

Marc Kratz

Bezug: Eisenbahnquerung Kaaiserstraße in Richrath

Ausarbeitung zu einer Alternativ-Lösung unter Berücksichtigung aller Aspekte

Stellungnahme zur künftigen Querung an der Kaiserstraße in Richrath

Für eine ortsverträgliche, wirtschaftlich vernünftige und alltagstaugliche Lösung

Ausgangspunkt

Die Diskussion um die Zukunft der Querung an der Kaiserstraße wird seit Jahrzehnten geführt. Unabhängig davon, welche technische Lösung am Ende gewählt wird, darf der Maßstab nicht allein lauten, **ob** eine Bahnquerung ersetzt wird, sondern **wie** dies geschieht und **welche Folgen** die gewählte Lösung für Richrath-Mitte tatsächlich hat.

Genau hier liegt das Problem der bisherigen Debatte:

Der Ortskern von Richrath soll seit Jahren verkehrlich beruhigt, sicherer und städtebaulich aufgewertet werden. Gleichzeitig stehen Lösungen im Raum, die entweder einen massiven baulichen Eingriff darstellen oder den Ortskern durch eine überdimensionierte Infrastruktur dauerhaft prägen würden. Das passt nicht zusammen. Der Bahnübergang wird laut WSP täglich von rund **5.500 Kraftfahrzeugen** genutzt; zugleich verfolgt die Stadt für Richrath-Mitte das Ziel, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und die Verkehrsverhältnisse im Ortskern zu verbessern.

Die städtische Evaluation zum Stadtexperiment zeigt zudem, dass die Kaiserstraße im Bereich Richrath-Mitte bereits als **verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Zone 20)** ausgestaltet ist, gleichwohl aber mit rund **5.000 Kfz pro Tag** belastet war und erhebliche Durchgangsverkehrsanteile aufweist. Für Richrath geht es daher nicht nur um Technik, sondern um eine Grundsatzfrage:

Soll eine Querungslösung den Ortskern dominieren – oder soll sie sich dem Ortskern unterordnen?

Leitgedanke

Richrath braucht **keine Maximal-Lösung**, sondern die **kleinste funktionierende Lösung mit dem geringsten Schaden für Ortsbild, Handel, Schulwege und Alltagsmobilität**.

Eine gute Lösung muss deshalb fünf Anforderungen zugleich erfüllen:

- Sie muss die verkehrliche Verbindung in angemessener Form sichern.
- Sie muss den Ortskern möglichst wenig belasten.
- Sie darf die Erreichbarkeit zentraler Ziele – insbesondere der **Bettine-von-Arnim-Gesamtschule** an der Hildener Straße – nicht unnötig verschlechtern.
- Sie muss städtebaulich verträglich bleiben.
- Sie muss wirtschaftlich vertretbar und planerisch nachvollziehbar sein.

Nicht jede technisch mögliche Lösung erfüllt diese Anforderungen gleich gut.

Variantenvergleich

Variante A – Straßenunterführung / Tunnel

Beschreibung

Die Bahn wird durch eine Unterführung für den Straßenverkehr niveaufrei gequert. Diese Variante sichert die direkte Verbindung in voller Funktion und gilt traditionell als leistungsfähigste Lösung.

Vorteile

Der größte Vorteil des Tunnels liegt in der uneingeschränkten verkehrlichen Funktion. Die direkte Verbindung Richtung Hilden bleibt erhalten. Auch die Erreichbarkeit der Gesamtschule wäre grundsätzlich gut gesichert. Im Unterschied zu einer großen Brücke tritt ein Tunnel im Ortsbild oberirdisch weniger dominant in Erscheinung.

Nachteile

Dem stehen erhebliche Nachteile gegenüber: Ein Straßentunnel ist die aufwendigste und komplexeste Lösung. Er ist baulich tiefgreifend, technisch anspruchsvoll und wirtschaftlich schwerer zu rechtfertigen als kompaktere Alternativen. Vor allem aber verfolgt Richrath-Mitte seit Jahren das Ziel, Durchgangsverkehr zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Eine maximale Verkehrslösung steht deshalb in einem Spannungsverhältnis zu den übrigen Planungszielen des Ortskerns.

Bewertung

Der Tunnel ist verkehrlich stark, aber nur dann überzeugend, wenn man für Richrath eine maximal leistungsfähige Querung über alle anderen Belange stellt. Als ausgewogene Ortskernlösung überzeugt er nicht.

Variante B – klassische Brücke mit langen Rampen

Beschreibung

Die Bahn wird durch eine Straßenbrücke gequert. Um die erforderliche Höhe zu erreichen und zugleich die Anforderungen an die Wegeführung zu erfüllen, entstehen längere Rampen und eine ausgedehnte Trassierung.

Vorteile

Die Brücke ist gegenüber dem Tunnel in der Regel einfacher herzustellen und vermeidet die technische Komplexität einer tiefen Straßenunterführung. Die Kfz-Querung bleibt bestehen; die Verbindung Richtung Hilden wird gesichert.

Nachteile

Gerade hier liegt jedoch das Kernproblem: Die Brücke wird flächenintensiv, städtebaulich dominant und im Ortskern schwer integrierbar. In der politischen Diskussion wurde ein Brückenentwurf bereits wegen **starker Steigungen, schlechter Anbindung an die Gesamtschule** und **erheblicher Beeinträchtigung des Ortsbildes** kritisiert. Die klassische Brückenvariante wirkt damit wie ein technischer Kompromiss, der gerade die Nachteile produziert, die in Richrath am wenigsten gewünscht sind.

Bewertung

B ist technisch machbar, aber städtebaulich die schwächste Lösung. Sie erhält die Funktion, belastet aber den Ortskern überproportional.

Variante C – ersatzloser Entfall der Kfz-Querung

Beschreibung

Der Bahnübergang entfällt; an der Kaiserstraße gibt es künftig keine direkte Querung für den motorisierten Verkehr mehr.

Vorteile

Diese Variante hätte in Richrath-Mitte den stärksten verkehrsberuhigenden Effekt. Die städtische Auswertung zeigt, dass im Ortskern erhebliche Durchgangsverkehrsanteile ohne Halt bestehen – rund **60 % in Richtung Süden** und **50 % in Richtung Norden**. Eine Sperrung würde gerade diesen Verkehr treffen und damit die Kaiserstraße als Ortskernachse deutlich entlasten. Städtebaulich und hinsichtlich Aufenthaltsqualität wäre dies die konsequenteste Beruhigungsvariante.

Nachteile

Gerade deshalb ist C aber auch die härteste Lösung. Der Verkehr verlagert sich auf andere Achsen. Die Stadt benennt insbesondere die **Hildener Straße** und den **Winkelsweg / die Berghausener Straße** als Umfahrungsrelationen; für den Knoten Winkelsweg / Hildener Straße wird bereits heute Überstauung und Anpassungsbedarf beschrieben. Mit dem Wegfall der Querung entstünden daher zusätzliche Belastungen und voraussichtlich Kosten für die Ertüchtigung des Umfahrungsnetzes.

Hinzu kommt die unmittelbare Wirkung auf den Ortskern selbst: Die städtische Evaluation hält ausdrücklich fest, dass der Parkraum an der Kaiserstraße von den Geschäftsleuten als **essenziell für ihren Fortbestand** bewertet wurde; mehrere Rückmeldungen berichteten im Rahmen des Stadtexperiments von geringerer Kundenfrequenz und negativen Auswirkungen auf das Gewerbe. Das beweist keinen Totalschaden, zeigt aber klar, dass tiefgreifende Eingriffe in Erreichbarkeit und Parken nicht folgenlos bleiben.

Schließlich ist auch die Erreichbarkeit der Gesamtschule politisch ein starkes Gegenargument. Eine Lösung, die die direkte Relation Richtung Hilden kappt, wäre in diesem Punkt besonders angreifbar.

Bewertung

C ist als Vergleichs- und Referenzvariante wichtig, weil sie den maximalen

Verkehrsberuhigungseffekt sichtbar macht. Als Endlösung ist sie jedoch zu hart: für die Schulerschließung, für das Umfahrungsnetz und für Teile der örtlichen Handelsstruktur.

Variante D – kompakte Kfz-Brücke plus zusätzliche Fuß- und Radunterführung

Vorzugslösung

Beschreibung

Die Querungsfunktionen werden getrennt:

Der motorisierte Verkehr wird über eine **kompakte, möglichst geradlinige Straßenbrücke** geführt.

Fuß- und Radverkehr erhalten im unmittelbaren Querungsbereich eine **zusätzliche eigene Unterführung**.

Vorteile

Diese Variante ist der überzeugendste Kompromiss, weil sie den eigentlichen Konstruktionsfehler der klassischen Brückenlösung beseitigt: Die Straßenbrücke muss nicht mehr zugleich die vollständige barrierearme Führung des Fuß- und Radverkehrs über lange Rampen mittragen. Gerade diese Kombination macht Brücken groß, kurvenreich und flächenintensiv.

Für die Straßenquerung ist im Projektkontext eine lichte Höhe von **4,50 m** genannt; Fuß- und Radunterführungen kommen demgegenüber regelmäßig mit deutlich geringeren Abmessungen aus. Dadurch kann eine zusätzliche Unterführung technisch wesentlich kompakter ausfallen als ein Kfz-Tunnel oder eine großflächige barrierefreie Rampenlösung über eine Brücke.

Das hat mehrere Vorteile zugleich:

- Die Straßenbrücke kann kürzer, steiler und geradliniger werden.
- Der Flächenbedarf sinkt.
- Der Grundstücksdruck reduziert sich.
- Das Ortsbild wird deutlich weniger belastet als bei einer klassischen Rampenbrücke.
- Gleichzeitig bleibt die direkte Kfz-Verbindung erhalten.
- Anders als bei Variante C wird die Erreichbarkeit der Gesamtschule nicht grundlegend in Frage gestellt.

D verbindet damit verkehrliche Funktion mit städtebaulicher Zurückhaltung.

Nachteile

Diese Variante ist nicht kostenlos und nicht banal. Sie setzt ein zweites Bauwerk voraus und verlangt eine hochwertige Gestaltung der Unterführung. Eine Unterführung überzeugt nur, wenn sie hell, breit, übersichtlich, trocken und alltagstauglich geplant wird. Sie darf kein Angstraum werden. Genau deshalb muss D als eigenständiges Kombinationskonzept und nicht als bloße „Nebenlösung“ behandelt werden. Leitfäden empfehlen für Unterführungen im Fuß- und Radverkehr ausreichende Höhe, Breite und direkte Wegeführung; daran müsste sich die Planung messen lassen.

Bewertung

D ist die einzige Variante, die die Interessenlage in Richrath wirklich zusammenführt. Sie vermeidet die Extremnachteile des Tunnels, reduziert die massiven städtebaulichen Schäden der klassischen Brücke und entschärft zugleich die Härten einer vollständigen Sperrung. Gerade deshalb ist sie keine Verlegenheitslösung, sondern die sachlich überzeugendste.

4. Gesamtabwägung

Die vier Varianten zeigen ein klares Bild:

- **A** sichert die Funktion, ist aber überdimensioniert und wirtschaftlich schwer vermittelbar.
- **B** erhält die Verbindung, belastet aber den Ortskern städtebaulich am stärksten.
- **C** beruhigt den Ortskern konsequent, erzeugt aber erhebliche Risiken für Schulerschließung, Umfahrungsnetz und Teile des Handels.
- **D** ist die einzige Lösung, die weder maximalistisch noch destruktiv ist, sondern die Funktionen sinnvoll trennt und dadurch eine deutlich verträglichere Gesamtwirkung erreicht.

Gerade weil Richrath-Mitte nachweislich unter Durchgangsverkehr leidet und die Stadt selbst seit Jahren auf Entlastung, Sicherheit und Aufenthaltsqualität zielt, ist nicht die größte, sondern die **verträglichste** Lösung zu suchen. Die Faktenlage spricht dafür, dass D diesen Anspruch am besten erfüllt.

5. Politische Schlussfolgerung

Die Diskussion darf nicht länger auf das starre Schema „**Tunnel oder unzureichende Brücke**“ verengt werden. Dieses Schema ist planerisch und politisch zu kurz.

Es gibt eine vierte, ausgewogene und vernünftige Lösung:

eine kompakte Straßenbrücke mit zusätzlicher Fuß- und Radunterführung im unmittelbaren Querungsbereich.

Diese Lösung

- sichert die notwendige Verbindung,
- reduziert den Flächenbedarf,
- schont das Ortsbild,
- vermeidet unnötig große Rampenanlagen,
- erhält die Erreichbarkeit zentraler Ziele,
- und bleibt deutlich näher an den tatsächlichen Bedürfnissen Richraths als jede Maximalvariante.

Richrath braucht keine Prestige-Lösung. Richrath braucht eine funktionierende, bezahlbare und ortsverträgliche Lösung. Genau dafür steht Variante D.

6. Forderungen

Aus dieser Bewertung ergeben sich folgende Forderungen:

1. Variante D ist als eigenständige Vorzugslösung vertieft zu prüfen.

Nicht nur Tunnel, klassische Brücke und Sperrung sind zu vergleichen, sondern ausdrücklich auch die Kombination aus **kompakter Kfz-Brücke und zusätzlicher Fuß-/Radunterführung**.

2. Der Flächenbedarf und die städtebauliche Wirkung der Varianten sind transparent gegenüberzustellen.

Entscheidend ist nicht nur die technische Machbarkeit, sondern auch die Frage, welche Lösung Richrath-Mitte am wenigsten dauerhaft beschädigt.

3. Für Variante C sind die Folgekosten im Umfahrungsnetz offen zu legen.

Wenn die Kaiserstraße für Kfz entfällt, müssen die Auswirkungen auf **Hildener Straße**, **Winkelsweg** und **Berghausener Straße** einschließlich notwendiger Ertüchtigungen ehrlich benannt werden.

4. Die Erreichbarkeit der Bettine-von-Arnim-Gesamtschule ist gesondert zu bewerten.

Dieser Punkt ist für jede Lösung von erheblicher praktischer und politischer Bedeutung.

5. Die zusätzliche Unterführung ist nicht als Restlösung, sondern als hochwertiger Bestandteil des Gesamtkonzepts zu planen.

Sie muss sicher, hell, direkt, barrierearm und alltagstauglich ausgeführt werden.