VCD Regionalverband Köln

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region Nr. 9 – 8. Februar 2021

Radeln ohne Alter Köln

Das Recht auf Wind in den Haaren

Aktivitäten und Ziele der Initiative „Radeln ohne Alter“ (ROA)

Die Initiative „Radeln ohne Alter“ gibt es in über 40 Ländern weltweit, ihren Ursprung hat sie in Dänemark. Auch in Deutschland ist „Radeln ohne Alter“ an mittlerweile mehr als 50 Standorten aktiv. Der Grundgedanke bei ROA ist, dass jede(r) in jedem Alter und mit jeder Fitness eine Möglichkeit haben sollte, das Recht des Fahrtwindes in den Haaren zu empfinden, auch wenn sie oder er selbst nicht mehr in die Pedale treten kann. Deshalb unternehmen wir ehrenamtlich Rikscha-Fahrten mit Bewohner*innen von Senioren- und Pflegeheimen. Der Fokus liegt insbesondere auf Mitmenschen, die in ihrer Bewegung und Mobilität eingeschränkt sind.

Neben Bewohner*innen von Senioren- und Pflegeheimen möchten wir aber auch diejenigen erreichen, die noch zu Hause wohnen. Die Fahrten sind ein Abenteuer zwischen Jung und Alt, bei dem neben der Fahrt selbst auch die Kommunikation ein wichtiger Aspekt ist. Sowohl unsere „Pilot*innen“ als auch die Fahrgäste sollen durch die Fahrten in ihrem Alltag bereichert werden.

Die Kölner Sektion gründete sich Anfang letzten Jahres. Ab März 2021 ist geplant, mit 16 Rikschas in Köln unterwegs zu sein und zwar an den Standorten Braunsfeld, Ehrenfeld, Brück, Chorweiler, Deutz, Dünnwald, Lindenthal, Niehl, Porz, Südstadt und Sürth. An einigen Standorten stehen mehrere Rikschas, alle stehen an oder in Senioreneinrichtungen.

Die Rikschas sind größtenteils im Besitz der Einrichtungen, alle Fahrten werden aber durch „Pilot*innen“ von ROA Köln durchgeführt. Diese erhalten eine umfangreiche Schulung im Umgang mit der Rikscha, die vor allem auch die Sicherheitsaspekte bei der Fahrt mit Älteren berücksichtigt.

Fast alle Rikschas sind von dem holländischen Hersteller vanraam, haben einen Elektromotor und können zwei Fahrgäste aufnehmen. Durch die Anordnung der Sitze vor dem der Pilot*innen ergibt sich ein intensives Erleben des Fahrtwindes und eine gute Unterhaltungsmöglichkeit.

Gefahren wird nach feststehendem Dienstplan, die Pilot*innen starten ab „ihrer“ Einrichtung, die Fahrgäste werden über diese organisiert. Es gibt keine festen Routen, wir möchten uns nach den Wünschen unserer Fahrgäste richten. Eine Fahrt dauert 60 bis 90 Minuten, danach stellen die Pilot*innen die Rikschas wieder auf ihren Parkplatz und sorgen für das Aufladen der Akkus.

Pilot*innen gesucht

Wir suchen Menschen jeden Alters, die bereit sind, zu regelmäßigen Zeiten zu fahren und sich auf eine fröhliche Kommunikation zwischen den Generationen einzulassen. Kontaktaufnahme über:

- *www.radelnohnealter.de/koeln/*
- *facebook.com/RoAKoeln*
- *instagram.com/roa_koeln_*

Günter Hotes ❐

In eigener Sache

Jetzt aktiv werden!

Wir freuen uns über neue Mitstreiterinnen und Mitstreiter.

Fast täglich gibt es neue Ideen und Initiativen für eine andere Mobilität, sei es zum Ausbau des ÖPNV, zur Umgestaltung des autodominierten öffentlichen Raums oder zur Entwicklung komfortabler und sicherer Fahrradrouten und Fußwege. Aber auch die Hindernisse für eine Verkehrswende machen sich nach wie vor bemerkbar.

Kurz gesagt: Für den VCD Regionalverband Köln gibt es gerade jetzt viel zu tun!

Als gemeinnütziger Verein sind wir in besonderer Weise auf ehrenamtliches Engagement angewiesen. Je mehr Menschen sich beteiligen, desto besser und breiter können wir auf die hiesige Verkehrspolitik einwirken. Deswegen freuen wir uns über jede, über jeden, die oder der uns aktiv unterstützt. Dies kann die Mitarbeit in einem unserer (sich derzeit online treffenden) Arbeitskreise sein, die Hilfe bei einer Aktion vor Ort oder aber auch das Mitwirken in einem verkehrspolitischen Gremium, zum Beispiel einem der Runden Tische zum Radverkehr.

Dass sich der Einsatz lohnt, merken wir immer wieder und immer mehr: Unsere Vorschläge und Forderungen werden gehört, sie fließen vielfach in die Entwicklung und Umsetzung von Verkehrsprojekten ein und sie tragen dazu bei, Fehlentwicklungen zu korrigieren. Und ganz nebenbei macht uns diese „Arbeit“ auch noch Spaß.

Wenn ihr mitmachen möchtet, habt keine Scheu, euch bei uns zu melden. Am besten via E-Mail an *info@vcd-koeln.de*. Wir freuen uns!

VCD Regionalverband Köln ❐

Umweltbrücke Ubierring

Eine einmalige Chance

Eine Erweiterung der angedachten Umweltbrücke zwischen Ubierring und Deutzer Hafen würde es ermöglichen, die Linie 15 ins Rechtsrheinische zu führen und bis Porz zu verlängern.

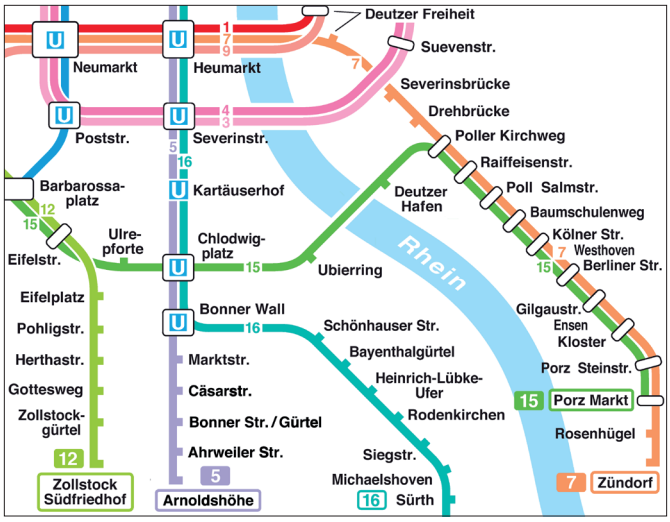

Bild 1: KVB-Netz mit der hier beschriebenen Umweltbrücke Ubierring und fertiggestellter Nord-Süd-Stadtbahn

Der Rhein ist Kölns größtes Naherholungsgebiet, er stellt aber insbesondere für die rechtsrheinischen Bezirke auch eine große Barriere dar: Nur sieben der zwölf Stadtbahnlinien erreichen die „Schäl Sick“.

Besonders unterversorgt ist Porz: Die Linie 7 ist die einzige Linie im gesamten Bezirk, weshalb sie zur Hauptverkehrszeit überfüllt ist. Eine Taktverdichtung wird aber auch nach dem Ausbau der Ost-West-Achse nicht möglich sein, denn die Deutzer Brücke bleibt ein Flaschenhals. Daher ist es naheliegend, eine Entlastungsstrecke zu bauen.

Eineinhalb Kilometer südlich, am Ubierring, ist bereits eine Umweltbrücke für den Fuß- und Radverkehr geplant. Warum nicht diese Chance nutzen und auch die Stadtbahn über die neue Brücke führen? Genau dies fordern bereits über 8.800 Menschen in einer Petition der „Aktionsgemeinschaft Kölner Verkehrswende“.

1,1 Kilometer Lückenschluss für 15 Minuten weniger Fahrzeit

Die Linie 15 könnte über eine 1.100 Meter lange Neubaustrecke über den Rhein hinweg zur Siegburger Straße geführt werden, um anschließend weiter auf den Gleisen der Linie 7 nach Porz Markt zu fahren. Diese neue Verbindung hätte eine ganze Reihe an Vorteilen:

- Sie ist betrieblich günstig, da sich zusätzliche Fahrten in der Innenstadt erübrigen.
- Des Weiteren würde die Netzstruktur des ÖPNV gestärkt und die Ost-West-Achse entlastet.
- Auch das Stadtentwicklungsgebiet Deutzer Hafen würde viel besser angebunden: Dort sind Wohnungen für ca. 6.900 neue Einwohner*innen und ca. 6.000 Arbeitsplätze geplant, beides wird den Verkehr weiter zunehmen lassen. Hier sollte außerdem der Anteil des Umweltverbunds am gesamten Verkehr von Anfang an möglichst hoch sein und so den Weg weisen für die Entwicklung der gesamten Stadt.
- Dank attraktiver neuer Direktverbindungen profitieren auch die südliche Innenstadt, der Rheinauhafen sowie Poll und Porz.
- Außerdem gibt es aktuell südlich der Severinsbrücke keine Querung für den ÖPNV, was lange Umwege zur Folge hat. Der Lückenschluss würde hier zu einer großen Reduzierung der Fahrzeit führen:

Für die Strecke zwischen Poller Kirchweg und Chlodwigplatz würden nur noch rund acht statt 23 Minuten benötigt – 15 Minuten weniger. Diese Verkürzung würde sich für alle Fahrten zwischen Poll oder Porz und der Südstadt oder dem südlichen Severinsviertel ergeben. Für viele andere Fahrten würde sich immer noch eine spürbare Verkürzung ergeben: Die Strecke Poller Kirchweg – Barbarossaplatz wäre etwa sechs Minuten schneller.

Mit der geplanten S16 über die Südbrücke würden diese Fahrzeitverkürzungen wegen notwendiger Umstiege nicht erreicht. Die S16 wäre jedoch eine optimale Ergänzung für andere Relationen mit dem südöstlichen Köln etwa vom Hauptbahnhof oder dem „Westring“.

Durch den Wegfall der KVB-Linie 16 wird es auf den südlichen Ringen und der neuen Brücke auch Kapazitäten für weitere Linien geben, zum Beispiel über Universitätsstraße, Eifel- und Chlodwigplatz bis zum Deutzer Hafen.

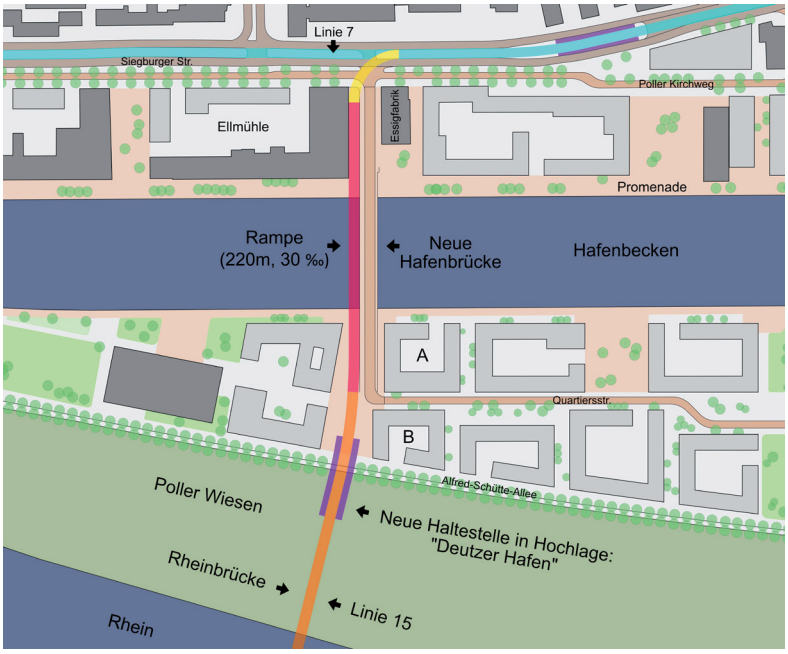

Bild 2: Rahmenplan Deutzer Hafen mit integrierter Trasse Linie 15

Bauliche Ausgestaltung I: Abschnitt Deutzer Hafen

Auf der Deutzer Seite wäre die Integration der Trasse recht einfach: Die gesamte Strecke verläuft durch das Stadtentwicklungsgebiet „Deutzer Hafen“.Um die Trasse in den Rahmenplan

Bild 4: Luftbild Ubierring mit angedeutetem Verlauf der Brücke

(Bild 2) zu integrieren, wurde die geplante neue Hafenbrücke auf dem Plan neun Meter nach rechts verschoben und eine der zwei Abbiegespuren gestrichen.

Die neue Lage der Hafenbrücke erforderte außerdem die Verkleinerung des Blocks A um zehn und des Blocks B um zwanzig Prozent. Da sich die Gebäudegrundfläche des gesamten Gebiets dadurch nur um ein Prozent verkleinert, kann der Verlust durch vereinzelte Aufstockungen ausgeglichen werden.

Südlich der Rampe folgt dann in Hochlage über der Alfred-Schütte-Allee die neue Haltestelle „Deutzer Hafen". Diese Haltestelle könnte auch erst nachträglich gebaut werden, falls genug Bedarf besteht.

Bauliche Ausgestaltung II: Abschnitt Rheinbrücke

Konstruktiv bietet sich eine Stahlfachwerk-Doppelstockbrücke an: In der oberen Ebene könnten die Gleise verlaufen und auf der unteren Ebene der wettergeschützte Bereich für Fuß- und Radverkehr. Um den Rhein überspannen zu können, müsste die Brücke wohl an Schrägseilen hängen, die in einem rechtsrheinischen Pfeiler verankert sind – analog zur Severinsbrücke. Eine Doppelstockbrücke hätte den großen Vorteil, dass sie mit neun bis zehn Metern genauso schmal wie eine reine Fuß- und Radbrücke bliebe.

Alternativ könnten Gleise und Fuß- und Radverkehr nebeneinander geführt werden, wodurch die Brücke flacher, aber auch breiter werden würde. Ein gelungenes Beispiel für diese Variante stellt die Beatus-Rhenanus-Brücke zwischen Straßburg und Kehl dar, die ebenfalls den Rhein überspannt.

Bauliche Ausgestaltung III: Abschnitt Ubierring

Sobald die Brücke die Promenade erreicht hätte, würde sie in einer ersten Rampe leicht abfallen und dann in die zweite neue Hochstation münden, die neu errichtete Haltestelle Ubierring. Diese würde direkt über der Rheinuferstraße liegen und von beiden Straßenseiten direkt über Treppen, Fahrtreppen und Aufzüge erreichbar sein.

Als letzter Abschnitt würde eine weitere Rampe folgen, um kurz vor der Mainzer Straße wieder an die Bestandsstrecke anzuschließen. Diese Rampe wäre wahrscheinlich der größte Konfliktpunkt des Projektes, denn es würden rund zehn Prozent des Ubierringparks beansprucht und es müssten zehn bis zwanzig Bäume gefällt werden. Durch den Wegfall der bisherigen Haltestelle „Ubierring" würde allerdings auch eine Fläche frei, auf der zum Ausgleich neue Bäume gepflanzt werden können. Die östliche Hälfte der Rampe wäre zudem bereits hoch genug, um den Platz darunter sinnvoll zu nutzen: Denkbar wären zum Beispiel überdachte Fahrradstellplätze und eine kulturelle Nutzung, ähnlich der Bahnbögen in Ehrenfeld.

Fazit – was jetzt zu tun ist

Da der Ausbau der Ost-West-Achse – unabhängig von der Variante – keinen dichteren Takt ermöglichen wird, sind zusätzliche Gleise über den Rhein hinweg unabdingbar. Oberirdisch ist dies am wirtschaftlichsten zu realisieren, und genau das kann die Verlängerung der Linie 15 leisten.

Der Planungswettbewerb für die Fuß- und Radwegbrücke am Ubierring muss also um eine Variante mit integrierter Stadtbahnstrecke ergänzt werden, um die grundsätzliche Machbarkeit zu prüfen.

Zur Herausarbeitung der Vorteile für das Netz ist es nötig, die Verlängerung der Linie 15 in die Gesamtnetzbetrachtung zu integrieren, mit der die Verwaltung am 14. Februar 2019 vom Rat beauftragt wurde.

Zudem sollte im Mobilitätskonzept des Deutzer Hafens untersucht werden, in welcher Form sie in den Rahmenplan integriert werden kann.

Gerade in einer wachsenden Stadt im Klimanotstand sollten wir jede Chance nutzen, um den ÖPNV mit sinnvollen neuen Verknüpfungen wie dieser endlich auf das Niveau zu bringen, das einer Millionenstadt würdig ist.

Weitere Grafiken zum Vorschlag unter: *www.cutt.ly/umweltbruecke.*

Nicolas Blume, VCD-Arbeitskreis ÖPNV ❐

Bild 3: Beatus-Rhenanus-Brücke ©Annette Lipowsky | Stadt Kehl

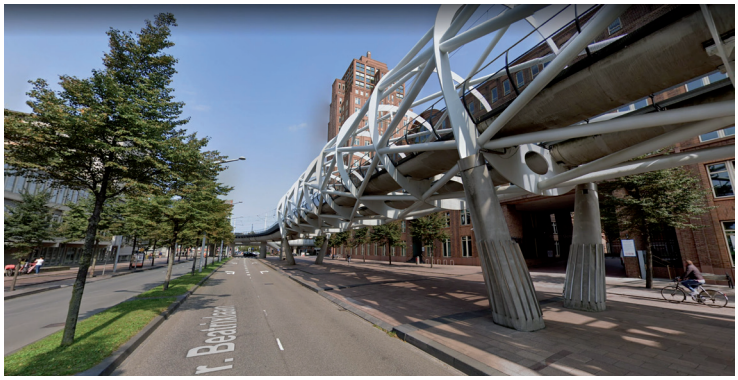

Bild 5: Hochbahnstrecke in Den Haag – positives Beispiel für eine stadtverträgliche Gestaltung

Gastbeitrag des NVR

Mehr Qualität durch professionelles Testen

Der Nahverkehr Rheinland (NVR) setzt Profitester zur Überprüfung der Qualität des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) ein.

Seit Juli 2020 sind sie unterwegs – die Profitester des NVR. Anfangs waren es 20, inzwischen sind es bereits 25, hauptsächlich Studierende, die alles testen, was aus Fahrgastsicht wichtig ist: die Sauberkeit der Züge und Stationen (ab 2021), die Funktionalität der Fahrkartenautomaten und Toiletten und vieles mehr.

Ein App unterstützt die Erfassung der Ergebnisse.
Foto: NVR GmbH/Smilla Dankert

Wie fing es an?

Aber von vorne. Angefangen hat das Projekt mit dem Ziel, mehr und vor allem schneller Informationen über die Situation vor Ort, also draußen in den Zügen und an den Bahnhöfen, zu bekommen, um zügiger auf Qualitätsmängel reagieren zu können. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) setzt Profitester bereits seit Jahren ein. Der NVR hat 2013 angefangen, zunächst die SPNV-Stationen einmal pro Jahr durch einen Auftragnehmer testen zu lassen. Doch das war irgendwann nicht mehr genug. Insbesondere durch die verstärkten Ausschreibungsaktivitäten von Verkehrsverträgen mit Bruttostrategie – hier liegt das Erlösrisiko beim Aufgabenträger und nicht beim Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wie bei den früher üblichen Nettoverträgen – stieg die Notwendigkeit, die Qualität genauer zu überprüfen, auch aus wirtschaftlicher Sicht des NVR.

Was wird getestet?

Jede SPNV-Linie wird bis zu 140 Mal im Jahr getestet. Das beginnt schon an der Einstiegsstation. Hier überprüft der Profitester die Fahrgastinformation am Bahnsteig sowie die Sauberkeit am Zugäußeren. Nach dem Einsteigen werden dann im Zug sämtliche Ausstattungselemente getestet, von den Sitzen über die Fahrgastinformation bis zu den Toiletten. Zudem wird die Besetzungsquote des Zugbegleitpersonals überprüft. Auch punktuelle Kontrollen der Qualitätsnachweise (Pünktlichkeit, Kapazität, Ausfall, technische Elemente), die von den EVU übermittelt werden, sind ein Teil der Erhebungen.

Ein weiteres Aufgabenfeld der Profitester ist die Überprüfung der Vertriebsinfrastruktur und des personenbedienten Verkaufs. Neben der Bestandsaufnahme sowie der Prüfung der Funktionsfähigkeit und Sauberkeit der Fahrkartenautomaten an SPNV-Stationen werden die Profitester als verdeckte Testkunden in Kundencentern, Kundenagenturen und Abo-Centern sowie zur Kontrolle der Ticketprüfung in den Zügen eingesetzt. Zudem können die Profitester themenbezogene Umfragen oder Zählungen sowie Überprüfungen bezüglich der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Förderung übernehmen.

In den Herbstferien 2020 fand bereits die erste Sondererfassung statt. Hier haben die Profitester den Schienenersatzverkehr (SEV) auf der S 6 zwischen Leverkusen und Köln getestet, eine Befragung der Fahrgäste durchgeführt und auch den SEV auf der linken Rheinstrecke und der Eifelstrecke geprüft.

Ab 2021 werden dann auch die SPNV-Stationen inklusive Mobilstationen und P&R-/B&R-Plätze von den Profitestern zweimal im Jahr unter die Lupe genommen. Auch hier werden sämtliche Ausstattungsmerkmale geprüft, eventuell sicherheitsgefährdende Mängel erfasst und der aktuelle Stand der Barrierefreiheit ermittelt. Bislang wurden die Stationen in der Regel nur einmal pro Jahr erhoben – seit 2018 gab es zudem einen zweiten Termin im Frühjahr, bei dem die 60 Stationen mit der schlechtesten Bewertung erneut in Augenschein genommen wurden.

Wie werden festgestellte Mängel behandelt?

Die Bewertungen erfolgen mithilfe einer hierfür programmierten App. Die Ergebnisse werden dann online direkt in ein Reporting-System übertragen und können so unmittelbar ausgewertet werden.

Auch wenn insgesamt bereits über 800 Tests durchgeführt wurden, sind die bisherigen Ergebnisse statistisch noch nicht aussagekräftig. Valide Aussagen für Qualitätsberichte können erst nach einem ganzen Erhebungsjahr, wenn die Stichprobenquote komplett erfüllt ist, getroffen werden. Einige akute Mängel konnten jedoch bereits kurzfristig beseitigt werden. So werden Mängel, die ein Profitester als potenziell sicherheitsgefährdend einstuft, direkt an den NVR gemeldet (sowie natürlich dem Zugbegleitpersonal, sofern jemand angetroffen wird). Der NVR gibt diese an das betroffene EVU weiter, welches nun umgehend reagieren kann.

Mit den Erhebungen durch Profitester hat der NVR die Target Group GmbH aus Dormitz (Bayern) beauftragt. Dieser Auftrag ist zunächst bis zum 31.Dezember 2024 befristet.

Meike Egert, NVR GmbH ❐

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*