

Rodenkirchen

Stadtbahnbau im Kölner Süden

Unkonventionelle Idee für die Südstadt

Erstellt 07.07.2014



So soll die Kreuzung nach dem Willen der Stadt aussehen. Foto: Stadt Köln

Der Bayenthaler Architekt Johannes Werner hat eine Vision der Kreuzung von Bonner Straße und Marktstraße präsentiert, die allen Verkehrsteilnehmern Raum lässt. Denn die Verkehrssituation im Kölner Süden wird sich zuspitzen. Von Philipp Haaser

Bayenthal. Die Kreuzung von Schönhauser Straße, Marktstraße und Bonner Straße wird in wenigen Jahren umgebaut. Die Pläne dafür sind fast fertig. Und schon jetzt zeichnet sich ab, dass am Ende niemand wirklich zufrieden sein wird. Eine Planung für Bayenthals zentrale Kreuzung, die alle Erwartungen erfüllen könnte, wäre nicht weniger als die Quadratur des Kreises: Ausreichend Raum für Fußgänger, Radfahrer, die neue Straßenbahnlinie und den Autoverkehr; die historische Villa Lenders vor dem Abbruch bewahren; und zugleich eine Platzgestaltung, die mit viel Grün, Bänken und Cafés zum Verweilen einlädt.



Architekt Johannes Werner (l.) erläutert seine Idee. Bürgervereinsvorsitzender Hartmut Hammer sieht in dem Vorschlag eine Chance.
Foto: Phh

Mit seiner unkonventionellen Idee zeigt der Bayenthaler Architekt Johannes Werner, wie es trotzdem funktionieren könnte. Auf einer Hochebene sollen Fußgänger und Fahrradfahrer die Kreuzung überqueren. Er hat seine Idee mit Stift und Pinsel zu Papier gebracht. Ein gelbes Band auf seiner Skizze verbindet die neue Bahnhaltestelle Marktstraße und die Bürgersteige der Straßen, die hier zusammen treffen, mit Wiesen und einzelnen Häusern. Mehrere Rampen bringen die Menschen von den kleinen grünen Flecken, die Werner rund um die Kreuzung ausgemacht hat, auf den Platz über der Kreuzung. Aufzüge und mäßige Steigung sollen für einen barrierefreien Zugang sorgen. Für den Autoverkehr und die Stadtbahnleihe wäre darunter ausreichend Raum, ohne dass die denkmalgeschützte Villa Lenders weichen müsste.

Kaffee-Kiosk in der Hochebene

„Damit könnte man die schwächeren Verkehrsteilnehmer aus dem Tohuwabohu herausnehmen“, sagt Werner. Er will damit auch den „Raum erlebbar machen“. In der Mitte der Hochebene könnte ein Kaffee-Kiosk stehen. Unter den Rampen, die auf das Bauwerk führen, hat er Ladenlokale für kleinere Geschäfte eingeplant. So will er erreichen,

dass die neue Fläche auch rege genutzt wird. Erste Ansätze sieht heute schon. Ein großer Supermarkt und mehrere kleinere Läden sind rund um die Kreuzung zu finden.

Für Werner ist aber völlig klar, dass die Stelle für den Autoverkehr zentral bleiben wird. Nur wenige Meter südlich mündet die Brühler Straße in die Bonner Straße. Beide bilden eine wichtige Verbindung in den Kölner Süden. Er plädiert jedoch dafür, auch ungewöhnliche Ansätze in Betracht zu ziehen, um den Bewohnern der umliegenden Viertel gerecht zu werden. „So etwas kann man den Menschen doch nicht anbieten“, sagt er zu den Plänen der Stadtverwaltung.



Werners handgezeichnete Skizze zeigt die Überführung und den höher gelegten Platz als orangefarbene Fläche.

Die Verkehrssituation im Kölner Süden wird sich trotz der Stadtbahn-Linie 5, die in Zukunft in der Mitte der Bonner Straße fahren soll, zuspitzen. Davon ist man beim Bürgerverein Bayenthal/Marienburg überzeugt. Das Viertel wächst rasant, ebenso wie der gesamte Kölner Süden. Die Kreuzung wird wohl ein Knotenpunkt bleiben müssen. Hartmut Hammer, Vorsitzender des Bürgervereins, hat nachgezählt: „21 Fahrspuren sollen hier zusammentreffen.“ Er ist von Werners Idee begeistert, weil mit ihrer Umsetzung das Geschehen entzerrt werden könnte. Eine Kreuzung ohne Stau wäre für die Bayenthaler und Marienburger wichtig. Hammer fürchtet, dass andernfalls der

Schleichverkehr durch die Wohnviertel weiter zunimmt.

Dritte Ausbaustufe

Der geplante Umbau der gesamten Bonner Straße gehört zur dritten Ausbaustufe der Nord-Süd-Stadtbahn. Hammer und Werner wissen, dass ihre Chancen schlecht stehen, jetzt noch etwas daran zu ändern. Die Bürgerbeteiligung und die Beratung der politischen Gremien ist bereits abgeschlossen. „Die Idee ist ja aber nicht unbedingt an den Stadtbahnbau gebunden“, sagt Werner.

Lediglich für eine weitere Idee müsse man rechtzeitig vorsorgen: Werner hat auch an den Untergrund gedacht. Er schlägt eine Tiefgarage für die Anwohner und Kunden unter der Kreuzung vor. Die Gleise für die Stadtbahn sollten deshalb entsprechend vorbereitet werden.

Bedenken, ob ein solch massiver Eingriff in die Gestaltung der Stadt noch zeitgemäß sein könnte, hat er nicht. „Wir leben in einer Millionenstadt. Da muss man in der entsprechenden Größe planen“, sagt er ohne Zweifel. Er vermutet vielmehr, dass die Idee einfach zu teuer sein könnte.