

Leserbrief

Leserbrief des VCD Regionalverband Köln zum Vorschlag des Architekten Ulrich Coersmeier zur Umgestaltung der Ost-West-Achse

Köln, den 25.05.2021: In der Debatte um die Umgestaltung der Ost-West-Achse spielt die Aufwertung des Straßenraums eine zentrale Rolle. Von einer Tunnellösung, also einer unterirdischen Führung der Stadtbahn, versprechen sich ihre Befürworter entsprechende Gestaltungsspielräume. In den vergangenen Tagen waren in den Medien hierzu Illustrationen des Architekten Ulrich Coersmeiers zu sehen. Wir möchten als VCD diesen Anlass nutzen, um zu zeigen, wie auch mit einer oberirdischen Stadtbahn ein attraktiver städtischer Raum gestaltet werden kann.

Gegen eine unterirdische Führung der Ost-West-Achse sprechen vor allem die um ein Vielfaches höheren Kosten gegenüber einem oberirdischen Ausbau, die deutlich besser in eine Erweiterung des Stadtbahnnetzes an der Oberfläche investiert wären. Durch die Verlegung der Stadtbahn unter die Erde entstehen längere Wege zum Bahnsteig und dauerhaft hohe Kosten für die Gewährleistung des barrierefreien Zugangs (u. a. Aufzugwartung). Stattdessen muss im Sinne einer Verkehrswende der Raum, den wir in unseren Städten dem Autoverkehr zusprechen, reduziert werden. Die Trennwirkung der innerstädtischen Ost-West-Achse in ihrer jetzigen Form ergibt sich in erster Linie durch die mehrstreifige Führung des Kfz-Verkehrs. Bereits durch die Umwandlung einer Kfz-Spur je Fahrtrichtung wird ein ähnlich großer Gestaltungsspielraum gewonnen wie durch eine milliardenteure Tieferlegung der Stadtbahn (6,50 m für zwei Kfz-Spuren, 7,50 m für eine Stadtbahntrasse auf eigenem Bahnkörper). Dieser könnte, wie in den zwei Fotomontagen dargestellt, dem stetig wachsenden Radverkehr zugeschlagen werden. Für Zufußgehende könnten zusätzlich breite Bürgersteige entlang der Geschäftszeilen geschaffen werden. Beim Vorschlag von Coersmeier würden die Flächen zerteilt in einen weiterhin schmalen Bürgersteig am Häuserrand und eine durch Hecken eingegrenzte „Käfigtrasse“ inmitten des Autoverkehrs.

Im Gegensatz zum Autoverkehr kann eine Stadtbahntrasse stadtvträglich in den Straßenraum integriert werden. Der Gestaltung des Bahnkörpers und der Haltestellen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Zusätzliche Flächen für den Fuß- und Radverkehr sollten durch eine Reduktion des Kfz-Verkehrs gewonnen werden. Eine Tunnellösung für die Stadtbahn würde in letzter Konsequenz als Rechtfertigung dienen, dem Autoverkehr unverändert viel wertvollen städtischen Raum zu überlassen.



Die Richard-Wagner-Straße wird in allen Planungsvarianten zukünftig keine Stadtbahntrasse mehr sein. Das linke Bild zeigt die Straße östlich der Kreuzung mit der Brüsseler Straße in Richtung Rudolfplatz heute. Das rechte Bild zeigt die gleiche Stelle, wie sie zukünftig einmal aussehen könnte: eine große Chance zur Gestaltung eines attraktiven Stadtlebens- und Verkehrsraums, auch ganz ohne U-Bahn auf der parallel verlaufenden Aachener Straße. Alleinige Voraussetzung ist, dass nur eine Fahrspur pro Richtung für den Autoverkehr verbleibt.



Die Bilder zeigen die Hahnenstraße an dem stark befahrenen Abschnitt bei der Kreuzung mit der Straße Apolstelnkloster, vom Rudolfplatz kommend kurz vor dem Neumarkt (siehe auch Titelbild dieser Ausgabe). Stadtbahn und Bus fahren – wie bisher auf einer abgegrenzten Trasse – zukünftig nur auf der Nordseite (im Bild links). Bei nur einer Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr pro Richtung bleibt noch ausreichend Platz für zweimal 4,5 Meter breite Fußwege auf jeder Straßenseite und sogar je drei Meter breite Radwege.

Referenz: Coersmeier, Mittelallee:



Der Vorstand des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) Regionalverband Köln e. V.

Ansprechperson:
Markus Meurer
oepnv@vcd-koeln.de