

Für eine Verkehrswende in Köln: Vorschläge der „D-Gruppe“ zur Gestaltung der Ost-West- Achse in der Kölner Innenstadt

(Stand: 16. Oktober 2019)

Seit mehreren Jahrzehnten beschäftigt die Zukunft der Ost-West-Achse die Kölner Stadtgesellschaft. Zuletzt haben sich Rat und Verwaltung mit dem Ziel der Ertüchtigung dieser Achse für den ÖPNV zu einer umfassenden städtebaulichen und Verkehrsplanung aufgemacht (Ratsbeschluss vom 18.12.2018 und Auftrag vom Mai 2019).

Uns - eine Gruppe von Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanern - leitet die Vorstellung, dass die Kölner Verkehrswende den Bürgern und Nutzern der Innenstadt vor allem gut gestaltete und angenehm nutzbare urbane Räume mit hoher Aufenthaltsqualität entlang der OWA bieten soll. Diese sollen verbunden sein mit deutlich verbesserten Mobilitätsangeboten im Umweltverbund (Bahn/Bus, Fuß- und Radverkehr), die auch einen störungsfreieren und verstärkten Betrieb der KVB ermöglichen.

Die Ziele ergeben sich aus den verbindlichen Vorgaben des Pariser Klimaschutzabkommens sowie den entsprechenden Beschlüssen der EU. Sie entsprechen sowohl dem vom Rat 2014 akzeptierten Strategiepapier „Köln mobil 2025“ als auch mehrheitlich den Forderungen der Kölner Bürger. Sie sind aber nur mit einer entschlossenen und zügigen Realisierung von Maßnahmen der integrierten Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung in den nächsten 5-10 Jahren zu erreichen.

I. Unser Vorschlag

Gestaltung einer durchgehenden PROMENADE zwischen Heumarkt und Rudolfplatz

Freistellung der Nord-, Ost- und Westseite des Neumarktes vom KFZ-Verkehr und Neugestaltung der frei werdenden Flächen

Unmittelbare Vorbereitung und kurzfristige Durchführung eines Städtebaulichen Wettbewerbs

Umgestaltung der Aachener Straße zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und wohnumfeldverträgliche Aufwertung der Richard-Wagner-Straße

Mehr Verbindung statt Zerschneidung im Inneren Grüngürtel und bei wichtigen Querungen im Fuß- und Radverkehr im Zuge der Promenade durch die City

In diesen Rahmen sind die Planungen zur Kapazitätserweiterung des ÖPNV und zur Reduzierung des KFZ-Verkehrs zu integrieren.

Der Ratsbeschluss vom Mai 2019 ist auf den ÖPNV fokussiert. So enthält er zwar die Beauftragung nötiger Vorplanungen und absichernder Prüfungen, lässt aber die Zielrichtung auf eine zügige Umsetzung dessen vermissen, was bereits jetzt kurzfristig im Rahmen oberirdischer Umgestaltungen umsetzbar bzw. in die Wege zu leiten ist:

- die Klärung der verkehrsplanerischen Voraussetzungen für die Ablenkung von Durchgangsverkehren von der Ost-West-Achse und die Beseitigung von Konfliktpunkten zwischen Kfz-Verkehr und KVB-Betrieb,
- die Vorbereitung und Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs zur städtebaulichen Neugestaltung der neugewonnenen Stadträume entlang einer neuen OWA-Promenade nach Klärung der Trassen- und Haltestellenführungen von Heumarkt bis Aachener Straße,
- die Einleitung von Untersuchungen für kapazitätssteigernde neue Verkehrsführungen für Schienen- und Radverkehr durch notwendige Netzergänzungen und Linienveränderungen, insbes. im Rechtsrheinischen und über den Rhein hinweg.

Wir halten es - auch angesichts der prekären Erfahrungen der Kölner Bürger mit der Planungs- und Kostensicherheit von Großprojekten - für ganz wichtig, möglichst bald neues Vertrauen der Zivilgesellschaft in die Möglichkeit guter Lösungen in Köln aufzubauen und die Handlungskompetenz Kölns in Maßnahmen zu demonstrieren, die bereits unmittelbar ab 2019/2020 umsetzbar sind.

II. Vorstudie zur Machbarkeit einer oberirdischen Neugestaltung der Ost-West-Achse zwischen Deutzer Brücke und Innerem Grüngürtel

Die OW-Achse hat bei Neugestaltung der Verkehrsflächen und im Bewusstsein ihrer Historie das Potenzial für eine **OST-WEST-PROMENADE** als Gegenstand eines integrierenden Gestaltungswettbewerbs. Bei Wegfall der autoverkehrsbedingten Verlärmung sowie der Schadstoffbelastung könnte so eine Kette von attraktiven ruhigen Räumen für den Aufenthalt (parallel zu den belebten Straßenzügen Gürzenichstraße, Schildergasse, Mittelstraße) entstehen – im Wechsel mit einigen zentralen urbanen Plätzen wie Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz. Der Raum an der Kreuzung von OW-Achse zur tiefergelegten NS-Fahrt hat im Bereich zwischen Fernmeldeamt - Weltstadthaus - Kaufhof das Potenzial zu einem weiteren unverwechselbaren Stadtraum, der heute zu Fuß weitgehend einen „verbotenen Bereich“ darstellt. Die OW-Achse des ÖPNV soll zugleich eine OW-Achse des Radverkehrs sein, die als Element der OW-Promenade eine zügige Durchquerung der Innenstadt auf sicheren, ausreichend breiten und von Grün gerahmten Radwegen erlauben würde. Eine solche Radhaupttroute ist dann angelehnt an die störungsfreie Bahntrasse, sie müsste jedoch mit den deutlich erweiterten Fußgängerquerungen abgestimmt sein. Als Beitrag zur Kölner Verkehrswende wäre sie einfacher durchgängiger umzusetzen als andere parallele OW-Verbindungen in der nördlichen Altstadt.

II.1 Grundlagen der Gestaltung

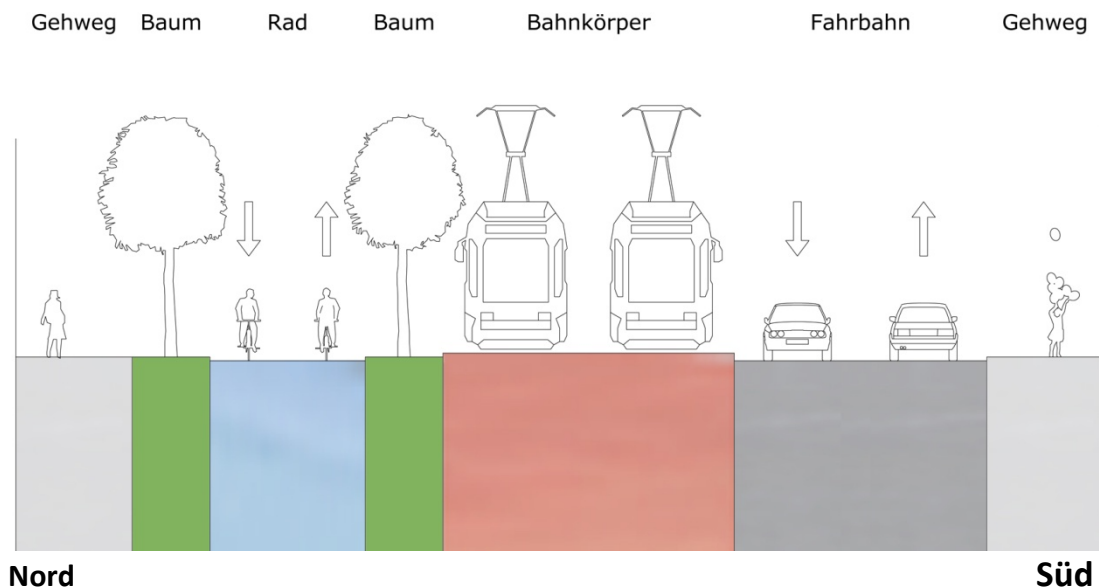
Ziele:

- Aufwertung und klimagerechte Gestaltung von Straßenräumen und Plätzen entlang der OW-Promenade.
- Gleichberechtigte, fair verteilte und deutlich vergrößerte Flächen für den Fuß- und Fahrradverkehr, freundliche und sichere Querungen der Verkehrsachse.
- Überwiegend oberirdische Lösungen mit Vorrang der Stadtbahn durch digitale Steuerung.

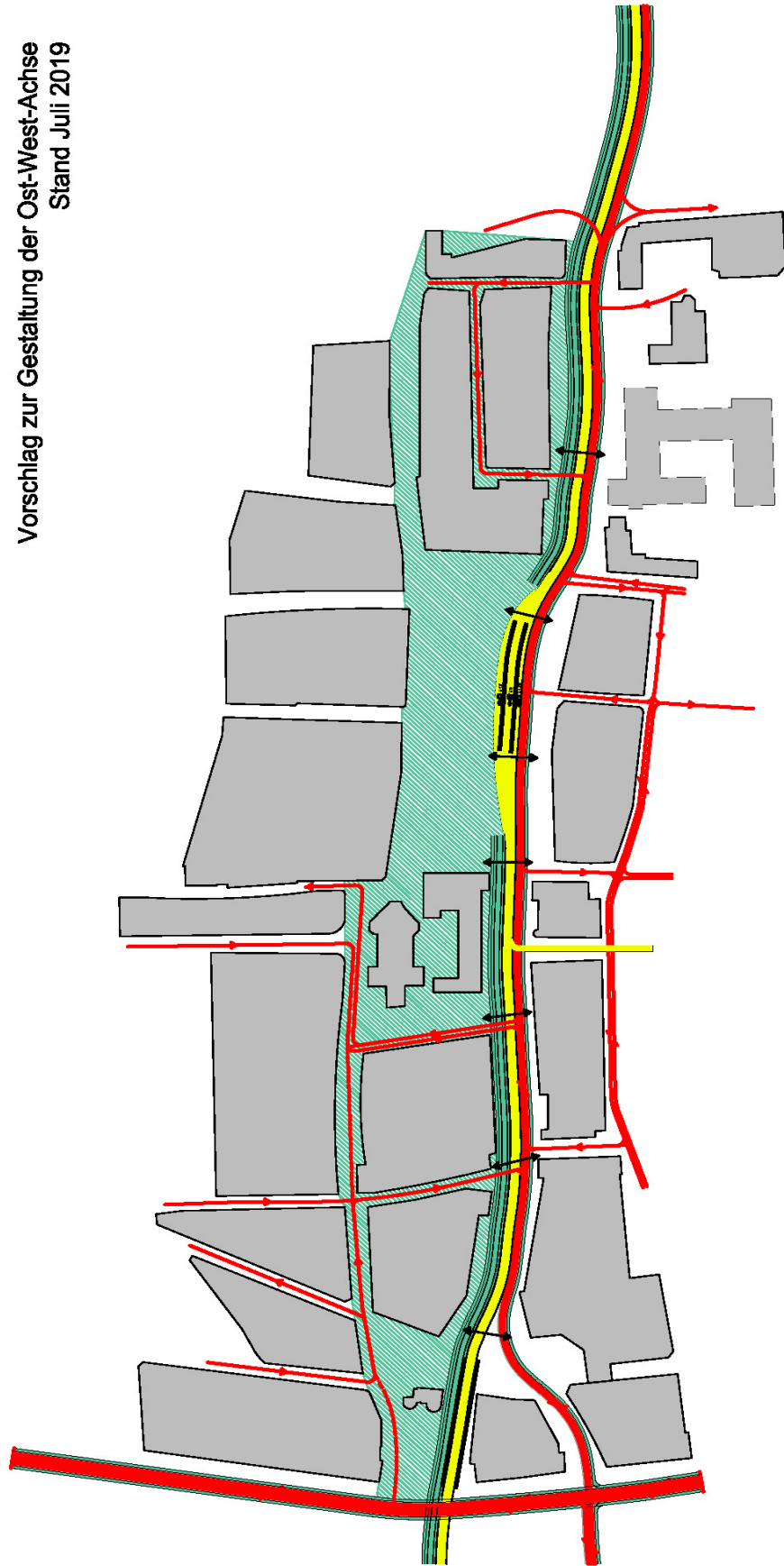
Generelle Lösungen:

- OW-Promenade für Fuß- und Radverkehr in Nordlage mit Bäumen, breiten Fuß- und Radwegen und Verbindung mit anliegenden Plätzen.
- Eigener begrünter Gleiskörper für die Stadtbahn zwischen der Ost-West-Promenade und der Kfz-Fahrbahn in Südlage zwischen Heumarkt und Brabanter Straße.
- Ausschaltung der Anreize für Durchgangsverkehre mit dem Kfz zwischen Nord-Südfahrt und Moltkestraße/Innere Kanalstraße.
- Ablenkung der Kfz-Durchgangsverkehre vom Westen kommend auf die Innere Kanalstraße, von Osten über die Deutzer Brücke kommend auf die Bäche bzw. die Nord/Südfahrt.
- Reduzierte Fahrbahnen und Abbiegespuren.
- Auto- und Radverkehr in beiden Richtungen in der begrünten Richard-Wagner-Straße. In der Aachener Straße Bündelung der Stadtbahnen neben Flächen für Anlieger- und Radverkehr sowie Flächengestaltung mit Aufenthaltsqualität. Umgestaltungen nach einem städtebaulichen Wettbewerb.
- Geschwindigkeitsbeschränkung abseits der Vorfahrtstraßen generell auf 30 km/h.
- Konsequente restriktive Parkraumbewirtschaftung.

Regelquerschnitt



Vorschlag zur Gestaltung der Ost-West-Achse
Stand Juli 2019



II.2 Kapazitätserweiterungen und Netzzusammenhänge im ÖPNV

Zur **Kapazitätserweiterung** der Ost-West-Achse werden zwei Ansätze diskutiert:

- Verlängerung der Bahnsteige für den Einsatz von Langzügen,
- Entlastung der Ost-West-Achse durch Veränderungen im Strecken- und Liniennetz.

In der Zeitebene 1 (kurzfristig – ca. 2 Jahre) soll die Bau- und Finanzierungsplanung für die Außenäste durchgeführt werden, unabhängig von der Strecke in der Innenstadt. Für die Strecke in der Innenstadt sollte eine kurzfristige Klärung der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Vorgaben einschließlich der Freistellung des Neumarkts vom Kfz-Verkehr erfolgen, die bereits bei der Realisierung der Verlängerung der Bahnsteige berücksichtigt werden kann.

In der Zeitebene 2 (mittelfristig- ca 5 Jahre) erfolgt der Umbau der (überwiegend) oberirdischen Lösung sowie die Neugestaltung der Straßen- und Platzräume entsprechend den Ergebnissen der Vorplanungen und des bis dahin durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs.

Überprüft werden sollte auch die Führung der Buslinien zum Neumarkt, die den Betrieb der Stadtbahn beeinträchtigen, evtl. bis zum Rheinufer oder weiter.

In der Zeitebene 3 (langfristig) erfolgt die Entlastung der Ost-West-Achse durch weitere Maßnahmen im Gesamt-Schienennetz. Hierzu müssen vor allem zwei Möglichkeiten geprüft werden: eine zusätzliche Rheinquerung mit Verbindung für Bahn-, Rad- und Fußverkehr vom Rechtsrheinischen zur südlichen Innenstadt und die Auswirkungen der geplanten Nord-Süd-Stadtbahn vom Mülheimer Norden (Stammheim/Flittard und Leverkusen) nach Poll mit Verknüpfungen zur Severinsbrücke und Deutz/Messe.

II.3 Mögliche Vorgaben nach Abschnitten:

a) Heumarkt bis Nord-Süd-Fahrt

Für diesen Abschnitt sehen wir drei Alternativen

Alternative 1: Oberirdische Strecke auf der heutigen Trasse und deutliche Ausprägung der hier beginnenden „OW-Promenade“. Führung des Kfz-West-Ost-Verkehrs wie heute über die Pipinstraße

Der preiswertesten und „planungsschlanksten“ Lösung steht die verkehrstechnisch anspruchsvollste Anbindung der einmündenden Erschließungsstraßen mit der Verschwenkung des Kfz-Verkehrs auf die Südseite gegenüber. Die Promenade ist im östlichen Bereich nur eingeschränkt realisierbar.

Alternative 2: Oberirdische Führung der Gleistrasse über die Pipinstraße

Die heutige „Insel“ an Klein St. Martin kann gut mit der Altstadt und der Promenade verbunden werden. Für die neue Führung der Bahn in der Pipinstraße muss allerdings in den Baumbestand eingegriffen werden.

Alternative 3: Kurze unterirdische Führung der Stadtbahn von Deutzer Brücke in den vorhandenen U-Bahnhof Heumarkt/Hohe Straße bis Nord-Süd-Fahrt

Obwohl die technische Realisierungsmöglichkeit der Rampen fraglich ist, nennen wir diese Alternative wegen des oberirdischen Flächengewinns, der eine klare Führung für den Autoverkehr bei gleichzeitiger Realisierung der Promenade und einer Platzbildung nördlich St. Maria im Kapitol ermöglicht. Die beiden notwendigen Rampen sind problematisch für den Stadtraum.

b) Nord-Süd-Fahrt bis Neumarkt Westseite /Hahnenstraße

Profil bis Neumarkt Ostseite: Weiterführung der OW-Promenade und Gleiskörper wie bei a), Zweirichtungsverkehr mit je einem Fahrstreifen mit Abbiegespur, wo erforderlich.

Neumarkt: verlängerte Haltestelle der Stadtbahn mit 3 Gleisen (plus Aufstellfläche für den Linksabbieger zum Mauritiussteinweg, Linie 9), Neugestaltung der Platzfläche nach Herausnahme der nördlichen Umfahrt, Südseite Zweirichtungsverkehr mit je einem Fahrstreifen sowie einem Radweg Richtung Osten auf der Neumarktsüdseite.

Hahnenstraße: Promenaden-Profil wie östlich Neumarkt, mit Ein- und Ausfahrtspuren zum Apostelkloster zur Anbindung von vorhandenen Parkhäusern und Tiefgaragen, soweit notwendig.

Alternativ sollte geprüft werden, den Kfz-Verkehr in Richtung Osten vor dem Gesundheitsamt (Neumarkt-Südseite) künftig über Laach-Lungengasse zu führen; dadurch kann mehr Raum auf der Neumarkt-Südseite für Fußgänger und Radfahrer gewonnen werden.

c) Rudolfplatz bis Innerer Grüngürtel

Stadtbahn in beiden Richtungen südlich des Hahnentors mit neuer Haltestelle über Aachener Straße bis zum Aachener Weiher, Verknüpfungsbahnhof mit dem S-Bahn Westring westlich Moltkestraße.

Zwei-Richtungs-Kfz-Verkehr und Radverkehr über **Richard-Wagner-Straße** bis zum Aachener Weiher; bis zur Moltkestraße 2 Fahrstreifen stadteinwärts und 1 Fahrstreifen stadtauswärts, Neugestaltung der Seitenräume mit Bäumen und Anliegerparkplätzen.

Auf der **Aachener Straße** bis zum Inneren Grüngürtel ebenfalls Zwei-Richtungs-Verkehr (Kfz und Rad). Umgestaltung des Gesamttraums mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h als verkehrsberuhigter Geschäfts- und Aufenthaltsbereich.

Im Grüngürtel erleichterte Querung für den Fuß- und Radverkehr.

III. Zusammenfassung der Hauptergebnisse und Fazit

1. Kurzfristig: mögliche Verbesserungen und weitere Schritte zur Kölner Verkehrswende

- Vorbereitung und Ausschreibung des internationalen städtebaulichen Wettbewerbs für die oberirdische Neugestaltung der OWA als „Promenade“ incl. verlängerten Haltestellen und Freistellung der Nord-, Ost- und West-Seiten des Neumarkts.
- Verkehrsplanerisches Gesamtkonzept zur Kfz-Führung im Bereich OWA- Innenstadt incl. Ablenkung Durchgangsverkehre und Neuerschließung der zukünftig noch erforderlichen Parkhäuser „hinter“ dem Neumarkt.
- Ablenkung Kfz-Verkehr aus der OWA zwischen Heumarkt und Innerer Kanalstraße.

- Reduzierung vieler bisheriger Konfliktpunkte in der OWA zwischen KVB und Kfz-Verkehr.

2. Mittelfristig: Nachhaltige Lösungen für die Gestaltungsräume der OW-Promenade, der Betriebsabläufe der KVB und der Fuß- und Radverkehre

- Auswertung der Wettbewerbsergebnisse und Ableitung der Gestaltungsplanungen für die „Promenade“ als neue, klimagerecht und aufenthaltsfreundlich anzulegende Stadträume : Neuer Neumarkt, Bereich zwischen VHS/Rautenstrauch und City, Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße und Grüngürtel zwischen Rudolfplatz und Innerer Kanalstraße.
- Umbau der zukünftig erforderlichen Parkhaus-Erschließungen und der dazu nötigen Abbiegungen von/zu der OWA und Reduzierung der Kfz-Spuren der OWA entsprechend den Planungs- und Wettbewerbsergebnissen.
- Ausbau der neuen bzw. verlängerten KVB-Haltestellen und der neuen, erheblich verbreiterten und querungsfreundlicheren OWA-Übergänge entsprechend den Wettbewerbsergebnissen.

Fazit:

Uns als ehrenamtlich wirkender Gruppe von Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanern ist es wichtig aufzuzeigen, dass im Kontext der Arbeiten, die der Rat am 18.12.2018 und im Mai 2019 beauftragt hat, viele städtebauliche und verkehrliche Verbesserungen in überschaubarer Zeit möglich, finanzierbar und jetzt planbar sind. Unsere Ausführungen sind Anregungen für das weitere Vorgehen und für den von uns geforderten internationalen städtebaulichen Wettbewerb. Diesen halten wir als Entscheidungshilfe für eine verkehrswende-adäquate Stadtplanungs- und ÖPNV-Politik für erforderlich, wie sie in anderen Städten bereits in „Guten Beispielen“ realisiert wurde.

Unsere Vorschläge sollen als Diskussionsgrundlage für die engagierten Gruppen der Zivilgesellschaft sowie für die Kommunikation mit Kommunalpolitik und Verwaltung dienen.

Dr. Jörg Forßmann, Gertrude Helm, Folkert Kiepe, Dr. Utz Ingo Küpper, Roland Schüler, Jörg Thiemann-Linden