



**BIG Weiden e.V.**

Erste Vorsitzende: Dr. Viviane Fröhling  
Zweite Vorsitzende: Ulrike Mazalla

Eichendorffstr. 5, 50858 Köln  
E-Mail: [vorstand@bigweiden.de](mailto:vorstand@bigweiden.de)

2. September 2022 / 10. März 2023

**Ausbau der Ost-West-Achse – Kommentierung der Planungen für den Bereich West, Köln-Weiden (Haltestellen Weiden-West bis Bahnstraße) durch die BIG Weiden vom 2. September 2022) –Antworten der Verwaltung<sup>1</sup> (rot: abgelehnt oder nicht beantwortet; grün: Vorschlag wird berücksichtigt; blau: neutral oder noch nicht entschieden; violett: zusätzliche Anmerkungen Kommentierung BIG Weiden)**

## **I. Allgemeine Anmerkungen**

**Eine Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse und damit für den Kölner Westen der Stadtbahnlinie 1 ist notwendig und grundsätzlich zu begrüßen.** Da die Linie 1 ihre Gleise in der Innenstadt mit den Linien 7 und 9 teilt, sei eine Takterhöhung nicht möglich. Deshalb sollen künftig längere Züge eingesetzt werden, die 90 statt 60 Meter lang sind und rund 50 Prozent mehr Fahrgäste aufnehmen können. Hierfür müssen alle Haltestellen der Linie 1 verlängert und zum Teil aufwändig umgebaut werden. Die vorliegende Planung veranschaulicht, dass es sich bei dem geplanten Haltestellenumbau um **ein äußerst zeit- und kostenintensives Projekt** handelt. Nach dem aktuellen Zeitplan kann die Bauausführung – abhängig von der Dauer der Genehmigungsverfahren und der Förderzusage für die Gesamtmaßnahme – im Bereich West Mitte 2027 (!) beginnen.

Erfahrungen mit großen Bauprojekten in Köln lassen befürchten, dass die Maßnahme im Ergebnis sehr viel teurer wird, als zunächst geplant und auch deutlich länger dauern wird. Dies bedeutet nicht nur eine **jahrelange Belastung der Anwohner und Verkehrsteilnehmer durch Baustellen entlang der Aachener Straße** (*Antwort der Verwaltung: „Die Bauarbeiten können teilweise auch während des laufenden Betriebs erfolgen. Das heißt, dass die Bahnen weiterhin nach Plan fahren. Bei größeren Anpassungen müssen bestimmte Streckenabschnitte gesperrt werden. Das ist z. B. notwendig, wenn Gleise neu verlegt werden. Für die betroffenen Abschnitte und Haltestellen wird im entsprechenden Zeitraum Schienenersatzverkehr eingerichtet.“*), sondern auch, **dass es noch viele Jahre**

---

<sup>1</sup> <https://meinungfuer.koeln/owa-west>

dauern wird, bis die schon jetzt dringend benötigte Kapazitätserweiterung der Linie 1 im Kölner Westen Realität wird. (**Antwort der Verwaltung:** „Die Bauarbeiten im Bereich West können voraussichtlich Mitte 2027 beginnen. Das ist abhängig von der Dauer der Genehmigungsverfahren und der Förderzusage für die Gesamtmaßnahme. Die Bauarbeiten im Bereich West werden nach heutigem Zeitplan 2030 abgeschlossen sein.“) Der Einsatz fast hundert Meter langer Stadtbahnzüge stellt einen massiven Eingriff ins Stadtbild dar, welcher die Wirkung der Aachener Straße als Barriere zwischen den Stadtteilen weiter festigen dürfte. Zudem sollen den Planungen zufolge **allein im Abschnitt West ca. 75 zum Teil große und alte Bäume** dem Ausbau zum Opfer fallen.

Vor diesem Hintergrund bittet die BIG Weiden darum, nochmals zu prüfen, ob es tatsächlich keine Möglichkeit für eine Taktverdichtung gibt, beispielsweise durch eine Ertüchtigung des Neumarktes (Einbeziehung der vorhandenen Bahnsteiggleise am Nordrand in den Normalbetrieb)<sup>2</sup> (**Antwort der Verwaltung:** „In der Innenstadt teilt die Stadtbahnlinie 1 ihre Gleise mit den Stadtbahnlinien 7 und 9. Die Zugfolgen betragen zu bestimmten Tageszeiten alle zwei Minuten. Eine Takterhöhung ist daher auch nicht möglich, wenn die betriebliche Situation am Neumarkt verbessert wird.“) oder durch die Einrichtung einer Wendeanlage hinter dem Rudolfplatz auf der Hahnenstraße<sup>3</sup>. (**Antwort der Verwaltung:** „Der Einsatz einer weiteren Stadtbahnlinie auf der Strecke von Weiden West bis in die Innenstadt ist nicht möglich. Die Kapazitäten werden durch die Linie 1 bereits voll ausgenutzt, da diese in der Innenstadt ihre Gleise mit den Stadtbahnlinien 7 und 9 teilt. Auf einer komplett neuen Linie müssten zudem neue Fahrzeuge eingesetzt werden, die es bisher nicht gibt.“) **Wurden wirklich alle hierzu vorgelegten Vorschläge eingehend auf ihre Machbarkeit hin untersucht?**<sup>4</sup> Lohnt sich angesichts der mit einer Umsetzung der jetzigen Planung einhergehenden Kosten und Beeinträchtigungen, des langen Zeithorizonts und nicht zuletzt der Eingriffe in das Stadtgrün und das Stadtbild nicht doch eine **Neubewertung?** (**Nicht beantwortet**)

Sofern es dennoch bei der geplanten Umrüstung auf Langzüge bleibt, muss Folgendes sichergestellt sein:

1. **Baumfällungen** erfolgen **nur, sofern es wirklich keine praktikable Alternative gibt.** (**Antwort der Verwaltung:** „Es ist ein zentrales Ziel in der Planung, möglichst viele Bäume zu erhalten. Diese sind für den Klimaschutz wichtig und

<sup>2</sup> Siehe dazu bspw. den Vorschlag des VCD, Rheinschiene Nr. 64, S. 43ff.  
([https://nrw.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/NRW/Verbaende/Koeln/RHEIN-SCHIENE/RS64\\_Winter201920.pdf](https://nrw.vcd.org/fileadmin/user_upload/NRW/Verbaende/Koeln/RHEIN-SCHIENE/RS64_Winter201920.pdf))

<sup>3</sup> So ein Vorschlag der FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln (<https://www.fdp-koeln.de/aktuell/fdp-will-zusätzliche-stadtbahnlinie-statt-busspur/07-06-2019>)

<sup>4</sup> Im Rahmen des zweiten Fachgesprächs zur Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse am 18.08.2022 meldete sich ein Architekt und Stadtplaner vom Bündnis Verkehrswende zu Wort, der diese Unmöglichkeit bezweifelte und der Stadtverwaltung anbot, ihr ein Konzept vorzulegen.

*haben eine schattenspendende und kühlende Funktion.“) Mindestens gleichwertige Ausgleichspflanzungen müssen zeitnah und in unmittelbarer Nähe vorgenommen werden (nicht: „im Stadtgebiet“). (**Antwort der Verwaltung:** „Die genauen Standorte, Arten und die Anzahl der Bäume werden im weiteren Verlauf der Planung festgelegt. Zurzeit kann hierzu noch keine finale Aussage getroffen werden. Die Standards für die Begrünung stehen im "Grünhandbuch Köln". Dieses ist auf der Homepage der Stadt Köln [www.stadt-koeln.de](http://www.stadt-koeln.de) einsehbar.“)*

2. Der Beschluss der BV Lindenthal von 5.11.2018 zur Taktverdichtung auf der Linie 1 (**Taktverdichtung zwischen Junkersdorf und Weiden-West in der Hauptverkehrszeit auf 5 Minuten, Taktverdichtung auch an Wochenenden und Feiertagen**)<sup>5</sup> ist auch nach Einführung der Langzüge umzusetzen. Die Einwohnerzahl in Köln-Weiden und das Fahrgastaufkommen erfordern eine solche Taktung. (**Antwort der Verwaltung:** „Der Verkehrsausschuss und der Rat der Stadt Köln haben am 09.07.2019 die Vorlage 1418/2019 zur "Stärkung und Ausweitung des KVB-Netzes" beschlossen. Zu der Taktverdichtung auf der Linie 1 besagt diese: "Für eine kurzfristige Umsetzung ist die Fahrzeugverfügbarkeit nicht gegeben. Erst mit der Neubeschaffung der Niederflurfahrzeuge [...] wird diese Angebotserweiterung durch den Fahrzeugpark abgedeckt werden können. Für die Zwischenzeit ist die Einführung von Expressbuslinien zur Kapazitätssteigerung im Zuge der Linie 1 vorgesehen" (vgl. Vorlage 1103/2019, Busnetzerweiterung Interim).“).
3. Die neuen **Haltestellen** sind zu **begrünen** (bspw. durch Vertikalbegrünung an der Rückseite der Wartehäuschen, Einplanung von Grünstreifen und Neupflanzung von Bäumen als Schattenspender) (**Antwort der Verwaltung:** „Ob die Dächer der Unterstände begrünt werden können, wird im Zuge der weiteren Planung geprüft.“), um so das Stadtklima zu verbessern und den Aufenthalt an den Haltestellen auch an heißen Sommertagen angenehmer zu machen. (**Antwort der Verwaltung:** „Es ist ein zentrales Ziel in der Planung, möglichst viele Bäume zu erhalten. Diese sind für den Klimaschutz wichtig und haben eine schattenspendende und kühlende Funktion. Die genauen Standorte und die Anzahl der Bäume werden im weiteren Verlauf der Planung festgelegt. Zurzeit kann hierzu noch keine finale Aussage getroffen werden.“) Wo dies möglich ist, werden Rasengleise angelegt oder pflegeleichte Bodendecker zwischen den Gleisen gepflanzt; auf Schottergleise wird verzichtet. (**Antwort der Verwaltung:** „Es ist geplant, das Gleisbett auf der gesamten Strecke als Grüngleis (Sedum- und/oder Rasengleis) einzurichten bzw. zu ergänzen.“)

<sup>5</sup> <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp? ktonr=260631>

4. **An stark frequentierten Haltestellen** werden **größere Wartehäuschen** aufgestellt **oder komplette Überdachungen** angebracht, um einen trockenen Aufenthalt auch bei stärkerem Regen zu ermöglichen. (**Antwort der Verwaltung:** „Grundsätzlich werden pro Bahnsteig zwei Fahrgastunterstände aufgestellt.“ „Die Fahrgastunterstände sind 4 Meter breit sowie 1,6 Meter tief. Ausgestattet sind die überdachten und beleuchteten Unterstände mit Sitzmöglichkeiten, einem Fenster für Fahrgastinformationen sowie einer Werbetafel. Sie ähneln damit dem Design der jetzigen Unterstände.“ „Ob an Haltestellen, an denen besonders viele Fahrgäste ein- und umsteigen, zusätzliche Unterstände eingerichtet werden, wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.“ „Die Fahrgastunterstände dienen als Wetter-/Sonnenschutz. Zudem prüfen die Planer\*innen, ob in den Wartebereichen Bäume gepflanzt werden können.“)
5. Es ist zu prüfen, welche **Maßnahmen (bspw. die begleitenden Verbesserungen für den Radverkehr)** kurzfristig umgesetzt werden können. **(Nicht beantwortet)**

## II. Anmerkungen zu einzelnen Haltestellen

### 1. Weiden West<sup>6</sup>

- Es gibt einen alten, aktuell teilweise zugewachsenen Fußweg, der die Haltestelle südlich der S-Bahn-Strecke am Bahndamm entlang in Richtung Osten mit der Straße Am Nachtigallental verbindet. Um die Möglichkeit einer Reaktivierung bzw. sinnvollen Ertüchtigung dieses Fußweges mitzudenken, **sollte am Kopf der Haltestelle ein Durchgang für Fußgänger eingeplant werden.** Dadurch würde die Erreichbarkeit der Haltestelle für Fußgänger aus nordöstlicher Richtung ermöglicht. **(Dieser Vorschlag wurde seitens der Verwaltung nicht kommentiert. Antwort der Verwaltung auf die Frage, ob der Anschluss für Fußgänger\*innen und Radfahrende aus Richtung Weiden zur Haltestelle hin verbessert werden soll: „Das ist nicht vorgesehen und kein Teil der Planung zur Ost-West-Achse.“)**
- Müssen die Bahnsteige wegen des künftig zu erwartenden höheren Fahrgastaufkommens verbreitert werden? (**Antwort der Verwaltung:** „Die Bahnsteige sind heute schon deutlich breiter, als die Mindestbreite von 2,50 Metern vorsieht. Für jeden Bahnsteig wurde das Fahrgastaufkommen berechnet. Dazu wurden die Zahlen einer Fahrgastzählung aus dem Jahr 2009 (!) hochgerechnet und der jeweils benötigte Platz auf den Bahnsteigen bestimmt.“) Eine zumindest teilweise Überdachung der Bahnsteige sollte mit

<sup>6</sup> Planung: <https://meinungfuer.koeln/owa-west/Weiden-West>

eingepplant werden. **(Dieser Vorschlag wurde seitens der Verwaltung nicht kommentiert)**

- Da es sich um einen **Knotenpunkt für den Busverkehr** handelt, sollten auch die **Bushaltestellen ertüchtigt** werden (u.a. **größere Überdachung für Wartende**). **(Antwort der Verwaltung:** „[Eine Überdachung des Bereichs zwischen der Bahn- und Bushaltestelle] ist nicht geplant.“)
- Das neue **Bahnstromunterwerk (6)** sollte **nicht auf einer der wenigen noch unversiegelten und damit ökologisch und klimatechnisch relevanten Flächen** im Bereich der durch den großen P&R-Platz bereits stark versiegelten Haltestelle errichtet werden. **(Antwort der Verwaltung:** „An der Haltestelle gibt es keine versiegelte Fläche, auf der das Unterwerk errichtet werden könnte.“)

## 2. Weiden Römergrab<sup>7</sup>

- Die vorgesehene Verlegung der Radwege als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn auf der nördlichen Seite (1) ist zu begrüßen, da so eine Engstelle für Radfahrer und Fußgänger beseitigt wird (5). **Der neue Radfahrstreifen sollte jedoch im Osten bereits auf Höhe der Einfahrt in die Nebenfahrbahn (Haus Nr. 1238) beginnen.** An dieser Stelle gibt es keinen Radweg. **(Antwort der Verwaltung:** „Der Vorschlag wird in der Planung berücksichtigt und die Radfahrenden bereits ab der Höhe der Hausnummer 1236 auf die Fahrbahn geführt. Noch früher, z.B. ab der Goethestraße ist dies nicht möglich. Das liegt daran, dass die Strecke sonst nicht für die Autofahrer\*innen ausreicht, um sich von zwei Fahrstreifen auf einen einzufädeln.“) Die Nebenfahrbahn mit wegen der anliegenden Nahversorger stark frequentierten Parkbuchten zu beiden Seiten ist eine Gefahrenquelle für Radfahrer. Bei einer eventuellen Verlegung des Radfahrstreifens auf die Aachener Straße parallel zur Nebenfahrbahn **müssten die Parkbuchten entlang der Aachener Straße entfallen oder (ohne Verlust der Bäume!) so umgestaltet werden,** dass ein Ein- und Ausparken nur über die Nebenfahrbahn möglich ist (z.B. durch Ersetzen der parallel zum Straßenverlauf angeordneten Parkbuchten durch schräge Parkbuchten). **(Antwort der Verwaltung:** „In diesem Bereich werden vereinzelt Parkplätze in Abstellflächen für Fahrräder umgewandelt. Dadurch wird die Gefahr verringert, dass Radfahrende abrupt bremsen müssen oder stürzen, weil Autofahrer\*innen ihre Türen unachtsam öffnen. Entlang der bereits bestehenden Radwege sind im Zuge der Haltestellenerweiterung keine Anpassungen geplant.“)

<sup>7</sup> Planung: <https://meinungfuer.koeln/owa-west/Weiden-Roemergrab>

- Auch das Einrichten von Radabstellflächen (7) ist positiv zu bewerten.
- Die vorgesehene Verschiebung des Fußgängerüberwegs auf die östliche Seite der Schulstraße (10) ist zu begrüßen, da dies ein natürlicher Anschluss an den Fußweg ist, der den Gartenweg auf der Nordseite mit der Aachener Straße verbindet. Dabei ist jedoch unbedingt zu gewährleisten, dass zugleich **eine sichere Querung der Schulstraße (Zebrastreifen oder Ampelanlage)** eingerichtet wird, damit die auf der westlichen Seite der Schulstraße gelegene Clarenhofscheule durch die Schüler gefahrlos erreichbar ist. Die geplante Erneuerung der Ampeln an der Einmündung der Schulstraße in die Aachener Straße (9) dürfte diesen Zweck erfüllen. *(Antwort der Verwaltung: „Der Weg zur Schule wird auf zwei Arten verbessert: Zum einen wird in der Einmündung der Schulstraße ein Zebrastreifen eingerichtet. Zum anderen wird der Radverkehr im Bereich des einmündenden Gartenweges auf die Fahrbahn verlegt. Damit wird die Aufstellfläche auf Höhe des Gartenwegs größer, von der aus die Fahrbahn zum Bahnsteig gequert werden kann.“)*
- Die Führung des Radverkehrs auf der südlichen Fahrbahn der Aachener Straße östlich der Schulstraße ist sinnvoll, da so auch hier eine Engstelle für Radfahrer und Fußgänger beseitigt wird. Die angedachte Verkleinerung der Parkbucht an dieser Stelle (11) wäre zu begrüßen, da hier der Gehweg sehr schmal ist.
- **Wir regen an, auf diesem Abschnitt in beiden Fahrtrichtungen der Aachener Straße Tempo 30 anzuordnen.** *(Antwort der Verwaltung: „In der aktuellen Planung sind im Bereich West keine weiteren geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen vorgesehen.“)*

### 3. Weiden Zentrum<sup>8</sup>

**Diese für Weiden so zentrale und ortsbildprägende Haltestelle bedarf eines großen Wurfs, der hier nicht zu erkennen ist.** Es erstaunt zu hören, dass für die Haltestelle Weiden Zentrum nur eine einzige Planungsvariante diskutiert worden sei, während für andere Haltestellen bis zu zehn Varianten zur Auswahl standen.

Dies wird der Bedeutung der Haltestelle, die neben der Stadtbahnlinie 1 **acht (!) Buslinien<sup>9</sup>** bedient, nicht gerecht. **Das künftige Erscheinungsbild der Haltestelle Weiden West wird das Ortsbild Weidens für die nächsten Jahrzehnte prägen.** Der anstehende Ausbau der Haltestelle wäre eine Chance, die Gegensätze von Weiden Süd mit dem dominierenden Einkaufszentrum und

<sup>8</sup> Planung: <https://meinungfuer.koeln/owa-west/weiden-zentrum>

<sup>9</sup> Buslinien 136, 141, 145, 148, 149, 949, 950, 967.

der Hochhauskulisse auf der einen Seite und den denkmalgeschützten Bauten wie der evangelischen Kirche und den Wohnhäusern der „Colonie kleiner Landhäuser“ in Alt-Weiden auf der anderen Seite städtebaulich geschickt und ansprechend miteinander zu verbinden. **Anstatt eine Gesamtbetrachtung der komplexen Situation vor Ort vorzunehmen, wurde bei der Planung der Haltestelle Weiden Zentrum nur leider nur kleinteilig gestückelt.**

**(Die oben stehenden Anmerkungen wurden seitens der Verwaltung nicht kommentiert.)**

Zu der Planung im Einzelnen:

- **Die neue Lage des westlichen Fußgängerüberwegs zur Haltestelle und über die Aachener Straße (3/4) ist äußerst ungünstig und klar abzulehnen.** Die aktuelle Planung positioniert den Fußgängerüberweg an einer engen Stelle auf der Nordseite der Aachener Straße, die mit ihrer Lage zwischen Goethestraße und Schillerstraße auch kein natürlicher Querungspunkt ist. Platzkonflikte zwischen wartenden Fußgängern und Radfahrern einerseits mit Fußgängern und Radfahrern, die sich auf der Nordseite der Aachener Straße entlang des Fuß- und Radwegs bewegen, andererseits wären wegen der viel zu kleinen Aufstellflächen vorprogrammiert. **(Antwort der Verwaltung: „Die Lage der Querung ergibt sich durch die Bahnsteigverlängerung.“)**

**Besser wäre hier eine breitere, möglichst gerade Querung auf Höhe der Kreuzung An der Alten Post / Goethestraße**, da hier die größeren Fußgängerströme (und viele schiebende Radfahrer) (Schulweg!) zu erwarten sind. **(Antwort der Verwaltung: „Weiter westlich ist nicht genug Platz vorhanden. Zudem würde das den Weg zur Schillerstraße verlängern.“ -** **Kommentar BIG Weiden: Die Entfernung zur Schillerstraße ist kein Argument. Die größere Verkehrsachse befindet sich An der alten Post / Goethestraße.)** An dieser Stelle wäre deutlich mehr Platz für größere Aufstellflächen. So könnte auch die vorgesehene Fällung eines alten Baumes auf der Nordseite der Aachener Straße vermieden werden. **(Antwort der Verwaltung: „[Mit einer alternativen Planung] wären zwei Bäume weggefallen. Die Planung wurde so angepasst, dass nur ein Baum gefällt werden muss. Es gibt keine Variante, bei der alle Bäume erhalten werden können. Da der Linksabbieger in die Straße „An der alten Post“ nicht verkürzt werden kann, bleibt die Fußgängerquerung an der vorgesehenen Stelle.“)** Die Bushaltestelle auf der Südseite (1) könnte zu diesem Zweck nach Osten verschoben werden. **(Antwort der Verwaltung: „Das ist nicht möglich, da die Ladesäule für die Elektrobusse nicht versetzt werden kann. Zudem bleiben die Fahrzeuge der KVB und Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH voneinander getrennt.“)** Der vorgesehene verlängerte Bussteig westlich der Stadtbahnhaltestelle (2) könnte in die

Bahnsteige integriert werden. Wichtig wäre auch, dass die Aufstellflächen für Fußgänger und schiebende Radfahrer im mittleren Bereich des Überwegs vergrößert werden. Bei dem aktuellen Fußgängerüberweg auf Höhe der Schillerstraße ist der Platz zwischen den Drängelgittern vor den Bahnsteigen bereits heute oft überfüllt. An dieser Stelle gab es schon mehrere tödliche Kollisionen von Fußgängern mit der Stadtbahn. **(Diese Hinweise wurden seitens der Verwaltung nicht kommentiert.)**

- Die auf Höhe der Haltestelle vorhandenen **Abstellplätze für Fahrräder** reichen bereits heute nicht aus. Es sollten unbedingt weitere Abstellplätze, **ggfls. auch für E-Scooter**, vorgesehen werden. **(Antwort der Verwaltung bzgl. der Parktaschen vor der evangelischen Kirche: „In der weiteren Planung wird geprüft, ob die Parktaschen z.B. in Abstellflächen für Fahrräder umgewidmet werden können.“)**
- Das bereits heute hohe und künftig zu erwartende Fahrgastaufkommen erfordern ggfls. eine **Verbreiterung der Bahnsteige**. An anderen, weniger frequentierten Haltestellen werden die Bahnsteige verbreitert – warum nicht hier? **(Antwort der Verwaltung: „Die Bahnsteige sind bereits deutlich breiter, als die Mindestbreite von 2,50 Metern. Für jeden Bahnsteig wurde das erwartete Fahrgastaufkommen berechnet. Dazu wurden die Zahlen einer Fahrgastzählung aus dem Jahr 2009 (!) hochgerechnet und der jeweils benötigte Platz auf den Bahnsteigen bestimmt.“)**
- **Die vorhandenen Wartehäuschen an der Haltestelle sind viel zu klein.** Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens ist eine **Überdachung der gesamten Haltestelle** erforderlich, um einen trockenen Aufenthalt auch bei stärkerem Regen zu ermöglichen. **(Antwort der Verwaltung: „Grundsätzlich wäre ein Architektenwettbewerb möglich. Damit müsste die Politik die Verwaltung beauftragen. Hierzu gibt es keinen politischen Beschluss.“)**
- **Der Gehweg vor dem Rheincenter ist stark frequentiert und für die vielfältigen Nutzungen und Laufwege in verschiedenste Richtungen zu schmal** (Ein- und Ausgang Rheincenter, zwei angrenzenden Bushaltestellen, Radweg, Fahrradständer, Querung der Aachener Straße in und aus Richtung Stadtbahnhaltestelle) und sollte verbreitert werden. **(Antwort der Verwaltung: „An der Situation vor dem Einkaufszentrum wird im Rahmen des Ausbaus der Ost-West-Achse nichts verändert. Es wurde u.a. geprüft, ob ein Fahrstreifen weggenommen werden kann, um die Situation zu verbessern. Doch das ist aufgrund der benötigten Kapazitäten für den Straßenverkehr nicht möglich.“)** Auch der **Radweg auf der Nordseite der Aachener Straße ist zu schmal.** **(Antwort der Verwaltung: „Es ist an dieser Stelle nicht möglich, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu verlegen. In der weiteren Planung wird geprüft,**

*ob die Parktaschen z.B. in Abstellflächen für Fahrräder umgewidmet werden können.“)*

- **Im Bereich der Haltestelle ist eine öffentliche Toilette anzulegen.** Hierzu gab es bereits am 21.01.2019 einen Allparteiantrag in der Bezirksvertretung Lindenthal.<sup>10</sup> Im Nahbereich der Haltestelle wird regelmäßig gegen die Mauern der Vorgarteneinfriedungen uriniert, nicht selten werden die Vorgärten für große Geschäfte genutzt. Angesichts der hohen Personenfrequenz (u.a. Ein- und Aussteigepunkt auf dem Weg zum Stadion) ist eine öffentliche Toilette an der Haltestelle unverzichtbar. **(Antwort der Verwaltung: „es ist nicht vorgesehen öffentliche Toiletten im Haltestellenbereich zu errichten.“ – Anmerkung BIG Weiden: Warum werden politische Beschlüsse ignoriert?)**
- Der erforderliche Platz für breitere Bahnsteige, größere Aufstellflächen an den Überwegen, Bushaltestellen, Fahrradabstellflächen sowie breitere Geh- und Radwege könnte dadurch gewonnen werden, dass die **Fahrspuren für den Autoverkehr zwischen den Kreuzungen An der Alten Post / Goethestraße und Bunzlauer Straße / Hans-Willy-Mertens-Straße bei gleichzeitiger Anordnung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt auf jeweils eine reduziert** werden. **(Antwort der Verwaltung: „Es ist an dieser Stelle nicht möglich, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu verlegen. In der weiteren Planung wird geprüft, ob die Parktaschen z.B. in Abstellflächen für Fahrräder umgewidmet werden können.“)** Das Verkehrsaufkommen auf der Aachener Straße ist hier deutlich geringer als bei den Autobahnauffahrten am Kreuz Köln-West weiter östlich. Durch den geplanten Ausbau des Autobahnanschlusses Frechen Nord zum Vollanschluss ist mit einer weiteren Reduzierung des Kfz- und Lkw-Verkehrs zu rechnen. Zudem wird die Aachener Straße weiter westlich (auf Höhe der Haltestelle Weiden Römergrab) ohnehin einspurig. **(Antwort der Verwaltung (im Hinblick auf einspurige Verkehrsführung: „Dies wurde geprüft. Aus Kapazitätsgründen ist dies nicht möglich.“)**
- **Ausdrücklich zu begrüßen ist die verbesserte Radverkehrsführung an der Kreuzung Aachener Straße mit der Bunzlauer Straße / Hans-Willy-Mertensstraße (8).** Die Einrichtung einer Radquerung von der Hans-Willy-Mertens-Straße in die Bunzlauer Straße mit Wegfall des Linksabbiegers von der Bunzlauer Straße stadtauswärts in die Aachener Straße ist eine wirkliche Verbesserung. Die Aachener Straße wird an dieser Stelle bereits heute aus der Hans-Willy-Mertens-Straße kommend täglich von hunderten Schülern mit dem Fahrrad an nicht dafür vorgesehener Stelle gegen den entgegenkommenden Linksabbiegeverkehr aus der Bunzlauer Straße überquert. Diese von der weiteren Gestaltung der Haltestelle unabhängige Maßnahme sollte bereits

<sup>10</sup> <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=702472&type=do>

früher umgesetzt werden. (**Antwort der Verwaltung:** „Es wird eine neue fahrbahnseitige Querung für Radfahrende von der Bunzlauer in die Hans-Willy-Mertens-Straße geschaffen [**Kommentar BIG Weiden:** Das ist nicht richtig dargestellt. Die neue Querung betrifft die Richtung von der Hans-Willy-Mertens-Straße in die Bunzlauer Straße, nicht umgekehrt. In umgekehrter Richtung ist eine Querung bereits heute möglich.] Für die neue Querung muss die Ampelsteuerung angepasst werden. Diese ist wiederum vom Betrieb der Stadtbahn abhängig. Deswegen kann die Maßnahme erst zeitgleich mit dem Ausbau der Ost-West-Achse realisiert werden.“) Für die Sicherheit der Radfahrer sollte das beidseitige Parken auf der Hans-Willy-Mertens-Straße unterbunden werden (Kein Parken auf der linken Seite von der Aachener Straße aus betrachtet). (**Diese Anregung wurde seitens der Verwaltung nicht kommentiert**)

#### 4. Bahnstraße<sup>11</sup>

- Die Verbesserungen für den Radverkehr auf der Achse Breslauer Straße / Bahnstraße (2) sowie die verbesserte Radverkehrsführung auf der Aachener Straße stadtauswärts (4) sind zu begrüßen. (**Antwort der Verwaltung:** „Indem der Radverkehr mit dem Straßenverkehr stadtauswärts fließt, muss der Straßenverkehr beim Rechtsabbiegen nicht zusätzlich halten. Zudem ist der Radverkehr so gut sichtbar und muss nicht länger die Dreiecksinseln überqueren. Das erhöht die Sicherheit für die Radfahrenden. Wichtig ist, dass die Radverkehrsführung an dieser Stelle nicht abgeschlossen ist, sondern im weiteren Planungsprozess erneut betrachtet wird.“) Gefährlich für den Radverkehr erscheint noch der Rechtsabbieger in die Stormstraße. (**Antwort der Verwaltung:** „Die Planungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen. Derzeit werden verschiedene Varianten geprüft. Dieses Thema wird ist derzeit stadintern in der Abstimmung.“)
- Ungünstig erscheint die unverändert **gefährliche und gestückelte Verkehrsführung für den Radverkehr stadteinwärts auf Höhe des Autobahn-Auffahrt mit freiem Rechtsabbieger (9)**. Falls eine anderweitige Entschärfung aus Platzgründen nicht in Frage kommt, **sollte zumindest der freie Rechtsabbieger vor dem Radweg als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme mit einer schwellenartigen Erhöhung der Fahrbahn ausgestattet werden.** (**Diese Anregung wurde seitens der Verwaltung nicht kommentiert**) (**Antwort der Verwaltung:** „Entlang der Überquerung werden Ampeln für den Rad- und Fußverkehr aufgestellt.“) [**Kommentar BIG Weiden:**

<sup>11</sup> Planung: <https://meinung fuer.koeln/owa-west/Bahnstrasse>

*Die Ampeln gibt es schon. Das ist keine Verbesserung gegenüber der aktuellen Situation.]*

- Der Einbau geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen auf dem freien Rechtsabbieger von der Bahnstraße in die Aachener Straße (1) ist zu begrüßen. Noch besser wäre eine Integration des Rechtsabbiegers in die Bahnstraße. **(Antwort der Verwaltung:** *„Der freilaufende Rechtsabbieger wird für den LKW-Verkehr benötigt. Es muss sichergestellt sein, dass hier auch LKW genug Platz haben, um rechts abbiegen zu können.“* **[Kommentar BIG Weiden:** *Die Bahnstraße ist – mit Ausnahme von Anliegerverkehr – für LKW gesperrt und wird demnächst Fahrradstraße.]*
- Ebenfalls positiv zu bewerten ist die verbesserte Führung des Fußgängerüberwegs westlich der Haltestelle (Wegfall des Umwegs über die Verkehrsinsel) (3). **Wegen des hohen Fahrgastaufkommens aus südlicher Richtung sollte der Zugang zum Bahnsteig von der Breslauer Straße kommend verbreitert werden.** **(Antwort der Verwaltung:** *„Die Querung wird mit der Standardbreite von vier Metern geplant. Wenn die Querung breiter wäre, müsste dafür die Haltestelle verschoben werden. Das steht in keinem Verhältnis zum Nutzen.“*)
- Sind die Bahnsteige breit genug für das an dieser Haltestelle insbesondere stadteinwärts hohe Fahrgastaufkommen? **(Antwort der Verwaltung:** *„Ja, die Bahnsteige sind breit genug. Das erwartete Fahrgastaufkommen wurde im Zuge der Planung berechnet. Dazu wurden die Zahlen einer Fahrgastzählung aus dem Jahr 2009 (!?) hochgerechnet und der jeweils benötigte Platz auf den Bahnsteigen bestimmt. Die Mindestbreite von 2,5 Metern reicht hier aus.“*)