

Kölner Rheinbrücken

Hindernisse für den Radverkehr beseitigen

Die notwendige Sanierung der Kölner Rheinbrücken sollte auch dazu genutzt werden, endlich gute Fahrradverbindungen zu schaffen.

Der Fahrradverkehr in Köln boomt, wodurch die Defizite der Radverkehrsinfrastruktur immer offensichtlicher zutage treten. Dies gilt insbesondere auf den zentralen Achsen. Während der VCD auf der Nord-Süd-Verbindung erste Verbesserungen erreichen konnte, sind die Möglichkeiten, über den Rhein zu gelangen, meisthin unzureichend.

Bereits bei der zweiten Kölner Fahrraddemo Mitte der neunziger Jahre war dieser Missstand das Hauptthema. Seitdem haben sich – wie leider allzu oft – die Bedingungen kaum verbessert. Lediglich die Einführung des Zweirichtungsverkehrs auf der Südseite der Deutzer Brücke kann positiv vermerkt werden. Ansonsten warten die Kölner Radlerinnen und Radler weiterhin darauf, direkt, sicher und legal die Rheinseite wechseln zu können.

Chance Brückensanierung

Auf Grund ihres Alter und der hohen Belastungen müssen in den nächsten 15 Jahren fast alle Kölner Brücken grundlegend saniert werden. Damit besteht die einmalige Chance, die Belange des Radverkehrs – und auch der Fußgänger – grundlegend zu verbessern. Bei Investitionen im dreistelligen Millionenbereich muss deutlich mehr geschehen als lediglich den Fahrbahnbelag zu erneuern oder andere kosmetische Reparaturen vorzunehmen. Der Fokus darf nicht auf der Wiederherstellung der Tragfähigkeit und des Status quo liegen,

sondern muss auf die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel gesetzt werden. Eine zentrale Forderung ist die Realisierung von Zweirichtungsradwegen auf allen Brückenseiten, um die Notwendigkeit zu verringern, Autofahrbahnen und oft auch Stadtbahngleise queren zu müssen.

Aus der Vielzahl von Mängeln der Rheinbrücken in Köln werden nachfolgend einige wichtige exemplarisch vorgestellt.

Südbrücke

Die Sanierung der Gehwege auf der Südbrücke ist mittlerweile abgeschlossen. Trotz der leichten Verbreiterung sind diese mit etwa zwei Metern weiterhin schmal, woran sich in absehbarer Zeit auch nichts mehr ändern wird. Die an den Treppen bisher nur einseitig vorhandenen Schieberillen sollten kurzfristig auch auf der zweiten Seite installiert werden. Ebenso ist die Öffnung der Verbindung über die Rheinuferstraße zum zweiten Treppenturm am Friedenspark anzustreben. Für die Barrierefreiheit der Brücke muss die Planung für die Rampen zügig vorangetrieben werden.

Severinsbrücke

Die Severinsbrücke wurde in den fünfziger Jahren gebaut und atmet die Vision der autogerechten Stadt. Ein Blick auf das Luftbild lässt eher an ein Autobahnkreuz als eine innerstädtische Verbindung denken. Dementsprechend fallen die Zu- und Auffahrten für den Radverkehr aus. Es wird kaum jemanden geben, der auf Anhieb den legalen Weg findet. Zudem sind diese in Teilen Lehrbuchbeispiele für die Schaffung von Angst-



Deutzer Brücke: Engstelle am Hotel

räumen. Des Weiteren fehlen wichtige Anschlüsse etwa in Richtung Kalk oder zum Barbarossaplatz. Eine schlechte Oberfläche und teilweise unzureichende Breiten runden das schlechte Bild ab.

Deutzer Brücke

Im Vergleich mit den anderen Brücken, bietet die Deutzer Brücke noch die besten Möglichkeiten, mit dem Rad legal über den Rhein zu gelangen. Daher ist sie die von Radfahrern am häufigsten genutzte Verbindung. Trotzdem bestehen auch hier deutliche Mängel. Die Führungen zur und von der Brücke haben ein erhebliches Optimierungspotenzial. Klassiker sind die mit dem autogerechten Umbau der Siebziger gekappte Verbindung zur Deutzer Freiheit oder der mit diversen Ampelstopps und einer im Weg stehenden Werbetafel garnierte Zick-Zack-Kurs am südlichen Heumarkt vor dem Maritim-Hotel.

Hohenzollernbrücke

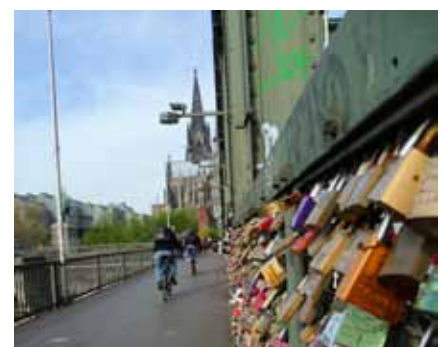
Hier ist die Situation absurd, da der Radverkehr nur einseitig berücksichtigt wurde. Von Deutz führen auf beiden



Südbrücke: schmale Wege



Severinsbrücke: autogerechten Stadt



Hohenzollernbrücke: nur selten so leer

Seiten gut befahrbare Rampen auf die Brücke. Auf der linksrheinischen Seite besteht die einzige legale Führung für den Radverkehr aus einer Serpentinestrecke von und zum Rheingarten, die nie dafür vorgesehen war und jeglichen Normen widerspricht. Die Verbindung am Museum Ludwig vorbei zum Roncalliplatz ist verboten. Auf der Nordseite gibt es lediglich eine Treppe. Die seit langem vorgesehene Weiterführung mit einer Rampe zum Breslauer Platz fehlt nach wie vor.

Zoobrücke

Diese städtische Brücke hat zwar eine autobahnartige Anmutung, könnte aber mit radfahrgerechter Gestaltung trotzdem eine attraktive Verbindung für den Alltagsverkehr werden. Ein wesentlicher Schritt ist die bessere Trennung von Auto(fahr)bahn und Radweg. Bisher besteht die Trennung aus einer sehr niedrigen Barke. Bereits mit einer Glaswand oder halbhohen Trennung ist eine deutliche Verbesserung zu erreichen. Ein Highlight sind die auf dem Radweg eingestreuten Nothaltebuchten für den Kfz-Verkehr. Hier wird der Radverkehr über schmale Rampen auf den Fußweg geführt – so schmal, dass dies mit einem Dreirad oder Anhänger kaum möglich ist. Auch ist auf beiden Seiten die Fahrbahnoberfläche mangelhaft.



Zoobrücke: Fahren an der Autobahn

Zudem sind die Zufahrten unzureichend. Auf Deutzer Seite sind die Rampen in den Rheinpark für Radfahrer verboten und die legalen Abfahrten enden im Niemandsland. Ebenso fehlen direkte Verbindungen, zum Beispiel in Richtung Nippes.

Mülheimer Brücke

Diese Brücke soll ab 2015 als erste saniert werden. Sie ist derzeit zu eng für einen Zweirichtungsverkehr. An den Py-

lonen gibt es zudem unzureichende und daher unfallträchtige Sichtbeziehungen, eine Situation, die im Zuge der Sanierung unbedingt verbessert werden muss.



Mülheimer Brücke: kritische Pylons

Auch an der Mülheimer Brücke sind die Anschlüsse nur mangelhaft. Vom linksrheinischen Rheinferradweg, dem wichtigsten Zuweg, geht es nur über eine Treppe auf die Brücke. Die fahrbare Alternative verlangt einen deutlichen Umweg und ist kaum zu finden.

Autobahnbrücken

Die beiden Autobahnbrücken haben zwar kein so hohes Radverkehrsaufkommen, sind aber wichtige Verbindungen an den Stadträndern und in den Außenbezirken. Die Fahrradwege der Rodenkirchener Brücke sollten breiter sein. Insbesondere die kaum einsehbaren Begegnungsstellen an den Brückenpfeilern sind zu eng. Die Auf- und Abfahrten hingegen sind komfortabel, so dass diese Brücke insgesamt für das Verkehrsaufkommen durchaus ausreichend ist. Allerdings hatte man hier andere Hindernisse zu überwinden. Im Dickicht unterschiedlicher städtischer Zuständigkeiten war der Winterdienst

untergegangen. Erst nach Intervention von Nutzern und Verbänden ist dieser inzwischen gewährleistet.

Die Leverkusener Brücke soll wegen Baufälligkeit bis 2020 neu gebaut werden. Hierbei sind die Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern, die auf Autobahnen nicht zugelassen sind, von Beginn an zu berücksichtigen und die Defizite der Rodenkirchener Brücke zu vermeiden.

Chance nutzen

Mit der Sanierung der Brücken hat die Stadt Köln die große Gelegenheit, den Radverkehr erstmalig angemessen zu berücksichtigen und alte Planungsfehler zu korrigieren. Nahezu überall bestehen erhebliche Mängel bei den Zuwegungen. Des Weiteren sind die Breiten auszubauen und Hindernisse zu beseitigen.

Daneben bestehen auch Defizite, die unabhängig von der jeweiligen Sanierung und damit wesentlich früher in Angriff genommen werden können. Ein Beispiel ist die direkte Führung des Radverkehrs vom Gotenring in Deutz auf den Radweg der Severinsbrücke. Zum Start reicht hier bereits eine Bordsteinabsenkung und die Markierung der Radverkehrsführung.

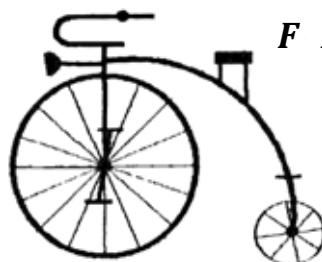
Detaillierte Konzepte und Forderungen zu den einzelnen Brücken wird der AK Radverkehr der Verwaltung und Politik sowie in der RHEIN-SCHIENE vorstellen. Das Fahrrad soll und wird im innerstädtischen Raum weiterhin stark an Bedeutung gewinnen. Je mehr Möglichkeiten der einfachen, gefahrlosen und komfortablen Querung des Rheins man anbietet, desto eher werden diese auch genutzt.

Ralph Herberitz



R.E.I.N.E.N.

Stephan Reinen



F A H R R Ä D E R

Zubehör

Ersatzteile

Tel.: 0221-388533

FAX: 0221-3762375

Bonner Str. 244 * 50968 Köln-Bayenthal

Mo.: 15.00-18.30 ** Di.-Fr.: 10.00-13.00 und 15.00-18.30 ** Sa.: 10.00-14.00 Uhr