VCD Regionalverband Köln

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region

Nr. 8 – 18. Dezember 2020

Klimawandel und Mobilität

Striktere Maßnahmen zur CO_2-Minderung nötig

Im Sommer 2019 rief der Rat der Stadt Köln den Klimanotstand aus. Um die vom Rat angestrebte Reduktion der Treibhausgasemissionen um 50 Prozent bis 2030 zu erreichen, wurden daraufhin ein Klimarat und zuarbeitende fachliche Projektgruppen eingerichtet. Diesen monatlich tagenden Gremien gehören Vertreter*innen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Wohnungsbau und Verwaltung an. Der VCD Regionalverband Köln ist Mitglied der Projektgruppe „Mobilität und Logistik".

Schnell wurde allen Beteiligten deutlich, dass im Bereich der Mobilität seit Jahrzehnten keinerlei CO_2-Einsparungen realisiert worden sind. Im Gegensatz zu allen anderen Bereichen wie Energiewirtschaft, Gebäude und Industrie, wo zum Teil erhebliche Minderungen erreicht wurden, nahmen die CO_2-Emissionen bei der Mobilität sogar noch zu. Schuld daran ist nach Meinung des VCD nicht zuletzt die Stadt, die häufig vor Einschränkungen beim Autoverkehr zurückscheut und immer noch dem längst überholten Leitbild der freien Fahrt für den Autoverkehr frönt.

Der VCD fordert endlich wirksame Maßnahmen zur spürbaren Senkung der CO_2-Emissionen im Verkehr.

Weniger Kfz-Spuren

Hans-Georg Kleinmann, VCD-Vertreter in der Projektgruppe „Mobilität und Logistik", spricht sich für eine Umverteilung des Straßenraums aus: „Bei allen Straßen mit mindestens zwei Autospuren pro Richtung, wie Aachener Straße, Rheinuferstraße und Innere Kanalstraße, soll eine Auto-Fahrspur für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wie Bus oder Fahrrad umgewidmet werden. So können gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Straße stark erhöht (siehe Schaubild unten) sowie die Emissionen wesentlich reduziert werden."

Durchgangsverkehr am Neumarkt abbinden

Der VCD will auch den Durchgangsverkehr in der Innenstadt nicht länger tolerieren: „Die Ost-West-Achse soll für den Autoverkehr am Neumarkt abgebunden werden – das spart viel CO_2 und mindestens eine Milliarde an Baukosten für die umstrittene Tieferlegung der Stadtbahn und erhöht die Aufenthaltsqualität enorm."

Aber noch weitere, jahrzehntelang gepflegte Tabus, wie die flächendeckende Einführung von Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit, sollen jetzt endlich fallen.

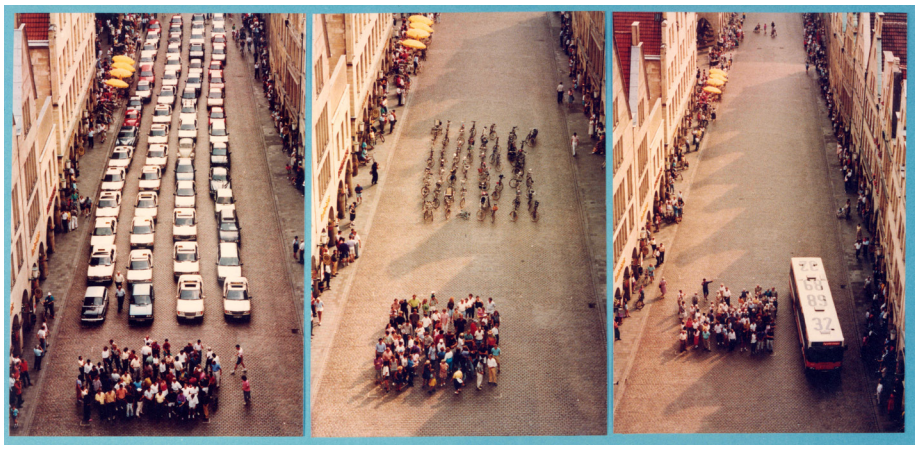
Auch für die Einführung einer City-Maut macht sich der VCD stark: „Andere große Städte machen seit Jahren vor, dass es geht und dass die Wirtschaft nicht darunter leiden muss."

Positiv ist, dass in Köln mittlerweile auch PKW-Stellplätze abgebaut werden, wie jüngst in der Altstadt, auf dem Friesenwall und in der Ehrenstraße: „Hier handelt es sich nach unserer Wahrnehmung jedoch um Einzelmaßnahmen. Wir fordern den Abbau aller Kurzzeitparkplätze in der Innenstadt sowie ein Gesamtkonzept, jedes Jahr die PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum um fünf Prozent zu reduzieren und das Parken auf privaten Flächen zu konzentrieren."

Keine überdimensionierten Straßenneubauprojekte mehr

Völlig aus der Zeit gefallen sind nach Meinung des VCD geplante Straßenneu- und -umbauten wie der Ausbau der Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring sowie der Bau der im Kölner Süden geplanten Rheinquerung (A555/A59): „Dadurch wird zusätzlicher Autoverkehr generiert. Wir brauchen das genaue Gegenteil, wenn wir das Klima und den Verkehr in den Griff bekommen wollen, nämlich eine innovative, moderne Verkehrspolitik. Davon sind wir noch weit entfernt. Wir bemerken zwar in Teilen der Politik, der Verwaltung und der Wirtschaft ein zaghaftes Umdenken, treffen aber immer noch auf starke Beharrungskräfte."

VCD Regionalverband Köln ❐



Flächenverbrauch im Vergleich: Autos – Fahrräder – Bus; Quelle: Presseamt der Stadt Münster

In eigener Sache

Trotz Pandemie werden wir uns auch im Jahr 2021 für die Verkehrswende einsetzen und mit der RHEINSCHIENE und der RHEINSCHIENE extra zur Verkehrspolitik in der Region Stellung beziehen. Leider kann aber unser traditionelles Neujahrstreffen nicht stattfinden. Wir haben uns einen angemessenen Ersatz vorgenommen, sobald solche Treffen wieder problemlos möglich sind.

Wir wünschen allen erholsame, zufriedenstellende Feiertage und einen guten Übergang in das neue Jahr – und dies gerade auch angesichts der derzeitigen Ausnahmesituation.

Passen Sie gut aufeinander auf und bleiben Sie gesund!

VCD Regionalverband Köln ❐

Verkehrswende und Universität

Öffentlichen Nahverkehr und Radverkehr stärken

In einem Gastbeitrag erläutern die Students for Future ihre Forderungen für eine klima- und umweltfreundliche Mobilität rund um die Universität in Köln.

Der derzeitige Zustand der Zülpicher Straße behindert die Straßenbahn und den Radverkehr. Die Enge verursacht zudem für alle, die hier mit dem Rad unterwegs sind, erhebliche Gefährdungen.

Nicht einmal ein Jahr ist es her, da hatten wir nach dem Beschluss einer von uns einberufenen und mit 1.600 Teilnehmer*innen beschlussfähigen Vollversammlung fünf Forderungen in den Senat der Universität zu Köln getragen und uns so zum ersten Mal näher mit der Kölner Verkehrswende beschäftigt. Wir, das sind Aktivist*innen von den Students for Future Köln, einer studentischen Arbeitsgruppe der „Fridays for Future"-Bewegung, die sich zum Ziel gesetzt hat, den Diskurs um Klimagerechtigkeit von den Straßen in die Hörsäle zu tragen. Unsere Forderungen an die Universität sollten die Hochschule im Sinne der Nachhaltigkeit umgestalten. Denn in Zeiten des Klimanotstands in Köln und der bereits jetzt global spürbaren Auswirkungen der Klimakrise soll nun auch die Universität Stellung beziehen und vor allem entsprechend handeln. Teil der Forderung war der Ausbau klimafreundlicher Verkehrsmittel und Infrastruktur für Studierende. So solle sich die Universität auf kommunaler Ebene für eine nachhaltige Gestaltung des ÖPNVs einsetzen.

In den folgenden Monaten trafen sich Mitglieder von Students for Future in verschiedenen Gesprächen mit Vertretern des AStA, den studentischen Senator*innen, der Universitätswaltung und dem Kanzler der Universität. Hier wurde sich auf konkrete Forderungen für den Verkehr geeinigt, die schließlich auch in Gesprächen mit dem KVB-Verkehrsmanagement und den zuständigen Stadtdezernaten vorgestellt wurden. Bei den im Folgenden vorgestellten Forderungen sehen wir momentan den größten Umsetzungsbedarf.

Verdichtung des KVB-Netzes

Wird über Verkehrswende geredet, wird oft über die schlechte Situation der Radfahrer*innen geredet oder darüber gestritten, wie bestimmte Viertel autofrei umgestaltet werden können. Auch wenn es selbstverständlich vieler Änderungen im Kleinen bedarf, führt um einen radikalen, massiven und möglichst schnellen Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV kein Weg herum. Mit etwa 50.000 Studierenden und mehreren tausenden Angestellten ist die Universität zu Köln nicht nur verkehrstechnisch ein Knotenpunkt an der Grenze der Innenstadt. Daher fordern wir bezüglich der Verdichtung des KVB-Netzes,

- dass die Linie 18 dauerhaft (im 5- Minuten-Takt) nach Hürth fährt, auch um die Studierenden im Wohnheim Efferen besser an die Universität anzubinden,
- ein Nachtnetz, mit täglich verkehrenden Linien, wie es auch in Bonn existiert,
- dass die Buslinie 130 bis zur Haltestelle Universitätsstraße fährt, um die Ver- und Anbindung zwischen dem Hauptgebäude der Universität und der Humanwissenschaftlichen Fakultät (HumF) zu verbessern,
- eine Busspur auf der Universitätsstraße in beiden Richtungen.

Bereits mittelfristig halten wir die Umwandlung dieser Busspur in eine Stadtbahnlinie auf Universitätsstraße und Innerer Kanalstraße für unabdingbar. Auf diese Weise würden nicht nur mit dem Hauptgebäude und der HumF verschiedene Standorte der Universität miteinander verbunden werden, sondern das gesamte Netz der KVB würde auf einer fehlenden Achse essentiell verdichtet. Das hätte nicht nur wesentlich kürzere Fahrzeiten auf vielen Strecken zur Folge, sondern könnte, gerade wenn eine solche Stadtbahnlinie auf der Zoobrücke den Rhein überqueren würde, die stets überfüllten Bahnachsen der Innenstadt (man denke an die Ost-West-Achse) entscheidend entlasten. So wäre ein wichtiger Schritt zu einem verdichteten KVB-Netz und damit auch in Richtung Verkehrswende getätigt.

Umgestaltung Zülpicher Straße

Die seit 2018 dauerhaft eingerichtete reine Fahrradstraße auf der Zülpicher Straße zwischen Universitätsstraße und Paula Kleinmann-Weg zeigt, wie auf Radfahrer und Fußgänger ausgerichtete Verkehrsgestaltung aussehen kann. Da dieser Abschnitt nun nicht mehr mit dem Autoverkehr geteilt werden muss, bietet er für die restlichen Verkehrsteilnehmer, zu denen überwiegend Studierende zählen, mehr Sicherheit und Komfort.

Zwischen Paula-Kleinmann-Weg und Zülpicher Platz ist die Zülpicher Straße weiterhin in beiden Richtungen für den Durchgangsverkehr geöffnet, was zusammen mit den Kurzzeit- und Bewohnerstellplätzen die Straßenbahnen behindet und den Radverkehr zusätzlich erheblich gefährdet. Im Sinne der Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel und einer dem Interesse der Studierendenschaft entsprechenden Gestaltung

des Verkehrraums fordern wir daher, eine autoverkehrsberuhigte Zülpicher Straße vom Zülpicher Platz bis zur Kreuzung mit der Universitätsstraße und die Entfernung sämtlicher Parkplätze auf diesem Abschnitt

Als möglichen Lösungsansatz schlagen wir hierzu eine ausgeschilderte Diagonalsperre auf Höhe der Heinsbergstraße vor, die den Autoverkehr stadtein- und -auswärts von der Zülpicher auf die Heinsbergstraße umleitet, während Straßenbahn und Radverkehr weiterhin in beide Richtungen geradeaus fahren können. Auf diese Weise könnte der Autoverkehr reduziert werden, der Straßenabschnitt wäre für Liefer- und Anliegerverkehr aber weiterhin zugänglich.

Ausblick

Auch wenn sich die KVB und die Stadtverwaltung gegen den Ausbau hin zu einem durchgehenden Nachtverkehr unter der Woche ausgesprochen haben, halten wir weiterhin an unserem Vorschlag eines Nachtbusnetzes nach dem Beispiel anderer Städte wie Bonn fest, um rund um die Uhr autounabhängige Mobilität zu gewährleisten. Als sofortige Maßnahme schlagen wir vor, die kostenlose Ausleihdauer der KVB-Leihräder für Studierende nachts auf eine Stunde zu erhöhen, was besonders Bewohnern entlegeneren Studierendenwohnheime ohne viel Aufwand entgegenkommen würde.

Sehr erfreulich ist die geplante Durchbindung der in Klettenberg endenden Fahrten der Linie 18 nach Hürth, besonders in Hinblick auf das Studierendenwohnheim Efferen. Hier plant die Stadt Hürth den Umbau der Haltestelle Hürth-Hermülheim und die Anbindung des Hürther Einkaufszentrums durch die Linie 18. Damit allerdings der Autoverkehr weiterhin ungestört bei erhöhter Taktung an der Kreuzung Luxemburger Straße/Militärring fließen kann, ist eine Tunnelunterführung für die Straßenbahn geplant, ein Projekt, für das wiederum viele Bäume des Grüngürtels weichen mussten.

Da die von uns geforderte Verlängerung des Linienwegs der Linie 130 bis zur Universitätstraße zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgesehen ist, gilt abzuwarten, ob der Einsatz der vorgeschlagenen Linie 178, die zwischen Hürth und Universität im Zwei-Stunden-Takt verkehren soll, ausreicht, um Campusse und Fakultäten besser zu verbinden. Da hier noch keine Zustimmung der Stadt Hürth vorliegt, wird sich die Universität für einen Dialog und die Realisierung des Projektes einsetzen.

Weiterhin wird sich zeigen, wann die von der Bezirksvertretung Innenstadt beschlossene Sperrung des Zülpicher Platzes für den motorisierten Individualverkehr umgesetzt wird und wie sich diese auf den Autoverkehr auf der Zülpicher Straße auswirken wird.

Anknüpfend an ähnliche Aktionen dieses Jahres wollen wir in den kommenden Monaten mit Fahrrademos und Pop-Up Bike Lanes weiterhin auf den erhöhten Platzbedarf von Radfahrern und die Notwendigkeit eines zusammenhängendes Radverkehrsnetzes in Köln aufmerksam machen.

Students for Future ❐

Sperrung der Severinstraße

Umleitung über Georgstraße mit Mängeln

Der VCD Regionalverband Köln fordert Verbesserungen bei der Umleitung für den Radverkehr

Die Severinstraße ist auf Höhe des alten Stadtarchivs für den Rad- und Kfz-Verkehr gesperrt worden. Der Fußverkehr kann die Stelle direkt queren, hier ist ein schmaler Fußweg freigehalten. Für den Rad- und Kfz-Verkehr sind Umleitungen ausgeschildert. Für den Radverkehr führt sie vom Waidmarkt kommend links in die Georgstraße, dann über die Follerstraße und die Löwengasse wieder zurück auf die Severinstraße.

Umleitung Severinstraße: An der Georgstraße könnte durch den vorübergehenden Wegfall der Parkplätze die Radverkehrssicherheit deutlich erhöht werden.

Der VCD Regionalverband Köln begrüßt, dass der Fußverkehr weiterhin den direkten Weg nehmen kann und ihm kein Umweg zugemutet wird. Die Umleitung für den Radverkehr ist in der Länge angemessen und gut ausgeschildert. Es ergeben sich jedoch einige Anmerkungen zur Ausgestaltung der Umleitung.

Es fällt auf, dass die Umleitung von Radfahrenden häufig nicht genutzt wird. Dies liegt aus Sicht des VCD vor allem daran, dass gerade die Georgstraße – in der aktuellen Gestaltung – viel zu eng ist, um den Radverkehr in Gegenrichtung aufzunehmen. Dort, wo abgestellte Kraftfahrzeuge den Straßenraum verengen, haben Radfahrende keinen Platz, um mit ausreichendem Abstand sicher die Straße zu befahren.

Der VCD Regionalverband Köln fordert daher, dass die in der Georgstraße verbliebenen Parkplätze für die Zeit der Umleitung entfallen. So kann genügend Raum geschaffen werden um dem Radverkehr eine sichere Führung zu bieten. Dies ist vor allem auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass es sich hier um einen hoch frequentierten Schulweg zur Kaierin-Augusta Schule handelt. So wird mit Sicherheit dann auch die Mehrheit der Radfahrenden die Umleitung befahren.

Pierre Beier ❐

DB Region und mögliche Verbesserungen bei der S-Bahn

Wenn sie nur könnte, wie wir wollen...

Verkehrsverbund, Politik und Verkehrsverbände wollen eine Ausweitung bei Bus und Bahn – und scheitern an schnödem Unwillen von Verkehrsunternehmen.

Der Vorteil von Privatisierung sollte sein, dass gegen Bezahlung bessere Angebote möglich werden. Doch im Gebiet des Nahverkehrs Rheinland (NVR) scheitern Verbesserungen am Unwillen von Verkehrsunternehmen, mehr Leistung zu bieten, auch dann wenn sie dafür bezahlt würden.

Der NVR möchte die S 19 ab 2022 sonntags halbstündlich verkehren lassen. Wie auch bei anderen Angebotsverbesserungen stellt sich die DB Regio quer. Bild von Thomas B.auf Pixabay

Geplante Verbesserungen

Folgende Angebotserweiterungen sind im Gebiet des NVR auf den Weg gebracht worden:

- Sonn- und feiertags sollen ab dem Fahrplanwechsel 2020 ab 11:00 Uhr die S-Bahnen im 20-Minuten-Takt fahren,
- ab 20:00 Uhr sollen die S-Bahnen alle 15 Minuten fahren, zunächst bis 22.00 Uhr und in einer späteren zweiten Stufe dann bis 24.00 Uhr.

Es ist ferner für das Jahr 2022 geplant,

- die vormittägliche Lücke im 10-Minuten-Takt der Linien S 11/S 6 und S 12/S 19 zu schließen sowie
- sonntags die S 19 zwischen Düren und Sindorf ab 10:00 Uhr halbstündlich fahren zu lassen.

Der Charme bei all diesen Maßnahmen: Sie sind machbar, obwohl das S-Bahn-Netz überlastet ist und ausgebaut werden muss. Auch wenn sie außerhalb der Spitzenstunden stattfinden, sind sie doch wichtige Verbesserungen für die Fahrgäste und unterstützen das Gelingen der Verkehrswende.

DB Regio bremst wegen fehlender Kapazität aus

Doch alle Maßnahmen scheitern an der DB Regio. Seit 2019 begründet sie dies mit Problemen bei Werkstatt und Personal. Seit die S-Bahn samstags im 20-Minuten-Takt fährt, haben sich die Werkstattaufenthalte für Wartung und Instandhaltung verkürzt. Wenn jetzt aufgrund der beabsichtigten Angebotsverbesserungen mehr Fahrzeuge benötigt werden, drohen Engpässe, die von der DB Regio derzeit als nicht tragbar angesehen werden. Sie lehnt daher weitere Aufträge ab.

Nicht erst seit Sommer 2019 erleben S-Bahn-Fahrgäste immer häufiger, dass Züge ausfallen oder nur aus einem einzigen Wagen bestehen. Als Entschuldigung werden meist Werkstattprobleme genannt. Doch anstatt an dem Problem zu arbeiten und Wartung und Instandhaltung zu verbessern, schreibt die DB Regio diese für die Zukunft einfach fest. Somit wird jede Verbesserung für die Verkehrswende und den Klimaschutz durch die Werkstatt auf Jahre hinaus torpediert.

Auch beim Personal hapert es: Der Grund für die Benachteiligung des NVR liegt wieder einmal beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). 2020 hat dieser ein neues Konzept von Regionalbahnen und S-Bahnen umsetzen wollen. Doch die Neuanbieter können die S-Bahn-Leistungen mangels Lokführern nicht erbringen. Dafür springt die DB Regio ein und wird im VRR langfristig weiter fahren. Damit fehlen aber die Lokführer, die für Leistungserweiterungen im NVR gebraucht würden.

Hoffnungsschimmer I: Einsatz des NVR

Dank des engagierten Einsatzes beim NVR, wo die Hoffnung in die Bereitschaft der DB Regio zur Angebotsverbesserung bei der S-Bahn nie aufgegeben wird, fährt seit dem 13. Dezember sonn- und feiertags ab etwa 11:00 Uhr die S 12 zusätzlich zwischen Köln-Ehrenfeld und Horrem, so dass mit der S 19 vier Züge stündlich zwischen Horrem und Köln verkehren, leider nicht im glatten 15-Minuten-Takt, sondern abwechselnd im Abstand von zehn und zwanzig Minuten. Gleiches gilt für den Abschnitt zwischen Köln Hbf und Köln-Worringen, wo die S 6 ebenfalls ab etwa 11:00 Uhr nach Worringen verlängert wird, so dass sie zusammen mit der S 11 im „hinkenden“ 10/20-Minuten-Takt fahren. Damit wurde mit insgesamt nur zwei zusätzlichen Zuggarnituren im Stadtgebiet Köln eine deutliche Angebotsverbesserung erreicht.

Hoffnungschimmer II: bevorstehende Neuausschreibung

Ein zweiter Hoffnungsschimmer würde darin bestehen, dass Wartung und Instandsetzung besser werden. Bislang fehlen allerdings öffentliche Absichtserklärungen der DB Regio dazu. Realistischer scheint es daher schon, auf die anstehende Neuausschreibung der S-Bahn Köln zu setzen. Diese berücksichtigt nur Eisenbahnunternehmen, die auch ausreichende Werkstattkapazitäten haben und zudem freudig bereit sind, Angebotsverbesserungen als Beauftragung auch anzunehmen und umzusetzen.

Roland Schüler ❐

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*