

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region

Nr. 12 - 10. Mai 2021

Denkanstoß: Mobilität neu denken

Kein Zurück in die alte Normalität

Covid-19 und was kommt danach?

Seit Beginn der Corona-Krise ist sehr häufig der Wunsch zu hören, möglichst schnell in die alte Normalität zurückzukehren und die gewohnte Form des Alltags wieder zu erlangen.

Es gibt jedoch auch Stimmen, die sich genau diese Rückkehr in die alte Normalität nicht wünschen, weil immer mehr Menschen erkennen, dass unser Wirtschaftssystem und unsere Mobilität genau die Punkte waren, die uns diese Pandemie beschert haben.

Es war nicht das Virus, das uns diese Probleme eingebrockt hat. Ein Virus alleine macht noch keine Pandemie. Das Virus braucht günstige Rahmenbedingungen, um sich weiter verbreiten zu können. Es braucht dazu bestimmte wirtschaftliche, soziale und ökologische Umstände. Ein wesentlicher Aspekt, der dazu beigetragen hat, ist die Hypermobilität in der Welt. Sie hat dazu geführt, dass sich das Virus so schnell verbreiten konnte.

Tiefgreifende Änderungen sind notwendig

Natürlich sind jetzt alle sehr stark mit der Bewältigung der unmittelbaren Auswirkungen der Krise beschäftigt und viel weniger mit den Ursachen. Zum großen Teil ist das verständlich, weil die Auswirkungen sehr akut sind.

Gleichzeitig wären wir aber gut beraten, wenn wir als Gesellschaft auch die Ursachen angingen und uns überlegten, was wir ändern können, um eine nochmalige Krise dieses Ausmaßes zu verhindern. Wir müssen sicher zukünftig wieder mit Viren rechnen, die zu einer neuen Pandemie führen können, oder mit anderen Auslösern einer globalen Krise, die vom fortschreitenden Klimawandel unmittelbar verursacht werden.

Vielleicht bietet sich jetzt auch eine Gelegenheit, unsere Gesellschaft so umzubauen, dass der Alltag nicht mehr so schädlich für die Umwelt und den Plane-



Als Folge aus der Pandemie sollte sich auch unser Mobilitätsverhalten ändern.

© VCD/Katja Täubert

ten ist. Mittlerweile denken auch viele Menschen darüber nach, dass sie nicht mehr weiter so konsumieren wie bis jetzt. Viele wollen eine gerechtere Gesellschaft und eine gerechtere Verteilung und auch ein nachhaltiges Wirtschaftssystem, welches nicht so stark auf Wettbewerb und Leistung fokussiert ist, weil viele Menschen sehen, wie immens diese Krise ist. Für ein Wochenende nach Mallorca oder zum Shoppen nach New York, eine Stunde mit dem Auto durch die Stadt fahren oder zum nächsten Ort – viele Dinge, die wir getan haben, ohne drüber nachzudenken.

Kurswechsel jetzt!

Jetzt bietet uns die Pandemie die Möglichkeit für einen grundlegenden Kurswechsel. Es gilt nun unser Wirtschaftssystem und unsere Mobilität neu zu definieren und der Gesellschaft und den Unternehmen eine größere Verantwortung für eine andere Zukunft abzuverlangen. Eine Zukunft, die uns nicht geradewegs in die nächste, noch viel größere Krise führt.

Die Beharrungskräfte sind stark

Bei vielen Politikern, aber auch bei vielen Verwaltungen und Organisationen ist von einem grundlegenden Kurswechsel nichts zu spüren. Da wird genau so weiter gemacht, als wäre gar nichts passiert, als ginge es in Kürze genauso weiter wie bisher. Da werden vielspurige überdimensionierte große Autobahn-Rheinbrücken geplant, immer noch soll die Kreuzung von Luxemburger Straße und Militärring großzügig ausgebaut werden, immer noch werden Autospuren nicht zu Umweltspuren umgewidmet, immer noch fließen viele Milliarden in den Flugverkehr, immer noch bewegen sich in der Stadt viele Menschen in überdimensionierten zwei Tonnen schweren und 500 PS starken SUVs fort anstatt mit 15 Kilogramm leichten Fahrrädern und mit einfacher Muskelkraft.

Der VCD setzt sich dafür ein, dass es nach der Überwindung der Corona-Pandemie kein Zurück in die alte Normalität gibt. Der VCD setzt sich dafür ein, dass jetzt die Weichen für eine neue bessere Normalität gestellt werden.

Hans-Georg Kleinmann

Themen dieser Ausgabe

- Denkanstoß: Mobilität nach der Pandemie
- Aus dem Tarifdschungel
- Idee für eine neue Stadtbahn im Kölner Süden
- Umgestaltung der Magnusstraße

Nr. 12, 2021

Aus dem Tarifdschungel

Was kostet eine Fahrt von Köln nach Düsseldorf?

Wer zwischen der Dom- und der Landeshauptstadt mit der Bahn reist, muss ein undurchdringliches Dickicht durchqueren: den Tarifdschungel. Dieser Artikel beleuchtet einige Szenarien und gibt Hinweise auf kreative Möglichkeiten für die Auswahl geeigneter Tickets.

Wir betrachten dabei die Standardpreise und lassen Ermäßigungen für Handytickets und Sparpreise außen vor.

Scheinbar einfache Lösungen ...

Folgt man den Empfehlungen des VRS, gibt es eine einfache Antwort auf die Frage nach dem richtigen Ticket: Eine Reisende kauft ein VRS-Ticket der Preisstufe 5 (11,90 €) und erreicht damit von Köln aus jede Haltestelle in Düsseldorf, genauer gesagt: in den Tarifgebieten 43 und 53 des VRR. Besitzt die Reisende eine Zeitkarte des VRS, kauft sie ein Einfach-WeiterTicket (6,80 €) als Anschluss an die Zeitkarte. Das sind einfache Lösungen, aber bei Weitem nicht die einzigen und erst recht nicht die preiswertesten.

Mit einer BahnCard, ergeben sich weitere Optionen. Mit der BC25 kostet die Fahrt 10,50 €, mit der BC50 nur 7 €. Das sind Fernverkehrstickets für den IC, die auch im Nahverkehr anerkannt werden. Diese Tickets haben den Nachteil, dass sie nur zwischen Bahnhöfen gelten und die Nutzung von KVB oder Rheinbahn ausschließen (für das City Ticket der DB ist die Strecke zu kurz). Besonders beim BC50-Tarif kann es sich lohnen, zusätzlich ein ÖPNV-Ticket für die Weiterfahrt zu kaufen. Für eine Fahrt vom Düsseldorfer Hauptbahnhof in die Düsseldorfer Altstadt ist eine Kurzstrecke (1,70 €) notwendig. So erreicht die Reisende für 8,70 € ihr Ziel.

Interessant wird diese Option vor allem dann, wenn man mit Kindern unter 14 Jahren fährt: Diese fahren mit einem Fernverkehrsticket auch im Nahverkehr umsonst mit, wohingegen im VRS-Tarif jedes Kind älter als sechs Jahre ein ermäßigtes Ticket benötigt. Für eine BC50-Kundin in Begleitung zweier Kinder kostet die Fahrt mit dem DB-Ticket nur 7 €, wobei bei VRS-Tickets 22,30 € fällig würden. Hierbei ist auch ohne BahnCard-Rabatt (Flexpreis 14 €) ein deutlicher Preisvorteil zu sehen.



... haben ihre Tücken!

Auch das EinfachWeiterTicket hat seine Tücken. Zwar kann die vierköpfige Familie am Wochenende innerhalb des VRS-Gebiets auf dem Monatsticket der Mutter mitreisen, doch der Tarifübergang in den VRR wird teuer, da jede Person der Gruppe ein eigenes EinfachWeiterTicket braucht. Bei zwei Erwachsenen und zwei Kindern sind das 20,40 € für die einfache Fahrt. Rechnet man die Rückfahrt hinzu. kostet der Trip in die Landeshauptstadt über 40 € für die Ergänzungstickets zur Zeitkarte. Hier ist es günstiger, das vorhandene Monatsticket zu ignorieren und direkt ein "24StundenTicket 5 Personen" der Preisstufe 5 für 37,20 € zu kaufen.

Die Besitzerin eines JobTickets kann dank des großen Geltungsbereichs sogar komplett auf das EinfachWeiterTicket verzichten: Mit ihrer Zeitkarte erreicht sie den Haltepunkt Leverkusen Mitte. Von dort aus braucht sie bis Düsseldorf Hbf ein VRS-Ticket der Preisstufe 3 (5,30 €). Sie kann bereits beim Einsteigen in Köln über das Smartphone ein solches Ticket mit Startpunkt Leverkusen kaufen. Hier profitiert sie vom Rabatt für elektronische Tickets, sodass die Fahrt nur noch 4,77 € kostet. Das ist 32 Prozent günstiger als das EinfachWeiterTicket, für das es keinen Rabatt beim elektronischen Ticket gibt. Diese Möglichkeit ist durch "Kombination von VRS-ZeitTicket und VRS-Einzel- oder 4erTicket" in Abschnitt 7.1.3 (1) des VRS-Gemeinschaftstarifs abgedeckt.

VRS und VRR publizieren in Kooperation eine zehnseitige Broschüre, um das Reisen zwischen den Verbünden zu erläutern. Darin finden sich sprachliche Blüten wie der "große Grenzverkehr". Für Nicht-Expertinnen und -Experten, die einfach nur möglichst preiswert Bahn fahren wollen, ist das Tarifgeflecht schlichtweg nicht zu durchschauen. Das EinfachWeiterTicket ist ein Versuch, den Dschungel zu lichten. Auf der hier betrachteten Relation zwischen Köln und Düsseldorf hat es bei der Einführung zu einer Preiserhöhung von über 80 Prozent gegenüber dem vorher benutzbaren VRS-Anschlussticket geführt und ist - wie man sieht - nicht immer die günstigste Möglichkeit.

Was also wäre wünschenswert?

An erster Stelle eine Vereinfachung, die nicht gleichzeitig zu einer versteckten Preiserhöhung führt. Ein Ansatz wäre ein EinfachWeiterTicket für Gruppen, sodass nicht eine reguläre Gruppenkarte günstiger ist als die Zusatztickets für Stammkundinnen und -kunden.

Ebenfalls begrüßenswert wäre eine bessere Integration von Nah- und Fernverkehr. Angenommen, die Reisende möchte am späten Abend aus der Düsseldorfer Altstadt nach Köln zurückfahren. Um diese Uhrzeit möchte sie möglichst wenig Wartezeit am Düsseldorfer Hauptbahnhof verbringen, sondern in den nächsten Zug einsteigen. Nun muss sie bereits auf der Vorlaufstrecke zum Bahnhof entscheiden, ob sie einen Nah- oder Fernverkehrszug nehmen wird. Im ersten Fall kauft sie eine VRS-Karte Preisstufe 5 (11,90 €) und ist damit auf den Nahverkehr angewiesen. Im anderen Fall kauft sie eine Kurzstreckenkarte zum Bahnhof und dort ihr IC-Ticket (insgesamt 15,70 € ohne BahnCard). Nun hängt es davon ab, welcher Zug als erstes kommt: Wenn bei ihrer Ankunft am Hauptbahnhof zufällig gerade ein IC einfährt, ist das zuvor erworbene VRS-Ticket nutzlos verschwendetes Geld, weil sie nun eine Fernverkehrskarte braucht, Sollte iedoch zuerst ein RE einfahren, hätte sie sich die Kurzstrecke sparen können und direkt beim Einsteigen in die U-Bahn das Einzel-Ticket des VRS gewählt. Gerade beim

2 Nr. 12, 2021

dünnen RE-Angebot am späten Abend ist dies eine ärgerliche Entscheidung. Eine Freigabe des Fernverkehrs in den Abendstunden oder ein einfacher, preiswerter Fernverkehrszuschlag zu beliebigen VRS-Tickets würden das Dilemma lösen.

Den Fahrgästen komplexe Überlegungen bei der Tarifauswahl zuzumuten, ist abschreckend und nicht im Sinne der Verkehrswende. Hier sind nachvollziehbare und preiswerte Lösungen gefordert, bei denen die Kundinnen und Kunden des

ÖPNV nicht das Gefühl haben müssen, der vermeintlichen Einfachheit des EinfachWeiterTickets halber einen zu hohen Preis zu bezahlen.

Alexander Krumeich

Eine neue Idee

Ost-West-Bahn im Kölner Süden

Skizze einer Stadtbahn für Zollstock, die Parkstadt Süd und die Verknüpfung rechts- und linksrheinischer Stadtteile

Die Verwaltung der Stadt Köln will in einer Machbarkeitsstudie unter anderem eine U-Bahn vom Zollstockgürtel über die Parkstadt Süd bis ins Rechtsrheinische prüfen. Bündnis 90/Die Grünen fordern statt einer überflüssigen und teuren Tunnel-Nordschleife unter Zollstock hindurch eine dritte Ringbahn – nennen wir sie die neue Linie 14. Diese sollte von der Universität oder besser noch von Ehrenfeld kommend über die Innere Kanalstraße via Universitäts-, Weißhaus- sowie Pohligstraße und Vorgebirgstor schließlich die Parkstadt Süd erreichen und auch die Schönhauser Straße anbinden. Die

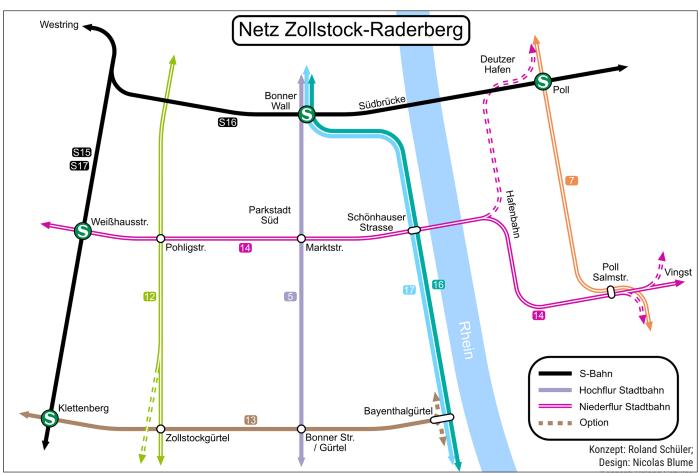
Ausführung sollte im Niederflursystem erfolgen (siehe dazu die Grafik).

Daran anschließen könnte hier in einem weiteren Bauabschnitt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ein "Brückenschlag" mit Straßenbahn, Rad- und Fußwegen geprüft werden. Diese Verbindung zur Deutzer Seite könnte parallel zur Südbrücke erfolgen oder gegebenenfalls in Höhe der Schönhauser Straße. Zumindest sollte bereits jetzt ein Korridor freigehalten werden, für einen mögliche spätere Umsetzung dieser Idee. Bei einer Ausführung der Linie 14 im Niederflursystem bestünde der Vorteil einer Anbindungsmöglichkeit an das rechtsrheinische Netz der Linie 7.

Durch die Realisierung einer neuen Ost-West Ringbahn (Linie 14) würde die heutige Universität mit dem zukünftigen Uni-Campus an der Parkstadt Süd angebunden. Darüber hinaus wäre mit der im Nahverkehrsplan des NVR 2030+ vorgesehenen S-Bahn-Haltestelle Weißhausstraße eine hervorragende Anbindung an den Regionalverkehr eröffnet. Über die Fortführung zur Aachener Straße bis Ehrenfeld würde eine echte Entlastungslinie mit neuen Verknüpfungsmöglichkeiten entstehen (zum Beispiel mit der Linie 1).

Dann gäbe es in Ost-West Richtung drei "Ringbahnen", die 15 auf den "Ringen", die 14 auf der Universitätsstraße mit Verlängerung bis Parkstadt Süd sowie die 13 (Gürtelbahn) mit sehr guten Verknüpfungen an die in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Stadtbahnen (siehe Grafik).

Roland Schüler



Nr. 12, 2021 3

Magnusstraße

Neue Radfahrstreifen, aber Ampeln bleiben

Licht und Schatten bei der Umsetzung einer Maßnahme des Radverkehrskonzepts Innenstadt

Die Magnusstraße ist eine wichtige Achse für den Radverkehr in der Kölner Innenstadt. Bislang war sie durch breite Autofahrspuren gekennzeichnet, eine Folge des U-Bahn-Baus Ende der sechziger Jahre. Damals wurde die Straßenbahn unter die Erde gelegt, um oben Platz für den Autoverkehr zu schaffen. Dieser Platz wird nun zu Gunsten des Radverkehrs neu verteilt: Eine der Autospuren wird in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Der bisherige holprige und viel zu schmale Radweg wird zu einem breiten Gehweg.

Das Team des Fahrradbeauftragten hat hier aus dem Vollen schöpfen können und so ein Zeichen für den Radverkehr gesetzt.

Soweit das Licht und nun der Schatten: Aus dem Vollen schöpfte auch das Team der Ampelleute und ignorierte Beschlüsse der Bezirksvertretung (BV) Innenstadt zum Abbau der folgenden Ampeln:

- Alte Wallgasse,
- Albertusstraße,
- St.-Apern-Straße und
- Auf dem Berlich.

Nur die Ampel an der Neven-Dumont-Straße wurde abgebaut.

Die Vorgeschichte

Im Jahre 2019 legte die Verwaltung ihre Planung für die Radspuren der Politik vor. Neben dem Festhalten an allen Ampeln hatte die Verwaltung noch wichtige Abbiegebeziehungen für den Radverkehr an den Kreuzungen ignoriert.

Aufmerksame Bürger informierten die Politik in Bezirksvertretung und Rat. Die BV Innenstadt erinnerte sich an ihren alten Beschluss für einen konsequenten Ampelabbau und blieb diesem treu. Der Verkehrsausschuss folgte in seiner Sitzung vom 10. September 2019 jedoch dem Festhalten der Verwaltung an allen Ampeln. Der Beschlusstext lautete: "Im Zuge der Umsetzung soll überprüft werden, ob weitere Lichtsignalanlagen ersatzlos abgebaut werden (...) Die Überprüfung darf zu keiner Verzögerung der o.g. Umsetzungsbeschlüsse führen." Dies war jedoch reine Kosmetik zur Beruhigung der



Die Markierungsarbeiten auf der Magnusstraße sind abgeschlossen: Aus einer Autospur wurde ein Radfahrstreifen.

Bürgerschaft. Wenn nämlich eine Überprüfung der Ampeln die Gesamtmaßnahme nicht verzögern darf, erhält eine Verwaltung, die viele Jahre Zeit hatte, den ursprünglichen Beschluss zum Abbau von Ampeln umzusetzen, dies aber unterließ, in letzter Konsequenz einen Freibrief.

Im Jahr 2021 kann vor Ort angeschaut werden, wie "überprüft" wurde. Überall entstehen neue Ampeln, und das ist nicht ganz billig: Die Erneuerung der Ampelanlagen ist das teuerste an dieser Maßnahme zur Fahrradförderung. Die Fahrbahnmarkierungen sind deutlich preiswerter.

Elegant haben die Ampelleute den Verkehrsausschuss an der Nase herumgeführt. Nicht einmal das Ergebnis der beauftragten Überprüfung – also die Begründungen für die Beibehaltung der Ampeln – wurde der Politik und der Öffentlichkeit mitgeteilt. Es wurde nur gesagt, dass nun ein Gutachter Alternativen zu den Ampeln prüfen würde, was noch andauere.

Da stellt sich doch gleich eine ganze Reihe praktischer Fragen: Warum wurde die Prüfung nicht gleich von Anfang an gemacht? Warum wurde der Beschluss der BV Innenstadt nicht beachtet? Warum werden erst Ampeln für teuer Geld erneuert, um sie dann für weiteres Geld wieder abzubauen? Und will eine solche Verwaltung dies überhaupt, Gutachten hin oder her?

Gibt es noch Hoffnung?

Ja, wenn es mit den neuen Ampeln eine Grüne Welle für den Radverkehr geben würde und zudem die Magnusstraße ohne lange Wartezeit vom Rad- und Fußverkehr überquert werden kann. Nicht aber, wenn an allen Kreuzungen nur der Autoverkehr seine Grünzeiten in allen Richtungen erhält.

Alle bisherigen Erfahrungen zeigen hingegen, dass in Köln nur wenige Ampeln radverkehrsfreundlich geschaltet sind, von einer Grünen Welle – wie in anderen Städten – kann hier nur geträumt werden.

Seit 1989 beschwert sich der Autor über die Rote Welle für den Radverkehr vom Friesenplatz bis zum Hauptbahnhof – eine wichtige Radverbindung schon vor Erfindung des Radverkehrskonzepts Innenstadt. Doch 30 Jahre lang änderte sich nichts. Die gleiche Verwaltung soll im Jahr 2021 dies nun freiwillig verbessern? Noch sind die Bauarbeiten nicht abgeschlossen und die Ampeln endgültig geschaltet.

Die Abteilung Ampeltechnik der Verwaltung verrät bisher aber nichts zu ihrer Ampelschaltung.

Der Verkehrsausschuss könnte seine damalige Schlappe nun ausbessern und einen Beschluss auf den Weg bringen, auf der Magnusstraße – wie auf vielen anderen Fahrradachsen – eine grüne Welle und gute Querungen für den Fußverkehr einzurichten. Mit den alternativen Betriebsformen Zebrastreifen und Kreisverkehr geht das ganz einfach. Und wäre auch billiger. 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

1