

VCD Regionalverband Köln

Anmerkungen zur Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“

28.09.2021: Vor rund einem Jahr wurde die neue Kölner Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“ vorgestellt. In den nächsten Wochen soll das Dokument in den politischen Gremien behandelt werden, am 5. Oktober ist es ein Thema im Verkehrsausschuss des Stadtrats – der VCD Regionalverband Köln nimmt dies zum Anlass für die nachfolgende Stellungnahme.

Die in der Stadtstrategie formulierten Grundsätze und Handlungsempfehlungen sollen das Handeln von Verwaltung, politischen Gremien und der Stadtgesellschaft in den nächsten zehn Jahren und darüber bestimmen. Die grundlegenden Entwicklungsziele der Stadt werden in fünf Leitsätzen beschrieben, die thematisch sämtliche Handlungsfelder kommunalen Handelns (Wirtschaft, Wohnen, Freizeit, Verkehr etc.) umfassen. Für das Thema Mobilität ist insbesondere der Leitsatz 4 („Köln stärkt seine Rolle als vielfältig vernetzte Metropole“) relevant. Die darunter subsummierten Teilziele – eine innovative und umweltverträgliche Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote, die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs sowie mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr – klingen vielversprechend, ebenso die dazu gegebenen, allerdings nur sehr allgemein formulierten Erläuterungen (z. B. Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern, Ausbau von Shared-Mobility-Anboten, Ausbau des Radnetzes und Schließung von Netzlücken etwa über den Rhein, Schaffung regionaler Radschnellwege sowie Umstrukturierung von Straßenräumen und deren Optimierung für den Fuß- und Radverkehr).

Die auch so benannte Handlungsempfehlung 5 enthält ein ausdrückliches Bekenntnis zur „Verkehrswende“ weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten im Personen- wie auch im Güterverkehr. Für konkrete Maßnahmen und deren Umsetzung wird auf einen geplanten Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) verwiesen, die zur Handlungsempfehlung gelieferte Erläuterung wiederholt inhaltlich im Wesentlichen die bereits in Leitsatz 4 formulierten grundsätzlichen Erläuterungen.

Ein genaueres Bild davon, was die Stadtstrategie konkret bedeutet, vermitteln die im Kapitel „Die stadträumliche Perspektive“ enthaltenen „Zielkarten“, in denen mögliche Vorhaben dargestellt werden. Dazu nachfolgend einige wichtige Inhalte der „Zielkarte Mobilität“:

- **Ausbau des städtischen ÖPNV:** Lückenschlüsse (Linie 13, Verbindung zwischen Linien 1 und 9 in Kalk zur Entlastung der Umsteigebeziehungen in der Innenstadt; Kapazitätserweiterung (nicht nur) auf Ost-West-Achse; Ausweitung des Netzes in Außenbereiche und Nachbargemeinden; Schaffung von Verbindungen zwischen bestehenden Linien (z. B. längs Frankfurter Straße oder im durch neue Rheinquerung im Süden)
- **Regio-Hubs, Verknüpfungspunkte und Mobilstationen:** Einrichtung neuer oder Verlegung bestehender Haltestellen, um das Umsteigen zu erleichtern; Etablierung von Regio-Hubs zur Anbindung an den Regionalverkehr (die Zielkarte zeigt die derzeit geplanten am Flughafen, in Leverkusen und Mülheim) und deren Verknüpfung mit innerstädtischen ÖPNV-Angeboten; Anlage neuer und Erweiterung bestehender P&R-Plätze am Stadtrand (die Zielkarte sieht rund ein Dutzend Anlagen vor) sowie deren Integration in ein Leitsystem; Einrichtung von Mobilstationen mit weiteren Angeboten (z. B. Carsharing) über das gesamte Stadtgebiet

- **Ausbau und Ringschluss des S-Bahnsystems:** Schließung des S-Bahnring im Bereich Deutz/Kalk; Entlastung des Knotens Hauptbahnhofs/Deutz durch (ggf. neue) andere Stationen auf dem Stadtgebiet für den Halt von Zügen des Regional- und Fernverkehrs
- **Nutzung des Rheins als Mobilraum:** Wassertaxis und Wasserbusse als neue Mobilitätsangebote; Minderung der trennenden Wirkung des Flusses durch zusätzliche Brücken für den Fuß- und Radverkehr (neben den seit Langem diskutierten Brücken an den Enden der Ringe werden hier auch zwei weitere Brücken zwischen Mülheimer und Leverkusener Brücke sowie im Kölner Süden angedacht); Sicherung der vorhandenen Fähren
- **Stärkung des Radwegenetzes:** Hierzu wird auf das in Arbeit befindliche Konzept für schnelle Radverbindungen zwischen Innenstadt und Außenbezirken sowie Umland verwiesen; beim Ausbau des Netzes ist auf hohe Standards zu achten, sind Konflikte in Kreuzungs- und Übergangsbereichen zu reduzieren; ggf. Anlage neuer Über- oder Unterführungen an Eisenbahntrassen zur Vermeidung von Umwegen
- **Umbau des Straßennetzes:** Maßnahmen zur erheblichen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) insbesondere in der Innenstadt (Reduktion von Fahrspuren und Parkraum im öffentlichen Bereich, Anpassung von Kreuzungen); (perspektivisch) Rückbau der in die Kernstadt hineinragenden Autobahnzubringer; Entwicklung autoarmer Siedlungsformen; daneben aber auch weiterer Straßenbau (z. B. Rheinspange; Umgehungs- und Verbindungsstraßen etwa Blumenbergsweg im Bezirk Chorweiler)

Die vorstehend beschriebenen Handlungsziele können wir als VCD grundsätzlich unterstützen. Auch die Empfehlung, für den weiteren Siedlungsausbau prioritär vorhandene ÖPNV-Anbindungen zugrunde zu legen, ist begrüßenswert. Damit die Stadtstrategie aber nicht nur eine unverbindliche Absichtserklärung bleibt, sondern auch einen tatsächlichen Beitrag zur Verkehrswende leistet, sind eine weitere Konkretisierung und Priorisierung von Maßnahmen sowie ein umsetzungsbegleitendes Monitoring, nötig. Dabei ist insbesondere auch darauf zu achten, dass die Maßnahmen tatsächlich die Umsetzung der Handlungsziele unterstützen.

Eine Anmerkung noch zum Schluss: Im abschließenden Absatz des Kapitels zur Zielkarte Mobilität heißt es, dass bei weiteren Ausbauten des Straßennetzes vermieden werden solle, zusätzliche Anreize für die MIV-Nutzung zu schaffen, und vor einer Kapazitätserweiterung zunächst Maßnahmen zur Vermeidung und Lenkung des Verkehrs zu prüfen seien. Warum trotz dieses richtigen Gedankens wenige Zeilen zuvor an dem Autobahnprojekt „Rheinspange“ festgehalten wird, ist nicht nachvollziehbar. Das auf Seite 226 genannte angebliche Potenzial dieses Vorhabens, „das Verkehrssystem der Stadt Köln markant von Transitströmen zu entlasten und damit auch zu einer Neuordnung der Stadtachsen beizutragen“ erschließt sich uns auf jeden Fall auch auf den zweiten Blick nicht.