

Köln, 19. Mai 2020

**Stellungnahme von ADFC und VCD
zur Vorlage [0942/2020](#) „Planungsbeschluss für eine dauerhafte Fuß- und Radwegerampe
an der linksrheinischen nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke am Rheinufer“**

Zusammenfassung

Die Verbände kritisieren, dass die Verwaltung keine Rampe auf der Nordseite der Hohenzollernbrücke zum Breslauer Platz planen will. Wir fordern, diese Planungen nicht aufzugeben. Die von der Verwaltung in Form von Varianten-Skizzen vorgelegten Alternativen sind entweder nicht machbar oder sie erzeugen zusätzlichen Planungs- und Umbauaufwand. Keine der machbaren Varianten erfüllt den Zweck, die Rheinquerung über die Hohenzollernbrücke nachhaltig zu ertüchtigen.

Hintergrund

Die Verwaltung plant nicht mehr, die Nordseite der Hohenzollernbrücke mit einer Rampe zum Breslauer Platz für den Radverkehr zu ertüchtigen. Der Verkehrsausschuss hatte die Verwaltung am 15.05.2018 beauftragt (Vorlage 3561/2017), eine solche Rampe schnell und provisorisch zu errichten. Dieser Beschluss wurde durch die Bezirksvertretung Innenstadt am 05.03.2020 bekräftigt. Am 12.03.2020 teilte die Verwaltung nun mit (Vorlage [0446/2020](#)), dass ein Provisorium aufgrund „der insgesamt sehr schwierigen Rahmenbedingungen“ und dem „sehr hohen Kostenaufwand“ nicht weiter geplant wird. Ein weiterer Grund für den Planungsstopp: „Der Stadtkonservator hat zudem seine Zustimmung zur Variante 1 des Provisoriums aber auch zu dauerhaften Rampenbauwerken auf der linksrheinischen nördlichen Seite der Hohenzollernbrücke widerrufen.“

Mit der neuen Vorlage [0942/2020](#) (Verkehrsausschuss am 26.05.2020) möchte die Verwaltung nun die Zustimmung dafür einholen, die bereits im Herbst begonnenen Planungen einer dauerhaften Rampe voranzutreiben. Allerdings wird dabei lediglich eine „[uferparallele Rampe](#)“ angestrebt – von einer Rampe in Richtung des Breslauer Platzes ist keine Rede mehr.

Kritik im Detail

Die Planungen einer Rampe zum Breslauer Platz dürfen nicht aufgegeben werden, vor allem aus diesen Gründen:

1. Die Verbindung vom Bahnhof Deutz über die Hohenzollernbrücke in Richtung Innenstadt ist zukünftig die Hauptachse des rheinquerenden Radverkehrs. Der Bahnhof Deutz ist Zielpunkt der rechtsrheinischen Radpendler Routen aus Bergisch Gladbach, Rösrath und Troisdorf. Mehrere Tausend zusätzliche Radpendler sollen hier täglich ankommen, und von dort über die nördliche Seite der Hohenzollernbrücke weiter in Richtung Innenstadt fahren.

2. Der Hauptbahnhof mit der Radstation ist das primäre Ziel derjenigen, die vom Rechtsrheinischen kommend auf die Bahn umsteigen wollen.
3. Wenn der Hauptbahnhof nur über Umwege und durch die Querung der beiden Fahrbahnen der Rheinuferstraße und ggf. der Goldgasse erreichbar ist, entstehen Engstellen am Fuß der Rampe und an den Querungsampeln, sowie vermeidbare Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr.
4. Wenn die nördliche Seite der Hohenzollernbrücke keine überzeugende Radverkehrsführung bietet, wird die südliche Seite nicht die dringend benötigte Entlastung erfahren. Die Verkehrswerte, die bei der Entscheidung über die Erweiterung der Hohenzollernbrücke zugrunde gelegt wurden (Vorlage [2805/2019](#)), können nicht unabhängig davon sein, welche Rampen es gibt. Sie müssen ggf. überprüft und neu ermittelt werden.

Die Verwaltung hat sechs mögliche Varianten in Form von Skizzen vorgelegt. Dazu stellen wir fest:

1. Die Rampe muss auch bei Hochwasser nutzbar sein. Dadurch entfallen die Varianten A2 und C1.
2. Eine Rampe von der Brücke an das Altstadtufer in Richtung Süden hat nur einen geringen Nutzen. Das spricht gegen die Varianten C1 und bedingt auch gegen A1.
3. Variante A3 beinhaltet eine sehr lange Abfahrt, die im Niemandsland endet. Die meisten Radfahrenden müssten hier wenden (Platzbedarf!) und zur Querung der Rheinuferstraße an der Goldgasse zurückfahren. Die notwendige Verlegung des Radwegs erzeugt zusätzliche Aufwände
4. Variante B1 erscheint hinsichtlich der Wegebeziehungen attraktiv, ist aber so nicht machbar:
 - a. An den Kreuzungsstellen der Rampe entstehen erhebliche Unfallrisiken. Radfahrende kommen mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten aufeinander zu
 - b. Der Fuß der Rampe am Rheinufer liegt zu weit nördlich. Dort muss zusätzlicher Platz für das Wenden in Richtung Hauptbahnhof geschaffen werden, ggf. wird sogar eine weitere Querung der Rheinuferstraße notwendig (siehe A3)
5. Ein Kreisell wie in Variante A4 ist grundsätzlich vorstellbar:
 - a. Es fehlt der wichtigste Teil: Eine direkte Verbindung zum Breslauer Platz
 - b. Die Fläche am Fuß der Rampe bzw. die Aufstellfläche an der Ampel muss signifikant vergrößert werden
 - c. Die Ampelschaltung muss optimiert werden – derzeit benötigt man drei Grünphasen, um zur Goldgasse zu gelangen
 - d. Die Führung des Radverkehrs auf der Goldgasse muss optimiert werden, ein breiter und geschützter Radstreifen ist unabdingbar