

Kölner Brücken – die Severinsbrücke

Direkte Führung statt labyrinthische Umwege

Die Severinsbrücke ist – wie alle Kölner Rheinbrücken – ein großes Hindernis für den Radverkehr. Legale direkte Führungen sind weitestgehend inexistent. Der VCD-Arbeitskreis Radverkehr zeigt Lösungen und fordert die Stadt zum Handeln auf.

Die Severinsbrücke ist ein prägender Teil des Rheinpanoramas. Als erster Kölner Brückenneubau nach dem zweiten Weltkrieg wurde sie in den Jahren von 1956 bis 1959 errichtet. Leitbild des mit autobahnähnlichen Auf- und Abfahrten errichteten Bauwerks war die autogerechte Stadt, eine Unmaßstäblichkeit, die Albert Speer in seinem Masterplan deutlich kritisierte. Selbst die Berücksichtigung der Straßenbahn wurde nur knapp mit einer Stimme Mehrheit im Rat der Stadt Köln beschlossen. Vor diesem Hintergrund verwundert nicht, dass Belange des Rad- und Fußverkehrs beim Bau keine Rolle spielten.

Für den Autoverkehr bietet die Severinsbrücke eine direkte Verbindung vom Barbarossaplatz bis Kalk mit guten Anbindungen an die Verkehrsachsen dazwischen.

Legal vom Barbarossaplatz auf die Severinsbrücke?

So komfortabel die Wege für Kraftfahrzeuge sind, so unbefriedigend ist die Situation für den Radverkehr. Nahezu alle Wege auf die Brücke sind mit deutlichen Umwegen und Hindernissen verbunden. Man muss sich beispielsweise schon sehr gut auskennen, um den legalen – und umständlichen – Weg vom Barbarossaplatz über die Severinsbrücke nach Deutz und Kalk zu finden. Eine eindeutige Wegweisung wäre zumindest ein erster kleiner Schritt, damit sich nicht nur Insider zurechtfinden.

Bisher gibt es lediglich direkte Führungen von und zum linksrheinischen Ufer und rechtsrheinisch auf der Südseite nach Deutz. Alle anderen sind mit deutlichen Umwegen und Hindernissen verbunden. Als Hauptfahradachse



Hinweisschilder, wie Radfahrer von der Severinstraße zur Brücke kommen, fehlen völlig. Foto oben: Nur Eingeweihte wissen, dass hier der linke Weg genutzt werden muss. Foto unten: Anschließend soll unter der Zufahrt gefahren werden. Der Tram-pelpfad zeigt den Weg, den viele Radfahrer stattdessen wählen.

sind dringend direkte Verbindungen zwischen Severinstraße und Brücke zu schaffen, wozu die Querung der Auf- und Abfahrten vom und zum Rheinufer nötig ist. Dafür bedarf es der umgehenden Bewertung der Möglichkeiten, etwa der Veränderung von Radien und Fahrbahnbreiten, Markierungen, Einbauten, Ampeln oder Tempo 30. Dazu gehört auch, Lösungen für eine direkte Verbindung zu den Bächen und zum Barbarossaplatz zu schaffen.

Direktverbindungen fehlen auf beiden Seiten

Auch vom rechtsrheinischen Ufer findet sich keine nachvollziehbare direkte Führung des Radverkehrs auf die Brücke. Die legale Route startet mit einer Wartephase vor einer Ampel, um dann die Auffahrt zur Brücke zu kreuzen (!) und führt anschließend – zum Teil schmal und mit schlechten Sichtbeziehungen – durch Deutzer Wohnstraßen. Anschließend ist die Auto-Auffahrt zu unterqueren (!), um entweder über eine steile Rampe oder mit einer Schleife –

die erste Ampel ist wieder in Sichtweite – auf die Brücke zu gelangen. Dabei ist die Lösung offensichtlich: Der Radverkehr wird auf eigener Fläche parallel mit der Auffahrt des Autoverkehrs geführt! Dies kann unabhängig von anstehenden Brückensanierungen sofort in Angriff genommen werden.

Ebenso kann die Zufahrt vom Gotenring einfach verbessert werden. Statt auch hier vom Gotenring weg abwärts durch einen Angstrautunnel unter die Auffahrt gezwungen zu werden, fahren Rad- und Kfz-Verkehr gemeinsam geradeaus bis zur Ampel vor der seitlichen Autozufahrt. Dort erfolgt die Trennung, wofür lediglich wenige Meter Markierung und eine Bordsteinabsenkung nötig sind, um auf den Brückenradweg überzuleiten.

Eine weitere behindernde Verkehrsführung bietet die offizielle NRW-Radroute in Deutz zum Rheinufer. Ist die Wegweisung an der Teutonenstraße gefunden, überraschen hohe Bordsteine ohne jegliche Absenkung.

Wege verbreitern!

Wegen der autozentrierten Struktur der Zubringerstraßen und der Straßenbahntrasse auf dem Gotenring fahren viele Radfahrer die Brücke verbotenerweise gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung, um umständliche Umwege oder lange Wartezeiten an Ampeln zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die Südseite der Brücke und Radfahrer, die aus dem Süden kommen. Dies ist gerade auf linksrheinischem Gebiet gefährlich, da der gemeinsame Rad- und Fußweg dort sehr schmal wird und entgegenkommende Radler kaum aneinander vorbeifahren können.

Die Radwege auf der Brücke sind daher bei der Sanierung der Brücke so auszubauen, dass ein Zweirichtungsverkehr möglich wird. An einigen Stellen besteht aber bereits heute dringender Handlungsbedarf: Insbesondere der Weg im Bereich der linksrheinischen Rampe ist viel zu schmal. Die Wegeoberflächen sind mit Asphaltblasen übersät und im schlechten Zustand und müssen dringend saniert werden.

Verbesserungen sind kurzfristig möglich

Leider beschränkten sich die Maßnahmen für den Radverkehr in den letzten Jahrzehnten auf die Erhöhung des Geländers auf 1,30 Meter sowie 50 Meter erneuertem Oberflächenbelag.

Die Sanierung der Severinsbrücke ist zwar erst für 2020 geplant, doch viele Maßnahmen für ein besseres Angebot für den Radverkehr können schon heute in Angriff genommen werden. Die Brücke kann eine attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen für den Radverkehr werden, wenn dieser hier endlich ernst genommen wird. Bereits kurzfristige Maßnahmen können einen großen Beitrag leisten, dass Köln zumindest hier einen deutlichen Schritt zur fahradfreundlichen Stadt macht.

Ralph Herbertz, Michael Vehoff
für den Arbeitskreis Radverkehr



Am Deutzer Gotenring (Foto links) müssen Radfahrer nach rechts in eine Nebenstraße abbiegen, um auf die Brücke zu gelangen. Am Ende eines Tunnels, einem Angstraum (Foto rechts oben), kann man sich entweder für eine kurze, aber ausgesprochen steile Auffahrt (Foto rechts unten, linker Weg) oder aber einen großen Umweg (rechter Weg) entscheiden. Dabei wäre es mit wenig Aufwand möglich, den Radverkehr geradeaus zu führen.

Radverkehr auf der Hohenzollernbrücke Rampe am Breslauer Platz immer dringlicher

Der Bau einer Rampe auf die Nordseite der Brücke droht sich noch länger zu verzögern.

Der Musical Dome – das blaue Zelt – soll nach neuen Meldungen bis mindestens 2017 erhalten bleiben. Solange wird der östliche Breslauer Platz nicht umgebaut. Und wahrscheinlich noch viel länger. Denn noch hat die DB ihre sehr aufwendigen Arbeiten an der Umlegung von wichtigen Leitungen für ihren Betrieb nicht begonnen. Und erst wenn die geplante Bebauung am Breslauer Platz fertig ist, erst dann soll gemäß der Planung auch die jahrzehntelang versprochene Rampe zum Rad- und

Gehweg auf der Nordseite der Hohenzollernbrücke gebaut werden. Denn die wurde in der Planung intelligenterweise in ein Gebäude integriert, so dass sie nicht ohne Gebäude realisiert werden kann. Dank an alle, die dies so entschieden haben, für diesen Irrsinn!

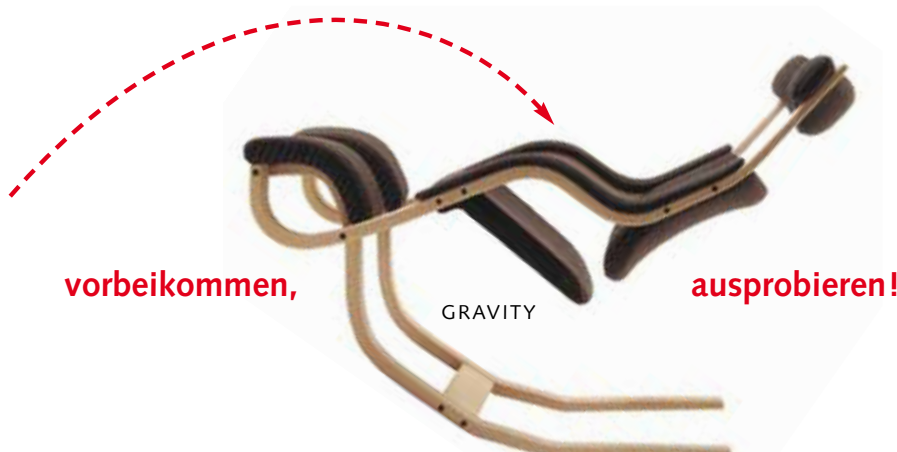
Solange sollen sich die Radfahrenden über die Südseite der Hohenzollernbrücke quälen, was durch die Touristenattraktion „Liebesschlösser“ noch mühsamer geworden ist und nach Fertigstellung der Freitreppe am Deutzer Ufer wahrscheinlich vollends unzumutbar werden wird.

Seit vier Jahren hat die KVB die Baustelleneinrichtung abgeräumt, Platz für

eine zumindest provisorische Rampe ist also vorhanden. Doch weil weder Politik und Verwaltung noch die Kölner Medien Interesse an besseren Radverkehrsbedingungen an dieser Stelle zu haben scheinen, passiert hier nichts. Und es drohen viele weitere Jahre, in denen nichts passiert.

Das ist weder verständlich, noch zu akzeptieren! Der VCD Regionalverband Köln fordert daher zusammen mit den Fahrradinitiativen den sofortigen Bau einer Rampe für den Rad- und Fußverkehr vom Breslauer Platz auf die Nordseite der Hohenzollernbrücke. Es ist jetzt Zeit, zu handeln.

Roland Schüler



vorbeikommen,

GRAVITY

ausprobieren!

daVinci

■ Denkmöbel ■

ERGONOMIE UND SERVICE

→ rückenfreundlich

→ wunderschön

→ eine Investition für's Leben