestellen vorgegebene mögliche Maß von mindestens 80 Metern Nutzlänge für die Dreifachtraktion zu erweitern.

Wegen der Realisierungszeiten sowohl beim Ausbau der Infrastruktur wie auch bei der Bereitstellung der erforderlichen Fahrzeuge fordert der VCD schon heute von Politik, Stadtverwaltung und KVB ein Gesamtkonzept für den absehbaren Mehrverkehr auf der Linie 16. Es darf nicht sein, dass diese Linie bereits schon bei Inbetriebnahme der durchgehenden Streckenführung überlastet ist.

Leider ist bislang allerdings nicht erkennbar, dass die Stadt Köln ein Problembewusstsein für die künftig erforderlichen Kapazitäten auf der Linie 16 hat. Im August verteilten Frau Oberbürgermeisterin Reker und Herr Greitemann, der Beigeordnete für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Wirtschaft, die Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+". Dort kommt im Rahmen der Zielsetzung „Mobilität: Ausbau des ÖPNV, des Radverkehrs und der Verknüpfungspunkte aller Verkehrsträger" ein Ausbau der Linie 16 weder in der Karte noch in den Beschreibungen vor.

Heiner Schwarz,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV ❐

In eigener Sache

Mit der *RHEINSCHIENE extra* möchten wir zeitnah über verkehrspolitische Enwicklungen in der Region berichten und Hintergrundinformationen bieten. Sie ergänzt die zweimal im Jahr erscheinende umfangreiche gedruckte Ausgabe unserer verkehrspolitischen Zeitschrift *RHEINSCHIENE*.

VCD Regionalverband Köln e.V. ❐

Rheinisch-Bergischer Kreis

Wasserstofftankstelle und Brennstoffzellen-Hybridbusflotte der RVK in Wermelskirchen eingeweiht

Am 26. August 2020 wurde am Standort der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) in Wermelskirchen im Rheinisch-Bergischen Kreis (RBK) eine mit dem Industriepartner Linde GmbH errichtete Wasserstofftankstelle und eine dort stationierte Flotte von zehn Brennstoffzellen-Hybridbussen in Betrieb genommen. Die neue Tankstelle ermöglicht in ihrer aktuellen Ausbaustufe täglich 20 Busse zu betanken.

RVK-Geschäftsführer Eugen Puderbach sprach bei der Begrüßung der zahlreichen Gäste den Gesellschaftern, Fördergebern und Partnern seinen Dank aus: „Ich kann all diese Mitstreiter als Pioniere bezeichnen, die den Wert dieses alternativen Antriebs für einen wirkungsvollen Klimaschutz früh erkannt haben und den Mut hatten, das Projekt gemeinsam mitzugestalten." Vor allem dankte er der Politik im RBK, in dem „ein positives Klima für innovative Ideen" herrsche.

Rainer Bleek, Bürgermeister von Wermelskirchen, betonte, dass für die Abkehr von fossilen Energieträgern der Wasserstoff eine hoffnungsvolle Option sei. Das Stadtgebiet Wermelskirchens bestehe zu 42 Prozent aus Wasserschutzzonen.

RBK-Landrat Stephan Santelmann bezeichnete die Eröffnung in Wermelskirchen als zukunftsweisend für den Kreis: „Beim Einsatz von Wasserstoff ist der Rheinisch-Bergische Kreis gerne Vorreiter. Der enorme Stellenwert von Klimaschutz und dieser innovativen Technologie für Politik, Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen wird durch die Wasserstoffbusflotte der RVK, die Wasserstofftankstelle in Wermelskirchen und den geplanten Grünen Betriebshof in Bergisch Gladbach sichtbar. Wir setzen uns dafür ein, dass die Wasserstofftechnologie im Kreis nicht nur im öffentlichen Verkehr, sondern in vielen Wirtschaftsbereichen, in denen zurzeit noch fossile Brennstoffe zum Einsatz kommen, eine Rolle spielt."

Wermelskirchener Bürgermeister Reiner Bleek, RBK-Landrat Stephan Santelmann, RVK-Geschäftsführer Eugen Puderbach und Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen, (v. l. n. r.) weihen den ersten Bus für den RVK-Standort in Wermelskirchen ein.

Günter Rosenke, Landrat des Kreises Euskirchen, unterstrich, dass er als Aufsichtsratsvorsitzender den Weg der RVK zum Unternehmensziel „Null Emission" von Beginn an mit unterstützt habe: „Die RVK hat schon viel bewegt, aber sie ruht sich nicht auf dem Erreichten aus. Zahlreiche weitere umweltorientierte Ziele stehen noch auf der Agenda." Er hielt einen Ausblick auf die anstehenden RVK-Projekte wie das in der Stadt Mechernich im Kreis Euskirchen geplante „Aus- und Weiterbildungszentrum für klimaneutrale und digitale Mobilität" und die Erweiterung der E-Bike-Verleihsysteme an mehreren RVK-Standorten.

RVK Vorreiter im Klimaschutz

Die RVK begann schon 2011 mit dem Test der Brennstoffzellen-Technologie im Linienverkehr. Dabei werden Busse, die mittels Brennstoffzellen Wasserstoff in elektrische Energie umwandeln, die dann als „Treibstoff" für den Elektroantrieb dient, als geräuscharme und emissionsfreie Lösung für die Zukunft eingesetzt. Die Region Köln bietet sich besonders für den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen an, da bei einer Vielzahl von Prozessen der lokalen Chemieindustrie Wasserstoff als Nebenprodukt anfällt.

Nach dem Testbetrieb von zwei Prototypen erfolgte 2014 der Einsatz von zwei Vorserienfahrzeugen und seit Ende 2019 die Inbetriebnahme von 35 Serienfahrzeugen des Typs A330 FC des belgischen Herstellers Van Hool. Die neben den 10 Bussen in Wermelskirchen 25 übrigen Busse werden Bergisch Gladbach, Meckenheim und Hürth eingesetzt. In Meckenheim wurde im August ebenfalls eine Wasserstofftankstelle eröffnet.

Ziel ist es, ab 2030 ausschließlich emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeuge im Fuhrpark der RVK einzusetzen. Im Kreis Euskirchen sollen aufgrund lokaler Gegebenheiten 23 emissionsarme BioErdgasBusse eingesetzt werden.

Zwei Busse auf der RVK-Niederlassung in Wermelskirchen

Ein Brennstoffzellenbus vor den beiden Wasserstofftanks, die Bestandteil der Tankstellenanlage sind

Erste Probetankung durch die Landräte Stephan Santelmann und Günter Rosenke

21 Mio. Euro Förderung durch Bund und EU

Die Busse werden im Rahmen des EU-Projekts JIVE (*Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe*) durch die FCH JU (*Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking*) sowie national durch das NIP2-Programm (*Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie*) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Der Aufbau der Infrastruktur wird ebenfalls durch NIP-2-Mittel sowie in Wermelskirchen durch die INEA (*Innovation und Networks Executive Agency*) im Zuge eines EU-Projekt gefördert. Fördermittel in Höhe von rund 14 Mio. Euro seitens des BMVI und 7 Mio. Euro seitens der EU fließen in das Projekt.

RBK setzt auf Wasserstoff

Der Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises hatte schon Ende 2015 auf Antrag der Fraktionen von CDU und Grünen einstimmig für die Umsetzung des von der RVK vorgestellten Projekts zur Einführung der Brennstoffzellen-Technologie im Kreis gestimmt. Dies wurde Ende 2017 in einem erneuten Beschluss konkretisiert.

Seit Januar 2020 fahren die ersten fünf wasserstoffbetriebenen Busse der RVK auf der Linie 423, die Bergisch Gladbach direkt mit dem Flughafen Köln-Bonn verbindet. Am Flughafen können die Busse mit Wasserstoff betankt werden. Die Verlängerung der Linie 423 fügt sich so in die RBK-Mobilitätsoffensive ein.

Im März 2020 hat der Kreisausschuss des RBK einstimmig die Weichen dafür gestellt, dass die RVK bis 2023 bis zu 36 weitere Busse mit Wasserstoffantrieb anschaffen kann. Damit wäre der größte Teil der RVK-Busflotte im Kreis auf emissionsfreie Antriebe umgestellt. Dabei sollen nach dem Beschluss des Kreisausschusses durch die RVK fünf Gelenkbusse mit Brennstoffzellentechnik bestellt werden, die auf der Linie 260 von Remscheid über Wermelskirchen und Leverkusen nach Köln verkehren sollen.

„Grüner Mobilhof“ geplant

Ebenfalls beschlossen wurde, dass die RVK im Auftrag des Kreises und in Zusammenarbeit mit der Stadt Bergisch Gladbach – als Regionale 2025-Projekt – einen sogenannten „Grünen Mobilhof“ in Moitzfeld neben dem Technologiezentrum und in der Nähe der Autobahnauffahrt errichtet. Dies ist notwendig, da weitere Abstellplätze für Busse benötigt werden und zum Betanken der umweltfreundlichen Fahrzeuge eine weitere Wasserstofftankstelle im südlichen Teil des RBK erforderlich ist. Durch den verkehrsgünstigen Standort ist es möglich, den westlichen Oberbergischen Kreis, den RBK und die Rheinschiene gut an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden. Hier soll es zum Beispiel auch möglich sein, ein brennstoffzellenbetriebenes Müllfahrzeug der Stadt Bergisch Gladbach zu betanken.

Rainer Deppe, CDU-MdL, RBK-Landrat Stephan Santelmann, Andrea Blome, Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur der Stadt Köln, und RVK-Geschäftsführer Eugen Puderbach (v. l .n. r.) bei der Eröffnung der Linie 423 am Flughafen Köln-Bonn

Europaweit größte Flotte

Im März dieses Jahres hat die RVK 15 Brennstoffzellen-Hybridbusse bei der polnischen Firma Solaris Bus & Coach S.A. bestellt, die ab 2021 sukzessive in den Fuhrpark der RVK integriert werden. Die europaweite Ausschreibung der Busse erfolgte wie schon bei der vorausgegangenen Bestellung gemeinschaftlich mit der Wuppertaler Stadtwerke GmbH.

Die Busse werden im Zuge des EU-Projekts JIVE 2 angeschafft und durch das FCH JU das BMVI über das NIP2-Programm sowie über das Verkehrsministerium des Landes NRW gefördert.

Mit der Inbetriebnahme dieser weiteren Busse wird die RVK Ende 2021/Anfang 2022 über insgesamt 52 wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Busse verfügen. Dies ist nach Angaben der RVK – Stand heute – die europaweit größte Flotte wasserstoffbetriebener Brennstoffzellen-Hybridbusse.

Die RVK-Linie 423 fährt umstiegs- und emissionsfrei vom Busbahnhof Bensberg bis zum Flughafen Köln-Bonn.

Wasserstoff-Modellregion

Ende August dieses Jahres haben die Städte Brühl, Hürth, Köln, Wesseling, der Rheinisch-Bergische Kreis und der Rhein-Sieg-Kreis am Flughafen Köln-Bonn ihren gemeinsamen Plan „H2R Wasserstoff Rheinland“ zum umfassenden Aufbau einer regionalen Wasserstoffwirtschaft vorgestellt. Das Konzept enthält rund 100 konkrete Vorhaben und trägt damit der Bedeutung von Wasserstofftechnologien für die Energiewende Rechnung. Mehr als 80 Unternehmen, Hochschulen, Forschungseinrichtungen und andere Akteure beteiligen sich an der Initiative, die ein Beitrag zu dem vom Landesministerium für Wirtschaft, Innovationen, Digitalisierung und Energie ausgelobten Wettbewerb um eine „Modellkommune/-region Wasserstoff-Mobilität NRW“ ist.

Friedhelm Bihn, VCD-Arbeitskreis ÖPNV ❐

© Fotos: RVK

Anwendungen für den ÖPNV

Eine App für alle? Von jedem eine App?

Eine Reihe an Apps ermöglicht den Kauf mobiler Nahverkehrstickets. Bietet diese Vielfalt tatsächlich Vorteile für Kundinnen und Kunden?

Für ÖPNV-KundInnen in der Region Köln gibt es eine beachtliche Auswahl an Apps, über die Verbindungen und Fahrpläne abgerufen oder Fahrkarten gekauft werden können. Die KVB hat eine App, der VRS bietet ebenfalls eine an. Dazu kommt seit einiger Zeit der Dienst „mobil.nrw“, der eine verbundübergreifende Nutzung verspricht. Außerdem gibt es den DB Navigator, der neben Fernverkehrsverbindungen auch solche innerhalb der Stadt auflistet und mittlerweile ebenfalls zum Fahrkartenkauf benutzt werden kann. Grundsätzlich ist es erfreulich, eine Auswahl zu haben, so dass jeweils genau die App verwendet werden kann, die den eigenen Wünschen am meisten entspricht.

Gibt es tatsächlich eine Vielfalt?

Doch ist die Auswahl wirklich so groß, wie sie scheint? Die Impressumsangaben der jeweiligen Programme vermitteln ein anderes Bild:

- Die KVB-App wird von den Kölner Verkehrsbetrieben herausgegeben, wobei die technische Umsetzung durch die Cubic Transportation Systems (Deutschland) GmbH erfolgt.
- Die App „VRS“ wird vom Verkehrsverbund Rhein Sieg herausgegeben. Hier wurde die technische Umsetzung von der Firma side by site GmbH & Co KG geliefert.
- Die App „mobil.nrw“ wird von DB Vertrieb herausgegeben. Die technische Umsetzung steuert die HaCon Ingenieurgesellschaft mbH bei, die schon seit Urzeiten die Fahrplansuche auf der Website der DB programmiert.

Bei mobil.nrw sind noch ein paar weitere Akteure beteiligt: Im Bereich „Über uns“ der zugehörigen Website *mobil.nrw* steht im September 2020: „mobil.nrw ist eine Gemeinschaftskampagne des NRW-Verkehrsministeriums sowie der Verkehrsunternehmen, Zweckverbände, Verkehrsverbünde und Tarifgemeinschaften in Nordrhein-Westfalen.“ Das Impressum der Website gibt den Verkehrsverbund Rhein Sieg, genauer dessen „Kompetenzcenter Marketing NRW“ an, verantwortlich im Sinne des §5 Telemediengesetz zu sein.

Wenn hier Verwirrung entsteht, ist das nachvollziehbar. Es fällt vor allem auf, dass der VRS direkt an mehreren Projekten federführend beteiligt ist: an seiner eigenen App, aber auch an der von mobil.nrw. Das kann auch erklären, warum der Verkaufsbereich bei der vermeintlich landesweiten App mobil.nrw weitestgehend dasselbe Angebot hat wie die Apps anderer VRS-Mitgliedsunternehmen.

Eine Düsseldorferin beispielsweise findet im Shop-Bereich der App kein Ticket, mit dem sie innerhalb der Landeshauptstadt fahren kann. Angeboten werden lediglich Tickets mit verbundübergreifendem Bezug – also Fahrkarten, mit denen man in Richtung VRS reisen kann. Zwar kann die Nutzerin auch über die Fahrplanauskunft ein Ticket für ihre Fahrt innerhalb Düsseldorfs kaufen, aber dafür muss sie erst eine Verbindungsabfrage erstellen. Im Ticket-Shop eine Fahrkarte der Preisstufe A2 zu kaufen, ist nicht möglich. Zudem zeigt mobil.nrw ausschließlich Verkehrsmeldungen und Bauinfos von DB Regio an. KundInnen, die Linien des RRX oder anderer privater Betreiber nutzen, bleiben außen vor. Dem Anspruch, hier eine landesweit einheitlich verwendbare App herauszugeben, wird man so nicht gerecht.

Vorteile durch Auswahl?

Ist die Auswahl an Apps also wirklich so vorteilhaft für die NutzerInnen des ÖPNV, wie es auf den ersten Blick scheint? Zumindest kostet es sehr viel Geld, wenn auf drei unterschiedlichen Ebenen drei IT-Dienstleister mit der Entwicklung und Wartung dreier Apps beauftragt werden. Eine einheitliche Lösung scheint hier kostensparender zu sein.

Eine zentral erstellte App wäre im gesamten VRS einfacher zu vermarkten. Der vermeintliche Nachteil wäre natürlich, dass die großen Verkehrsunternehmen sich nicht mehr damit rühmen könnten, eine „eigene“ App zu haben (oder wie im Fall der Stadtwerke Bonn sogar zwei). Den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV wird das vermutlich egal sein, solange es ein gut funktionierendes und leicht bedienbares Programm gibt, über das Fahrtinformationen abgerufen und Tickets gekauft werden können.

Alexander Krumeich,
VCD-Arbeitskreis ÖPNV ❐

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*