

Vorschlag zur Verbindung der Teilstücke des inneren Grüngürtels

Ein Vorschlag von Hardy Schuster

Hintergrund & Begründung

Einleitung: Lassen Sie mich meinen Vorschlag bitte mit einem Stück persönlicher Geschichte aus der „jungfräulichen“ Perspektive eines Neuankömmlings in der Stadt beginnen: Im Frühjahr 2010 hatten meine Familie und ich beschlossen, von einer kleinen spanischen Insel in die Domstadt umzusiedeln, ein Umzug, der bei meinem Umfeld meistens ungläubiges Kopfschütteln erntete. Aber wir hatten sehr konkrete Kriterien bei der Wahl der zukünftigen Heimatstadt die einerseits Urbanität besitzen, aber gleichzeitig von möglichst wenigen Negativfaktoren des normalen Großstadtlebens behaftet sein sollte. Beim ersten Besuch Kölns waren uns sofort die vergleichsweise geringen Fahrzeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, die ideale kreisförmige Symmetrie mit den sternförmigen Ausfallstraßen sowie die fantastischen Möglichkeiten der Umrundung des Zentrums über die Pfade des Grüngürtels ins Auge gestochen. Dies waren (neben der Freundlichkeit der Bevölkerung) entscheidende Plusfaktoren, die Köln für uns Distanz verwöhnte Insulaner in punkto Lebensqualität weit vor Mollochen wie Berlin oder Madrid platzierte. Nach unserer Ankunft erkundete ich die Stadt dann mit einem für 30 € erworbenen Damendrahtesel, meist vom Übergangsquartier in Ehrenfeld aus Richtung Innenstadt - natürlich via den nahen Parkanlagen über die Venloer bzw. Subbelrather Straße. Der Eindruck, der sich mir dabei bot, erzeugte immer wieder ungläubiges Kopfschütteln angesichts der Diskrepanz zwischen dem fantastischen Potential dieser grünen Lunge und alternativen Verkehrsrouten und den massiven Gefahren und Beeinträchtigung der Erholungsqualität durch die Hindurchführung des gesamten Autoverkehrs. Ich hatte in der Vergangenheit schon einige Städte intensiv kennengelernt, die sich mit zentralen Parkanlagen schmückten wie z.B. New York, Valencia oder Barcelona. In keinem dieser Orte wäre man auf die Idee gekommen, Hauptverkehrsstraßen ebenerdig durch diese Erholungsgebiete hindurchzuleiten. Aber Köln ist eben anders :-).

Grundsätzliche Überlegungen: Köln leidet wie die meisten anderen Städte auch an den negativen Folgen des Verkehrsinfarktes. Verschmutzung, Lärm, Unfallgefahr sind überall präsent, wo das Auto auf langsamere Verkehrsteilnehmer und Fußgänger trifft. Ich denke man kann ruhig von einem Imperativ sprechen wenn es darum geht, geräuscharme, sparsame und umweltverträgliche Fortbewegung zu fördern und die Bevölkerung vor der Plage des ölgetriebenen Individualverkehrs zu schützen. Seltsamerweise begegnet man bei einem Streifzug durch die Stadt oft der Umkehrung dieses Prinzips, was die Schlussfolgerung nahelegt, dass die Verkehrsplaner selbst wohl eher hinter den getönten Scheiben einer dunklen Limousine zu finden sein dürften, als im Sattel eines umweltfreundlichen Tretmobiles. Um hier nicht den Verdacht aufkommen zu lassen, es handle sich beim Schreiber dieses Konzeptes um einen militanten Autohasser möchte ich betonen, dass ich selbst in bestimmten Situationen sehr wohl die Möglichkeiten der motorgetriebenen Kutsche bei Transporten und Gruppenfahrten nutze, das egoistische Herumfahren aus reinen Bequemlichkeitsgründen bzw. als Statussymbol der eigenen Finanzkraft jedoch für nicht mehr zeitgemäß halte.

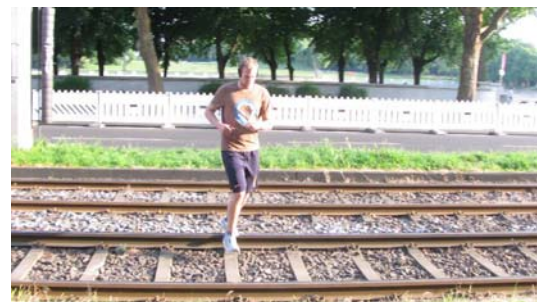
Der innere „Grüngürtel“, eine Fehlbenennung? Von einem Gürtel kann angesichts der gegebenen Zerstückelung ja eigentlich nicht mehr die Rede sein, eher von einzelnen Parkabschnitten die beim Durchqueren immer sehr schnell an heftige Angst-, Schmutz- und Lärmräume grenzen. Selbst wenn man in der Mitte eines solchen Stückes steht oder sitzt, kann man in beide Richtungen als dominante Sichtsperrre passierende bzw. geparkte Autos ausmachen, je weiter man sich vom Zentrum der Einzelfläche entfernt, desto deutlicher wird dem Erholungssuchenden anhand des Motorenlärms und Gestankes, dass er sich eben doch mitten in der Stadt befindet und nicht im Grünen. Dies schmälert den Wert der Anlage erheblich und könnte doch eigentlich ganz anders aussehen.



Die Fahrradfahrer, die den Grüngürtel zur Umfahrung des Stadtkernes nutzen möchten, stehen zusätzlich vor dem Problem, ständig an Ampeln und Übergängen von stark befahrenen Straßen zu stehen und absteigen zu müssen, um an den gefährlichen Wegkreuzungen nicht unter die Räder zu kommen:



Die grundsätzliche Bevorzugung des Autoverkehrs verärgert und verunsichert natürlich diejenigen, die sich umweltverträglich verhalten möchten und das Auto stehen lassen. Besonders krass gestaltet sich die Situation am Übergang zum Aachener Weiher, wo in absurder Art und Weise Erholungsraum und Hauptverkehrsadern aufeinanderstoßen. Wenn man sich an einem sonnigen Tag dort positioniert und nur eine halbe Stunde lang die hochriskanten Überquerungsmanöver von Fußgängern wie Radfahrern über die Straßen und Bahntrassen beobachtet, fragt man sich, wie man eine solche Situation auch nur einen Tag länger ohne Änderung des Ist-Zustandes ertragen möchte. Natürlich entstandene Trampelpfade (siehe Bild unten !) und aufgestellte Barrieren als Gegenmittel sind Zeugen des sinn- und aussichtslosen Kampfes gegen natürliches Verhalten:



Verkehrsplanung muss eben innere Logik besitzen. Einen „Grüngürtel“ zu schaffen und so zu benennen und dann zu versuchen, die Nutzung als solchen – also durchgehend - künstlich zu verhindern ist absurd und zum Scheitern verurteilt. Einem derartigen Problem welches durch die Miss- bzw. Nichtplanung der Verkehrsführung erzeugt wurde, muss mit intelligenten Lösungen begegnet werden, nicht mit Verboten oder dort aufgestellten Strafzettelverteilern.

Kurzbeschreibung der Idee

Mein Vorschlag zur Heilung des zerrissenen Gürtels: Es macht prinzipiell absolut keinen Sinn, den zum Zentrum hin ausgerichteten KFZ-Verkehr mit dem um die Stadt herum zirkulierenden Fahrrad- und Fußgängerbewegungen zu kreuzen. Beide Richtungen werden

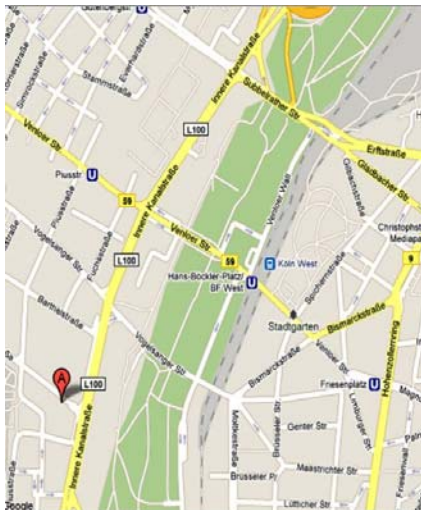
voneinander nur gefährdet, behindert oder gestört. Die Straßenüberquerungen verhindern ein flüssiges Vorankommen des Fahrradverkehrs und der Autoverkehr stockt wegen überquerenden Fußgängern und Radfahrern. Deshalb läuft die einzig vernünftige Lösung auf eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten und Richtungen hinaus.

Mögliche Verfahren der Verwirklichung

Dabei gibt es prinzipiell drei sinnvolle technische Lösungen:

1. Eine Unterführung des Straßenverkehrs im Bereich des Grüngürtels unter Bodenniveau.
2. Eine Überbrückung des Grüngürtels mit evtl. begrünten Holzbrücken für den radialen Verkehr. Um die Rampen nicht zu steil werden zu lassen, könnte man mittels Erdbewegungen im Bereich der Überführungen das Gelände rechtzeitig erhöhen. Dies ließe künstliche Hügel entstehen, die wie im Bereich Aachener Weiher zum Lagern erfahrungsgemäß gerne angenommen werden.
3. Eine gemischte Lösung zwischen 1 und 2 mit teilweiser Absenkung des Straßenverkehrs und Überbrückung für den radialen Verkehr.

Eine 4. Lösung, bei der die Straßen mittels Brücken über die Grünanlagen geführt werden, scheidet aus ästhetischen und pragmatischen (lärntechnischen) Gründen aus.



Lösungen 1 oder 3 erscheinen zur Schließung der Lücke bei Venloer, Vogelsanger, Bachemer und Zulpicher Straße angezeigt. Am Ende der Vogelsanger und Subbelrather Straße neigt sich die Straße ohnehin nach unten um die Überführung durch die Bahntrasse zu ermöglichen. Diese Absenkung könnte man vorwegnehmen. Ob und wie eine Lückenschließung bei der Subbelrather Straße und der Luxemburger Straße als Begrenzungen des Parkraumes machbar und sinnvoll ist, müsste man abwägen. Besondere

Schwierigkeiten entstehen im Bereich Aachener Weiher/Aachener Straße durch die massive Straßenkreuzung mit der inneren Kanalstraße und der Kombi Straße/Bahntrasse (inkl. Oberleitungen) sowie dem unmittelbaren Angrenzen des Wasserbeckens. Die Aachener Straße müsste möglichst schon vor der Straßenkreuzung in den Untergrund verlegt werden, alternativ könnte man eine Brücke etwa auf Höhe des Museums für ostasiatische Kunst in Erwägung ziehen. Momentan ist dieser Bereich komplett ohne funktionierende Übergangslösung und damit der kritischste Bereich der ganzen Parkzone.

Technische Umsetzung: Der Autoverkehr könnte entweder in zirkulierten Tunneln geführt werden, die nach Verlegung oben mit Erde aufgeschüttet und begrünt werden. Eine günstigere, aber weniger optimale Lösung wären nach oben offene Schächte, die mit begehbaren Holzgittern belegt würden. Ein Beispiel dafür wäre der abgesenkte Stadtautobahnverkehr entlang der Hafepromenade in Barcelona.

Beschreibung der Vorteile

Resultat: Das Ergebnis der Schließung des Grüngürtels wäre eine erhebliche Qualitätssteigerung von Kölns Aushängschild, der Adenauer Ära: ein durchgehender, halbmondförmiger Park ohne Lärm und Abgasbeeinträchtigung, der wahrscheinlich größte „Central Park“ einer europäischen Stadt. Für die Funktion des Grüngürtels als alternative grüne Transportroute würde dies ebenfalls einen gewaltigen Schub bedeuten und sicher etliche Autofahrer dazu bringen, ihr Fahrverhalten zu überdenken und öfter mal den Drahtesel zu besteigen. In Kombination mit den Citybikes der Bahn ergibt sich auch für Fußgänger und Touristen eine unschlagbare Wendigkeit bei Strecken innerhalb der Stadt.

Nachwort: Wenn wir von nachhaltiger Stadtentwicklung sprechen, müssen wir umweltverträgliches Verhalten wo immer möglich belohnen und fördern. Fahrradfahren muss schlichtweg schneller, günstiger, angenehmer und ungefährlicher sein als die schmutzigen Alternativen. Diese Strategie dürfte mittelfristig größere Erfolge verbuchen als irgendwelche Fahrverbote oder Appelle an die Vernunft der Verkehrsteilnehmer. Ich denke unter diesem Gesichtspunkt ist mein Vorschlag genau auf dem richtigen Kurs.

Kontakt

Hardy Schuster, hardyparty@gmx.de