VCD Regionalverband Köln

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region

Nr. 10 – 28. Februar 2021

Autobahnprojekte rund um Köln

Aus der Zeit gefallen

Mehr Nachhaltigkeit durch mutige, aber einfache Entscheidungen anstelle der Autobahnprojekte im Norden und Süden Kölns

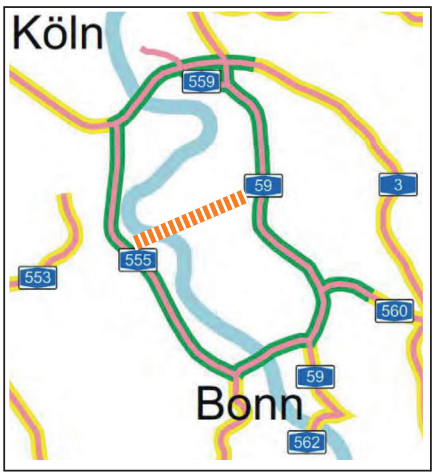
Nachhaltige Mobilität braucht nicht nur technische Veränderungen, sondern auch eine neue Mobilitätskultur. Vermeiden, verlagern, verbessern – dies müssen die Ziele des 21. Jahrhunderts sein.

Geplante „Rhein-Spange" immer stärker in der Kritk

Derzeit wird in einem aufwändigen Planungsprozess eine neue Rhein-Querung als Autobahn „A 553n" zwischen Wesseling und Niederkassel beworben. Das vorhandene Autobahn-Rechteck zwischen Köln und Bonn, bestehend aus der A 4 im Norden, der A 565 im Süden, der A 555 im Westen und der A 59 im Osten, soll zukünftig durch die A 553n in zwei etwa gleich große Abschnitte aufgeteilt werden. Diese auch als „Rhein-Spange" bezeichnete und vor fünf Jahren im Bundesfernstraßengesetz verankerte Baumaßnahme trifft in jüngster Zeit auf einen immer größeren Widerstand der unmittelbar und mittelbar von ihr Betroffenen. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die Zerschneidung des derzeit freien Rheinkorridors zwischen Köln-Rodenkirchen und Bonn.

Negativbeispiele im Kölner Norden

Was Autobahnschneisen bedeuten können, verdeutlicht ein Projekt der 1960iger Jahre, das vorsah, die vom Autobahnkreuz Langenfeld kommende A 542 von Monheim über den Rhein durch den Worringer Bruch bis nach Dormagen zu verlängern. Dieses weniger als 15 Kilometer nördlich der Leverkusener Brücke geplante Wahnsinnsprojekt scheint zwar endgültig beerdigt. Im Gegenzug soll jedoch die Leverkusener Brücke mit zehn Fahrspuren völlig überdimensioniert neu gebaut werden. Vermutlich folgt eine



Autobahnrechteck zwischen Köln und Bonn mit geplanter Rhein-Spange (schraffiert)

Fortsetzung des Größenwahns bei der Fleher Rheinbrücke.

Nachhaltige Verkehrsplanungen sind dies nicht, wie alle Untersuchungen zeigen. Nachhaltig wäre hingegen, die aus zwei getrennten Brückenüberbauten bestehende neue Leverkusener Rheinbrücke nicht nur für den Autoverkehr zu nutzen, sondern auch für neue ÖPNV-Verknüpfungen, sei es durch Schienentrassen oder dezidierte Busspuren. Auch ausreichend dimensionierte, also mindestens vier Meter breite Rad- und Fußwege wären wichtig.

Die den zweiten Teil der neuen Leverkusener Brücke vollständig den Verkehrsträgern des Umweltverbundes zu widmen, wäre ein wirkliches politisches Signal neuen Mobilitatsdenkens. Stattdessen wird weiter mit einer „Über-Prognose" die „Über-Dimensionierung" der A 1 zwischen Köln-Niehl und dem Kreuz Leverkusen begründet, obwohl maximal drei durchgehende Fahrstreifen und ein leistungsgerechter Umbau des Leverkusener Kreuzes den Anforderungen genügen würden.

Ausbauplanungen im Kölner Süden

In einer Studie zur Verkehrsbelastung im Kölner Süden werden die derzeitigen Verkehrsflüsse mit denen, die für das Jahr 2030 nach dem Neubau der A 553n prognostiziert werden verglichen. Dabei zeigt sich, dass sowohl links- wie auch rechtsrheinisch die Verkehrsbelastung auf den Autobahnen abnimmt. Damit liegen die folgenden Fragen nahe:

- Ist damit der geplante teilweise achtstreifige Ausbau der A 59 zwischen den Dreiecken Flughafen und Sankt Augustin zukünftig überhaupt notwendig? Genügen anstelle dessen nicht kleinere Anpassungen, etwa eine Ertüchtigung der Seitenstreifen, für einen befriedigenden Verkehrsfluss?
- Wirft die „rückläufige" Verkehrsnachfrage auf der A 555 nicht zwangsläufig die Frage nach einem Rückbau des derzeit vorhandenen sechsstreifigen Querschnitte auf? Und wäre dies nicht schon aus betriebswirtschaftlichen Gründen zwingend zu fordern?

Auch angesichts der beabsichtigten Verlängerung des Stadtbahnnetzes von Sürth und Zündorf in den Rhein-Sieg-Kreis hinein müssen alle diese Fragen beantwortet sein, bevor die weiteren Planungsprozessschritte angegangen werden.

Ein starkes Votum aus der Bevölkerung gegen das Projekt A 553n wurde gesetzt und die Entscheidung der neuen Berliner Autobahngesellschaft GmbH wird man zukünftig daran messen, ob sie den Willen der Bürger respektiert.

Albert Jakobs, VCD-Arbeitskreis ÖPNV ❐

Themen dieser Ausgabe

- Unzeitgemäße Autobahnplanungen rund um Köln
- Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Linie 13 mit fragwürdigen Vorgaben
- Sanierung der Deutzer Drehbrücke: VCD-Empfehlungen für eine angemessene Umleitung
- Diskussion um Eigenheimbau: Stellungnahme des VCD Regionalverbands Köln

Mit der 13 in den Untergrund

Rettet den Wochenmarkt in Klettenberg!

Die Ausschreibung für die Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Linie 13 zu einer vollständigen, beide Rheinseiten umfassenden Ringbahn überrascht mit Planspielen für eine weitere U-Bahn-Strecke.

Ein Bericht in der lokalen Presse löste Anfang Januar bei vielen verkehrspolitisch engagierten Menschen Euphorie aus. Endlich passiert etwas, nachdem seit rund 50 Jahren nur über eine Verlängerung der Gürtelbahn Richtung Rhein geredet wurde! „Auf der 13 geht es rund“ war die Überschrift anlässlich der soeben ausgeschriebenen Machbarkeitsstudie. Der Autor schreibt: „Linksrheinisch den Gürtel entlang bis zum Rhein, rechtsrheinisch über die Frankfurter Straße“. Er zitiert den CDU-Fraktionschef („sehr wichtig ist der Erhalt des Klettenberg-Marktes“) und den Grünen Vorsitzenden des Verkehrsausschusses („Linie 13 bis zum Rhein ist ein wichtiger Lückenschluss“). Alles schien gut zu werden, auch wenn es verwunderte, erst durch die lokale Presse davon zu erfahren und nicht von der Politik oder der Verwaltung.

Vorzugsvariante: Unter die Erde?!

Ein kurzer Blick in den 20-seitigen Ausschreibungstext offenbart jedoch den U-Bahn-Fetischismus in höchster Vollendung. Phase I: Zehn geeignete Varianten sind vorzuschlagen. Daraus sollen drei Varianten ausgewählt werden, die in Phase II näher betrachtet und visualisiert werden sollen. Am Ende steht die Empfehlung einer Vorzugsvariante („nach Rücksprache mit der Auftraggeberin...“).

Das zuständige Fachamt 69 (Brücken, Tunnel, Stadtbahnbau) hat dazu Ideen skizziert, die das Ergebnis der Studie vorwegnehmen: Neben den in der Abbildung als „Sackgasse“ dargestellten Gürtelvarianten 1-A taucht eine abenteuerliche U-Bahn-Variante 1-B auf, die bereits vor der Querung der Luxemburger Straße abtaucht, im weiteren Verlauf die Parkstadt-Süd unterqueren soll und in einer zweiten Baustufe erst den Rhein unterquert, um schließlich – aufgeteilt in zwei weitere U-Bahn-Varianten – am Bahnhof Mülheim zu enden. Wer denkt sich so etwas aus? Und welcher Gutachter soll hier wohl zum Zuge kommen, wenn das Fachamt anhand der Vorgaben die Vorzugsvariante schon zu 99 Prozent festlegt?

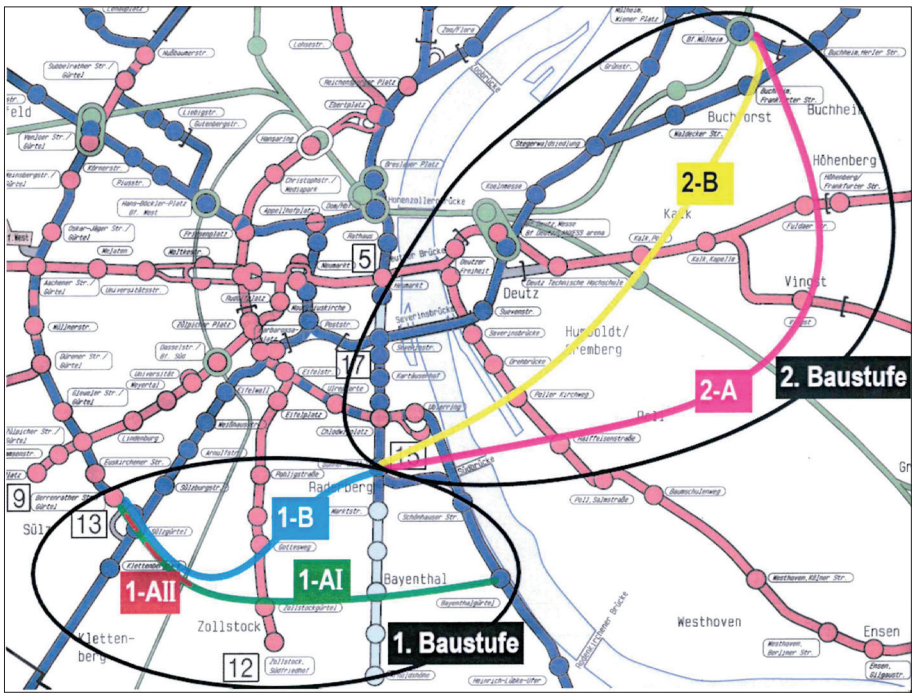
Der Super-Gau: Wegfall des Klettenberger Marktes

Ein besonderes Augenmerk gilt dabei dem Klettenberger Wochenmarkt (siehe CDU-Zitat oben). An zwei Vormittagen in der Woche strömen unzählige Menschen aus der Umgebung zum Mittelstreifen des Gürtels, wo die oberirdische Stadtbahn-Trasse entlangführt. Zu den übrigen Zeiten finden hier zudem dutzende PKW eine bisher kostenlose Bleibe. Auch dies wäre in Gefahr, sollte die Stadtbahn oberirdisch bis nach Bayenthal geführt werden. Für den CDU-Chef wäre das der Super-GAU schlechthin. Zwar sind die Zeiten vorbei, in denen die CDU-SPD-Mehrheit Nord-Süd- und Ost-West-U-Bahnen mitten durch die Stadt politisch beschließen konnte, aber in den Fachämtern und an der Spitze des Verkehrsdezernates sitzen noch immer deren Handlanger*innen und planen munter weiter U-Bahnen wie in den vergangenen Jahrzehnten.

Der kurze Text zum Kapitel „technische Machbarkeit“ soll verdeutlichen, wie schwierig doch eine oberirdische Planung wird. Nur Probleme, die kaum lösbar erscheinen: Kreuzung Sülzgürtel/Luxemburger Straße, Klettenberger Wochenmarkt, Tunnel unter der Bahnstrecke mit S-Bahnhof, Alleebaumbestand, Grunderwerb und vieles mehr. Es sollen bereits alle erforderlichen Untersuchungen für die skizzierten unterirdischen Abschnitte erfolgen. Soll heißen: Diese müssen auf jeden Fall bei den drei auserwählten Varianten dabei sein. Bezeichnend ist auch die Aussage zu den wahrscheinlich zu niedrigen Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKU) der U-Bahn-Varianten: „Sollte das Ergebnis die Förderwürdigkeit in Frage stellen, sind in Rückkopplung mit der Auftraggeberin Maßnahmen und Möglichkeiten zur Erhöhung des NKU-Faktors zu untersuchen und zu bewerten.“

Als Vorzugsvariante des Fachamtes soll offensichtlich auf keinen Fall die oberirdische Gürtelbahntrasse ausgewählt werden, sondern die sündhaft teure und kaum realisierbare Tunnelvariante vom Sülzgürtel quer durch die Stadt bis zum Bahnhof Mülheim. Der Klettenberger Wochenmarkt bliebe wo er ist und könnte in einigen Jahrzehnten aus dem gesamten Umland mit S- und U-Bahn erreicht werden.

Sabine Müller ❐



Varianten des Ausbaus der Linie 13 gemäß Ausschreibungstext für die Machbarkeitsstudie
Quelle: Stadt Köln, Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Sanierung der Drehbrücke am Deutzer Rheinufer

Empfehlungen für einer gut gestaltete Umleitung

Der VCD stellt Mindeststandards für die Einrichtung einer Umleitung für den Rad- und Fußverkehr während der Sanierung der Deutzer Drehbrücke vor.

Die Poller Wiesen sind ein herausragendes Naherholungsgebiet Kölns. Die Drehbrücke, die den Zugang über den Deutzer Hafen ermöglicht, ist sanierungsbedürftig und wird daher seit dem 22. Februar saniert und für voraussichtlich fast ein gesamtes Jahr gesperrt.

Der Verkehr, der gewöhnlich die Brücke passiert, ist äußerst vielfältig: An schönen Tagen und Wochenenden dominiert der Ausflugsverkehr, es wird spazierengegangen, radgefahren, gejoggt oder einfach nur Erholung gesucht. Vor allem in der Woche pendeln hier aber auch viele mit dem Fahrrad zwischen Arbeitsstätte und Wohnung und dies in stetig ansteigender Anzahl. Die Strecke am Rhein entlang ist zudem eine Hauptroute des Radverkehrs in die Innenstadt und hat eine überörtliche Bedeutung. 7.500 Radfahrende pro Tag wurden an der Zählstelle gemessen, nirgendwo sonst in Köln gab es im letzten Jahr einen vergleichbar hohen Zuwachs.

Wegen Vielfalt und Vielzahl der Menschen, die die Brücke nutzen, muss eine Umleitung mit möglichst wenig Einschränkungen verbunden sein. Wie es nicht geht, zeigte sich Ende Januar, als die Brücke wegen des Hochwassers gesperrt wurde und die Menschen gezwungen waren, mehr oder minder ungeordnet ihren Weg durch das Areal am Hafen zu finden. Viele, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs waren, hatten dabei nicht nur Probleme, sich zu orientieren, sondern wurden wegen des auf dem Poller Kirchweg oft rücksichtslos und zu schnell fahrenden Autoverkehrs zusätzlich noch gefährdet.

Behelfsbrücke für den Fußverkehr errichten

Der VCD Regionalverband Köln hat Empfehlungen für eine Umleitung entwickelt, die der starken Nutzung sowie den Bedürfnissen von Freizeit- und Berufspendelverkehr gleichermaßen gerecht wird. Er schlägt daher vor, Rad- und Fußverkehr getrennt voneinander zu betrachten.

Durch den Aufbau einer Behelfsbrücke über der Hafeneinfahrt kann die Mehrzahl der Spaziergänger aus den umliegenden Stadtteilen unkompliziert die Poller Wiesen erreichen.

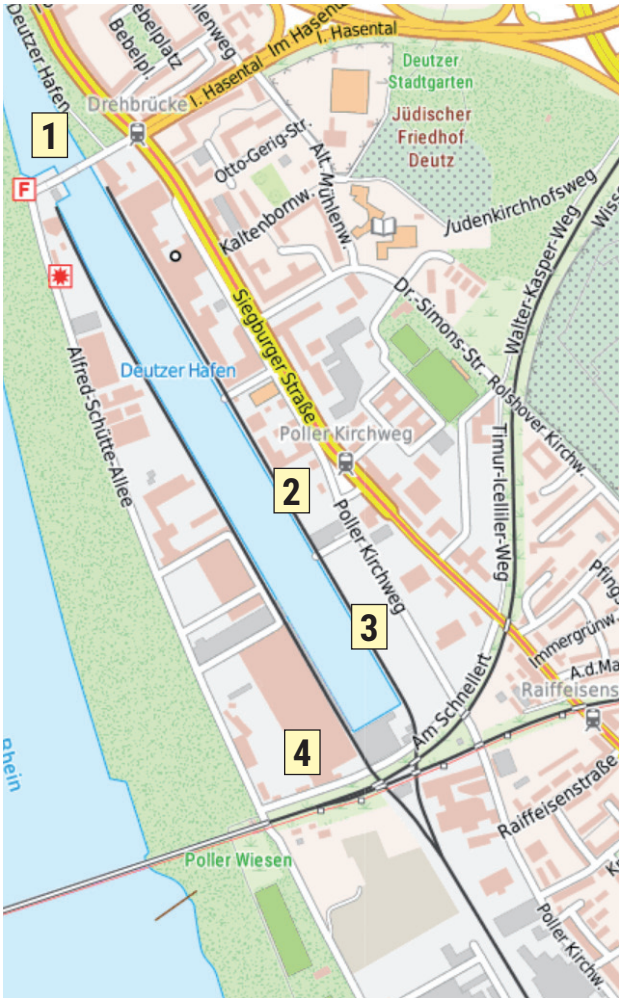
Radverkehr sicher umleiten

Für den Radverkehr und Menschen, die die nicht barrierefreie direkte Zuwegung über die Behelfsbrücke nicht nutzen können, muss die Route über den Poller Kirchweg ertüchtigt werden. Rad- und Fußverkehr müssen auf Grund der hohen Anzahl an Radfahrenden getrennt voneinander und mit angemessenem Abstand geführt werden. Der Autoverkehr muss deutlich verlangsamt und verringert werden. Hierzu muss der nördliche Teil des Poller Kirchwegs für den Autoverkehr gesperrt werden. Durch den Auszug der Ellmühle gibt es in diesem Bereich kaum noch LKW-Transporte. Durch Abpollerung der Einfahrt in den Poller Kirchweg hinter der Drehbrücke wird dieser zur Sackgasse. Die Zufahrt für den Anliegerverkehr wird von der südlichen Zufahrt aus ermöglicht.

Der mittlere Teil des Poller Kirchwegs (zwischen Tankstelle und „Am Schnellert“) muss zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Die ausgeschilderten Fußgängerbereiche müssen konsequent von parkenden Kraftfahrzeugen freigehalten werden.

„Am Schnellert“ umgestalten

Auf der Straße „Am Schnellert“ muss die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs wirksam gesenkt werden. Dazu



Die VCD-Vorschläge im Überblick: (1) provisorische Ersatzbrücke im Bereich der Drehbrücke errichten; (2) Nordende des Poller Kirchwegs für Kfz sperren; (3) anschließenden Abschnitt dieser Straße zur Fahrradstraße umwidmen; (4) „Am Schnellert“ entschleunigen. Kartenquelle: www.geoportal.nrw

Die Straße „Am Schnellert“ muss entschleunigt werden.

können Hindernisse dienen, die den Straßenraum verengen, wie etwa am Auenweg. Es sollte aber gleichzeitig hinreichend Platz bleiben, dass der Radverkehr fließen kann. Auch „Am Schnellert“ sollte ab der Kreuzung mit dem Poller Kirchweg als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Der südliche Abschnitt des Poller Kirchwegs sollte in Richtung Poll als Umleitung für den Autoverkehr ausgeschildert werden, um die Fahrradstraße zu entlasten.

All diese Wege müssen frühzeitig ausgeschildert werden, damit sich die Verkehrsströme entzerren können.

Die Zufahrt von der Siegburger Straße zum Poller Kirchweg sollte für Kfz gesperrt werden.

Sperrungen am Wochenende

In den Frühlings- und Sommermonaten wird an Wochenenden das Poller Rheinufer wieder stark frequentiert sein, auch von vielen Familien mit Kinderwagen, die eine provisorische Brücke nicht nutzen können. Um hier größtmögliche Sicherheit zu schaffen, sollten am Wochenende das Hafenareal und das Rheinufer autofrei gestaltet werden. Auch „Am Schnellert“ und der Poller Kirchweg könnten für den Kfz-Verkehr bis auf Anlieger (Wasserschutzpolizei, Oase) gesperrt bleiben.

Die bisherige Resonanz

Der VCD Regionalverband Köln ist überzeugt, mit diesen Vorschlägen eine gute Lösung gefunden zu haben. Die Berichterstattung in der Lokalpresse war positiv und auch die Bezirksvertretung Innenstadt hatte sich eine provisorische Brücke gewünscht.

Die erste Reaktion aus der Kölner Stadtverwaltung enttäuschte: Eine provisorische Brücke wurde als zu aufwändig verworfen, auf unsere weiteren Vorschläge wurde nicht weiter eingegangen. Die mit Beginn der Sperrung eingerichtete Umleitung wird den Anforderungen in keiner Weise gerecht. Es bleibt zu hoffen, dass dies nicht das letzte Wort in der Sache ist, für schlechte Lösungen ist der Sanierungszeitraum schlicht und einfach viel zu lange. Wir bleiben dran!

Michael Vehoff, VCD-Arbeitskreis Rad ❐

Siedlungsbau und Eigenheim

Stellungnahme zu einer aktuellen Diskussion

VCD findet die derzeitige Debatte notwendig:Neubaugebiete sollten zukünftig anders als bisher entwickelt werden.

Mit seinen Äußerungen zum Bau von Einfamilienhäusern hat der Fraktionsvorsitzende der grünen Bundestagsfraktion, Anton Hofreiter, bundesweit eine lebhafte und kontrovers geführte Debatte ausgelöst, bei der sich nun auch der Kölner VCD zu Wort meldet: „Wir finden diese Debatte absolut notwendig und wichtig. Auch in Köln wurden und werden die meisten größeren Neubausiedlungen immer noch von Einfamilienhäusern dominiert, zum Beispiel in Widdersdorf, Sürth oder Porz.“

Hoher Landschafts- und Energieverbrauch

Der VCD Regionalverband Köln kritisiert vor allem den immensen Landschafts- und Energieverbrauch dieser Wohnform: „Immerhin wird durch das Wohnen das meiste CO_2 emittiert, mehr noch als bei der Mobilität. Die Einfamilienhäuser sorgen für die Zersiedelung der Landschaft und damit auch für viel Verkehr. Dabei leben wir in Zeiten der Klimakrise und des Artensterbens. Die Bundesregierung hat beschlossen, den Flächenverbrauch von 60 auf 30 Hektar am Tag zu reduzieren, bislang jedoch erfolglos.“

Zu teuer für Duchschnittsverdiener

Auch können sich mittlerweile Menschen mit einem Durchschnittseinkommen diese Wohnform mit Preisen von mehr als einer halben Million Euro für ein Einfamilienhaus nicht mehr leisten. Um für alle bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, müssen die wenigen Flächen, die es noch gibt, bestmöglich genutzt werden.

Der VCD plädiert für einen ausgewogeneren Mix aus Geschosswohnungsbau mit bedarfsgerechten Wohnungsgrößen, die sich flexibel an unterschiedliche Lebensphasen anpassen können.

Andere Siedlungsformen fördern

Nach Meinung des VCD geht es auch anders und verweist auf die für 1.500 Bewohner*innen konzipierte 2007 errichtete Nachhaltigkeitssiedlung Stellwerk60 in Köln-Nippes, die vor allem mit ihrem geringen Flächenverbrauch punktet. Diese Siedlung wurde komplett als Fußgängerzone konzipiert, so dass die Kinder ungefährdet auf der Straße spielen können. Alle Autos parken ausschließlich am Siedlungsrand in einer großen Parkpalette; es gibt keine Parkplätze im öffentlichen Raum. Dadurch wird circa 15 Prozent weniger Landschaft verbraucht und gleichzeitig eine außergewöhnlich hohe Aufenthaltsqualität erzielt. Leerstand gibt es keinen. Die Nachfrage, besonders von Familien, übertrifft das Angebot bei weitem.

Hans-Georg Kleinmann ❐

Impressum

Herausgeber:
VCD – Verkehrsclub Deutschland – Regionalverband Köln e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln

Redaktion (v. i. S. d. P.):
Reiner Kraft, Markus Meurer, Christoph Reisig, Nicolas Sommer, Lissy Sürth

E-Mail: *rheinschiene@vcd-koeln.de*