

ADFC befürwortet Stadtbahn-Brücke über den Rhein im Langer Bogen

Im Gegensatz zum BUND und weitere Naturschutzverbänden unterstützt der ADFC Bonn/Rhein-Sieg die Pläne einer rechtsrheinischen Stadtbahnlinie 17, die von Bonn über Beuel, Niederkassel und Rodenkirchen und schließlich über die Kölner Nord-Süd-U-Bahn zum Kölner Hauptbahnhof führen soll. Die schließt eine Rheinquerung im Bereich Porz-Langel nach Köln-Sürth ausdrücklich ein.

Der ADFC möchte als Umwelt- und Verkehrsverband die Mobilitätswende nicht nur durch den Radverkehr fördern, sondern insbesondere auch den Öffentlichen Personennahverkehr. Während es linksrheinisch zwei Stadtbahnlinien zwischen Köln und Bonn gibt, hat Niederkassel mit mehr als 40.000 Einwohnern keine Stadtbahn und auch keinen Bahnhof. Insgesamt würden rund 60.000 Menschen entlang der Strecke, die bisher keinen Bahnanschluss haben, werden von diesem zukunftsgerichteten Stadtbahnprojekt profitieren.

Trotz der mit einer neuen Rheinquerung verbundenen Umweltprobleme unterstützen wir ausdrücklich auch das Vorhaben, die Stadtbahn nach einer Verknüpfung mit der verlängerten Linie 7 südlich von Porz-Langel über eine Brücke ins linksrheinische Sürth zu führen und dann über die vorhandenen Gleise in den noch fertigzustellenden Nord-Süd-U-Bahn-Tunnel. Dies ist nachweislich die Variante mit der größten Zeitersparnis (etwa 30 Minuten statt heute 60 Minuten von Niederkassel zum Kölner Hauptbahnhof). Auch nur so ist eine Integration der neuen Stadtbahn in das Kölner und Bonner Hochflur-Bahnnetz möglich und somit eine umstiegsfreie Durchbindung zum Kölner und Bonner Hauptbahnhof.

Dem ADFC ist bewusst, dass hierzu auch Eingriffe in das empfindliche Naturschutzgebiet am Langer Bogen und in der Sürther Aue erforderlich sein werden. Im Gegensatz zu der zu Recht verworfenen Führung der Rheinspange der Autobahn 553 über eine Brücke im Langer Bogen dient eine Stadtbahn auch dem Klima- und Umweltschutz. Dies gilt umso mehr, je attraktiver die durch die Brücke hergestellte Verbindung ist, sodass möglichst viele auf die Nutzung des PKWs verzichten. Eine zweigleisige Stadtbahntrasse ist auch deutlich schmaler, kann näher an der Wohnbebauung verlaufen als eine Autobahn und ist auch nicht pausenlos befahren. Im Bereich der Naturschutzgebiete am Rhein sollte der Bau der Stadtbahn so umweltverträglich wie möglich gestaltet werden, um die Zerschneidungswirkung zu reduzieren. Auch begrünte Schienenabschnitte und Schienen in Hochlage können hier helfen. Für unvermeidbare Eingriffe sind an geeigneter Stelle Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen.

Eine rechtsrheinische Stadtbahntrasse durch Niederkassel kommt auch dem Radverkehr zugute: Sie führt zu entscheidenden Verbesserungen bei der Verknüpfung von Rad- und Bahnverkehr (Umweltverbund) und vereinfacht die Fahrradmitnahme in der Bahn. Schließlich dient die Stadtbahnbrücke auch dem Radverkehr selbst, da sie mit einem Rad- und Gehweg ausgestattet werden soll und so Radfahrenden eine weitere Rheinquerungsmöglichkeit bietet.

Der ADFC fordert daher den BUND und weitere ihn unterstützende Naturschutzverbände auf, die Vorteile einer Stadtbahnbrücke bei Langel für Umwelt und Klima angemessen zu berücksichtigen und ihre ablehnende Haltung zu diesem Projekt aufzugeben. Wichtig und richtig wäre stattdessen, weiter gemeinsam gegen das aus der Zeit gefallene Autobahnprojekt Rheinspange 553 vorzugehen – eine Rheinquerung, die wirklich unnötig ist, ob über oder unter der Erde.

Einstimmig beschlossen auf der Vorstandssitzung am 3.7.2025.