

Anlage 2

Variantenuntersuchung

Der hier betrachtete Planungsabschnitt der Rheinuferstraße befindet sich ca. 100 m südlich der Schönhauser Straße im Süden und der Maternusstraße im Norden der Südbrücke und ist somit ca. 800 m lang. Unmittelbar südlich der Südbrücke befindet sich die erforderliche Querung zwischen Stadtbahn und Gustav-Heinemann-Ufer (Bundesstraße 51). Es wurden drei unterschiedliche Grundlösungen für die Querung verglichen:

- Niveaugleiche Querung mit einem sechsstreifigen Ausbau der Straße,
- Niveaufreie Querung mit Tieflage der Straße in zwei Varianten,
- Niveaufreie Querung mit Tieflage der Stadtbahn.

Bei allen Varianten wird die beschlossene Fußgängerrampe zur Südbrücke westlich der Rheinuferstraße berücksichtigt.

Variante 1 Sechsspüriger Ausbau der Rheinuferstraße (niveaugleiche Querung)

Einleitung

Die im Rahmen der Planfeststellung Nord-Süd Stadtbahn 2. Baustufe von der Technischen Aufsichtsbehörde zur Absicherung der Querung bisher geforderte sogenannte BÜSTRA-Lösung hat zur Folge, dass die langen Sperrzeiten zu erheblichen Störungen des Individualverkehrs (IV) führen. Deshalb wurde nach weiteren Möglichkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit unter Beibehaltung der plangleichen Lösung gesucht. Die nachfolgende Lösung sieht einen sechsspürigen Ausbau der Rheinuferstraße vor.

Beschreibung der Maßnahme

Um eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit zu erzielen, ist die Anzahl der Spuren nicht nur unmittelbar an der Gleisquerung zu erhöhen sondern auch in einer angemessenen Länge vor und hinter dieser Stelle. Der sechsspürige Ausbau erstreckt sich daher im Süden bis ca. 100 m südlich des Knotens Schönhauser Straße und im Norden bis zur Maternusstraße. Die Gesamtlänge beträgt ca. 900 m.

Die Aufweitung erfordert Eingriffe in die Nebenanlagen (Geh- und Radwege) und in Grünflächen (Mittelstreifen, Friedenspark). Der Fahrbahnquerschnitt, die Knotenpunkte, die Abbiegespuren und Lichtsignalanlagen müssen auf der gesamten Länge angepasst werden. Die Abbiegespur in Höhe der Maternusstraße und die Wendespuren zwischen Oberländer Wall und Südbrücke (Zufahrt Rheinauhafen) und südlich der Gleisquerung bleiben erhalten. Die Wendespur in Höhe der Maternusstraße entfällt, da zukünftig eine direkte Ausfahrt aus dem Rheinauhafen nach Süden ermöglicht wird. Im Abschnitt Südbrücke/ Gleisquerung kann auf der Ostseite wegen der beengten Verhältnisse nur ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt werden.

Auf Basis der Konzeptplanung der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2008 wurde die Vorentwurfsplanung erstellt. Eine der wichtigsten Zielsetzungen der Planung war, den Baumbestand im gesamten Abschnitt von der Maternusstraße bis zur Schönhauser Straße so weit wie möglich zu erhalten sowie durch Neupflanzungen nach dem Ausbau eine möglichst ausgeglichene Baumbilanz zu erhalten.

Die wesentlichen Änderungen zu der Planung aus dem Jahr 2008 sind nachfolgend dargestellt.

Abschnitt Maternusstraße bis Südbrücke

Im Abschnitt von der Maternusstraße bis zur Einfahrt Rheinauhafen wurde die Breite des Mittelstreifens verringert. Dadurch konnte die Fahrbahn auf der westlichen Seite (stadtauswärts) in Richtung Osten verschoben werden. Die Lage des westlichen Fahrbahnrandes muss somit nicht geändert werden, so dass die Bäume im vorhandenen westlichen Grünstreifen weitgehend erhalten werden können. Die ursprünglich vorgesehenen Ersatzpflanzungen im Mittelstreifen (Maßnahme Kanalbau Rheinauhafen) können wegen dieser Änderung allerdings nicht mehr vorgenommen werden und sind daher an anderer Stelle vorzusehen. Die Einmündung Rheinauhafen wurde umgeplant, um das direkte Linkseinbiegen in die Rheinuferstraße (stadtauswärts) zu ermöglichen. Die Fußgängerfurt wurde in Richtung Norden verschoben und so angelegt, dass der Baumbestand von dieser Änderung nicht betroffen ist. Durch die Umgestaltung der Einmündung kann die Wendefahrbahn im Bereich der Maternusstraße entfallen.

Der Gehweg auf der westlichen Seite im Abschnitt Einmündung Rheinauhafen bis zur Südbrücke wird auf 3,00 m verbreitert. Die Aufweitung des Gehweges erfolgt in Richtung Friedenspark. Durch die Verbreiterung muss die bestehende Hecke entfallen, kann aber, leicht versetzt nach Westen, wieder neu gepflanzt werden.

Generell wurden die Fahrstreifen beider Fahrbahnen (stadtein- und -auswärts) in ihrer Lage so angepasst, dass der Baumbestand im Abschnitt Maternusstraße bis Südbrücke zum größten Teil erhalten bleibt. Lediglich auf der Westseite zwischen Oberländer Wall und Südbrücke sind Bäume zu fällen, die aber im Friedenspark, vorbehaltlich der Prüfung von Leitungstrassen (Leitungsfreiheit für Baumpflanzungen), neu gepflanzt werden können.

Abschnitt Südbrücke bis Schönhauser Straße

Auch im Abschnitt Südbrücke bis Schönhauser Straße wurden die Fahrstreifen der beiden Fahrbahnen (stadtein- und -auswärts) in ihrer Lage so angepasst, dass die Anzahl der zu fällenden Bäume verringert wird. In den Mittelstreifen nördlich und südlich der Schönhauser Straße sind allerdings Bäume zu entfernen. Nach dem Umbau können in den nach Westen verschobenen Mittelstreifen wieder neue Bäume gepflanzt werden.

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten betragen nach einer aktuellen Kostenschätzung ca. 6,0 Mio. € inklusive Planungskosten. Darin enthalten sind Kosten für den Umbau der Fahrbahnen, Geh- und Radwege, Grünstreifen und die Anpassung bzw. der Neubau der Lichtsignalanlagen. Des Weiteren sind Kosten für die bauzeitliche Verkehrsführung, Erschwernisse Baugrund und Neupflanzungen von Bäumen berücksichtigt. Da mit Zuschüssen nicht zu rechnen ist, muss die Stadt Köln die Kosten voraussichtlich vollständig übernehmen.

Bauzeit

Da während der Bauphasen die Vierspurigkeit weitgehend aufrechterhalten werden muss und dementsprechend viele kleinere, wechselnde Baufelder einzurichten sind, wird mit einer Bauzeit von rund 2 Jahren gerechnet.

Baugenehmigung

Bei der Rheinuferstraße handelt es sich um eine Bundesstraße. Es muss daher - wie auch bei den vorangegangenen Ausbauabschnitten - ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die Dauer solcher Verfahren beträgt in der Regel ein bis zwei Jahre. Es ist davon auszugehen, dass es zu Einwendungen gegen die Planung kommen wird, so dass eine Verkürzung des Verfahrens eher unwahrscheinlich ist.

Variante 2 Absenkung der Rheinuferstraße (niveaufreie Querung)

Einleitung

Bereits im Jahr 2008 untersuchte die Verwaltung eine Absenkung der Rheinuferstraße. Dabei wurden Rampenneigungen von 6% zugrunde gelegt. Um möglichst kurze Rampen zu erhalten, wurden bei der neuen Untersuchung zwei Varianten mit Neigungen von 8% geplant. Es wurde eine Variante mit großer Überdeckung sowie eine sogenannte Minimalvariante mit einer Überdeckung von nur ca. 60 cm untersucht.

Durch die 8% Rampenneigungen können die Rampenlängen auf der Südseite sowie auf der Nordseite der Südbrücke um ca. 20 m verkürzt werden, so dass sich der Grunderwerb um ca. 100 m² reduziert und einige Bäume zwischen den südlichen Trogenden und der Kreuzung mit der Schönhauser Straße erhalten werden können. Im Zusammenhang mit den beschriebenen Fußgängerrampen wurden Vorschläge für Gehwegverbindungen über die Tunnel in Ost-West-Richtung erarbeitet und dargestellt.

Ferner wurde eine alternative Geh-/ Radwegverbindung mit einer Breite von 4 m parallel zur Hochwasserschutzwand im Rheinvorland einschließlich Gleisquerungen der Rheinuferstrecke und dafür notwendigen Umplanungen an anderen Wegeverbindungen und Grünanlagen geplant. Hierbei entspricht die Planungstiefe überwiegend einer Machbarkeitsstudie und teilweise einer Vorplanung. Ziel war es, den bisher ge-

planten Rad- und Gehweg zwischen Tunnel und Rheinuferstrecke der Stadtbahn südlich der Südbrücke entfallen zu lassen, um dort Bäume pflanzen zu können.

Für die Anbindung dieser Geh-/ Radwegverbindung an die entsprechenden Verkehrsanlagen westlich der Rheinuferstrecke ist es notwendig, die vorhandene Hochwasserschutzwand zu öffnen. Falls diese Planung weiterverfolgt wird, wäre detailliert zu untersuchen, wie hier mobile Hochwasserschutz Tore angeordnet werden können.

Eine 70 m lange Linksabbiegespur aus Norden in den Rheinauhafen wurde im Bereich des vorhandenen Grünstreifens geplant, um die vorhandene Wendemöglichkeit aus Richtung Norden vor der Südbrücke zu ersetzen. In Folge der neuen Linksabbiegespur muss der Bereich der Einfahrt in den Rheinauhafen neu geordnet werden. Nördlich dieser Linksabbiegespur wurden neu zu pflanzende Bäume als Ersatz für den Kanalbau Rheinauhafen vorgesehen.

Variante 2a Absenkung mit großer Überdeckung

Bei dieser Variante wurde die Tunnelüberdeckung mit ca. 2,0 m angenommen, um Baumpflanzungen auf den Tunneln nördlich der Südbrücke zu ermöglichen. Südlich der Südbrücke ist dieses überwiegend aus Platzgründen und im Bereich der Stadtbahnstrecke wegen der freizuhaltenden Sichtdreiecke nicht möglich. Der Bereich der Grünflächen nördlich der Südbrücke beträgt in Längsrichtung ca. 50 m.

Der Höhenunterschied zwischen den vorhandenen Stadtbahngleisen, die auch weiterhin als Ausweichstrecke erhalten bleiben sollen und der Vorfläche der nördlichen Treppe zur Südbrücke beträgt ca. 80 cm. Das westliche Stadtbahngleis verläuft unter dem Bauwerk der Südbrücke, so dass keine Möglichkeit der Anhebung des Gleises besteht. Eine Querung der Rheinuferstrecke für Fußgänger und Radfahrer nördlich der Südbrücke ist bei dieser Variante nur möglich, weil die Anschlussbereiche auf dem östlichen Straßentunnel abgesenkt wurden. Der Höhenunterschied wird über Rampen ausgeglichen, deren genaue Ausführung Gegenstand weiterer Untersuchungen sein müsste. Von der Absenkung der genannten Bereiche sind die geplanten Baumneupflanzungen nicht betroffen. Für Fußgänger besteht die Möglichkeit, über eine zweiteilige Rampe den Fußpunkt der o. g. Treppe zu erreichen. Die Gehwegverbindung in Ost-West-Richtung wurde leicht verlegt, um die Gleisquerung anzubinden. Südlich der Südbrücke beträgt der Höhenunterschied zwischen Stadtbahngleisen und Nebenanlage nur ca. 10 cm und ist über eine leichte Absenkung der Nebenanlage auszugleichen. Da der bisher geplante Rad- und Gehweg zwischen Tunnel und Rheinuferstrecke der Stadtbahn südlich der Südbrücke dadurch entfällt, besteht auch keine Notwendigkeit mehr, die Stadtbahngleise der 2. Baustufe zu kreuzen. Entlang der Gleise ist in diesem Bereich beidseitig ein Zaun vorgesehen.

Durch den Wegfall des bisher geplanten Rad- und Gehweges zwischen Tunnel und Rheinuferstrecke der Stadtbahn südlich der Südbrücke besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dort Bäume zu pflanzen. Die Prüfung der Leitungsfreiheit in diesem Bereich ergab, dass im geplanten Endzustand nach Bau der 2. Baustufe gemäß Planvereinbarung zur 2. Baustufe eine große Zahl von Leitungen aller Ver- und Entsorgungsbetriebe auf beiden Seiten des Gustav-Heinemann-Ufers vorhanden sind. Um die Ostseite der Straßentunnel für die Neuanpflanzung von Bäumen leitungsfrei zu stellen, wäre es erforderlich, einen begehbaren Versorgungstunnel für alle Leitungen

auf der Westseite des westlichen Tunnels zu bauen. Der Mischwasserkanal DN 1000 muss separat betrachtet werden. Bereits jetzt sind nachfolgende Konsequenzen aus dem Versorgungstunnel auf der Westseite erkennbar:

- Notwendige Querungen beider Fahrbahnen südlich der beiden südlichen Trogenden, da die Leitungen auf der Ostseite nach Süden weiterführen.
- Querungen mindestens für die Gasleitung DN 500 und die Elektro-Leitungen aus dem Versorgungstunnel über beide Straßentunnel an die Südbrücke, da diese Leitungen über den Rhein weiterführen. Bei einer Überdeckung von 2 m ist das grundsätzlich möglich, allerdings wäre noch vertiefend zu untersuchen, wie die zahlreichen Randbedingungen an die Lage (Stadtbahngleise, Fahrleitungsmaste, Pumpenhaus) eingehalten werden können.
- Für den Versorgungstunnel und die v. g. Querungen sind erhebliche Kosten und Bauzeiten einzukalkulieren.

Werden diese Randbedingungen eingehalten, ist eine Neuanpflanzung von Bäumen in diesem Bereich nach Abschluss der Baumaßnahmen möglich.

Nach einer groben Schätzung betragen die Kosten inklusive der Planungskosten sowie Unvorhergesehenem für diese Variante ca. 65 Mio. Euro.

Variante 2b Absenkung Minimalvariante

Bei dieser Variante wurde die Tunnelüberdeckung wie in der Planung 2008 mit ca. 60 cm angenommen. Dadurch sind keine Baumpflanzungen auf den Tunneln möglich. Der Bereich der Grünflächen nördlich der Südbrücke ist ab nördlichem Rand des Widerlagers der Südbrücke nur 15 m lang. Durch die steilen Rampen wurde die Lage der nördlichen Trogenden, abweichend von der Planung von 2008, um ca. 20 m nach Süden verschoben.

Eine Querung der Rheinuferstrecke für Fußgänger und Radfahrer nördlich der Südbrücke ist bei der Minimalvariante aufgrund der Höhenverhältnisse nicht möglich (Höhenunterschied Gleis zu Gehweg ca. 80 cm und kein Platz für Rampen), so dass lediglich südlich der Südbrücke eine Querung vorgesehen wurde.

Bei der Minimalvariante sind keine Neuanpflanzungen von Bäumen südlich der Südbrücke zwischen Rheinuferstrecke und Straßentunnel möglich. Durch die deutlich geringere Überdeckung auf dem Tunnel sowie durch den erforderlichen Versorgungskanal und andere quer zu verlegenden Leitungen ist hier keine Neupflanzung machbar.

Nach einer groben Schätzung betragen die Kosten inklusive der Planungskosten sowie Unvorhergesehenem für diese Variante ca. 60 Mio. Euro.

Variante 3 Tieflage der Stadtbahn

Im Rahmen der Variantenuntersuchung zur 2. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn wurde von der Verwaltung im Jahre 2000 auch die Tieflage der Stadtbahn im Bereich Rheinuferstraße untersucht. Nach Unterquerung der Rheinuferstraße soll die Stadtbahn über eine Rampe in Richtung Süden verlaufen, um dann an die bestehende Strecke anzuschließen. Da auch die vorhandene Stadtbahnverbindung zum Ubiering laut Forderung der KVB aufrecht erhalten werden muss, ist im Rampenbereich ein ausreichender Querschnitt für die Stadtbahn mit entsprechenden Anpassungen der Hochwasserschutzlinie erforderlich. Durch die Entwicklungslänge der Rampe und die vorgesehene Weichenanlage ist ein Abbruch und Neubau der Haltestelle Schönhäuser Straße ca. 100 m südlich der heutigen Lage erforderlich. Hieraus ergibt sich ein erheblicher Grüneingriff, der nur teilweise unmittelbar an der Haltestelle ausgeglichen werden kann.

Für den Bau der unterirdischen Stadtbahnvariante ist weiterhin zu beachten, dass die Frage der Aufrechterhaltung des Stadtbahnbetriebes während der Bauzeit umfangreiche Maßnahmen erfordert. Eine mögliche, zur Kostenschätzung berücksichtigte Lösung ist dabei die Verlegung der Stadtbahngleise nach Osten in den Vorlandbereich des Rheins.

Die Maßnahmen mit Eingriff in den Retentionsraum (Abflussquerschnitt des Rheins) müssen gutachterlich untersucht und im Rahmen der Genehmigungen mit den zuständigen Behörden abgestimmt werden. Dabei sind Ausgleichmaßnahmen für eine punktuelle Einschränkung des Querschnitts zu berücksichtigen.

Die Mehrkosten für die Tieferlegung der Stadtbahn betragen nach dem Planungsstand vom Jahreswechsel 2009/10 nach einer sehr groben Kostenschätzung rund 57 Mio. Euro zuzüglich der Planungskosten. Durch den Baufortschritt der 2. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn erhöhen sich diese Kosten nahezu täglich.

Diese Kostenerhöhung würde die Wirtschaftlichkeit der Gesamtbaumaßnahme der Nord-Süd Stadtbahn (1.- 3. Baustufe) in Frage stellen und kann daher nicht in das von Bund und Land geförderte Projekt aufgenommen werden. Gemäß einem Gespräch mit dem Zuwendungsgeber vom 27.10.2009 und nachfolgenden Gesprächen, würde grundsätzlich die Möglichkeit bestehen, die Förderung für die planfestgestellte ebenerdige Querung beizubehalten, sofern die Mehrkosten für die Tieflage der Stadtbahn in Höhe von 57 Mio. Euro vollständig aus Eigenmitteln finanziert werden. Gefördert würde somit lediglich der Kostenanteil, der einer ebenerdigen Querung der Rheinuferstraße gemäß geltender Planfeststellung entspricht.

Weitere Erläuterungen zu den finanziellen und zuschusstechnischen Risiken einer unterirdischen Führung der Stadtbahn zur Querung des Gustav-Heinemann-Ufers, sind in der zurückgezogenen Beschlussvorlage zur Ratssitzung am 02.02.2010 dokumentiert.

Bewertung der Varianten

Baumbilanz für alle Lösungen

Alle vorgestellten Varianten erfordern Baumfällungen. Die Zahl der notwendigerweise zu fällenden Bäume und der Möglichkeit der Ersatzpflanzungen differieren jedoch stark.

	Zu fällende Bäume	Neupflanzungen	Baumbilanz
6-streifiger Ausbau	56	56	0*
Absenkung Straße mit Landschaftsbrücke	110	41	-69
Absenkung Straße Minimalvariante	107	32	-75
Absenkung Stadtbahn	53	26	-27

*Bei dieser Lösung können die beabsichtigten aber noch nicht realisierten 25 Baumersatzpflanzungen aus der Kanalbaumaßnahme Rheinauhafen auf dem Grünstreifen zwischen Rheinauhafenzufahrt und Maternusstraße nicht realisiert werden.

Bei den Lösungen mit einer Absenkung der Straße entfallen wegen des hohen Flächenbedarfs, der u. a. auch durch die erforderliche Anliegerfahrbahn im Süden bedingt ist, mehr als 100 Bäume. Entgegen ersten Annahmen können diese Verluste wegen mangelnder Überdeckungen und wegen der verlegten Leitungen nur zu einem geringeren Teil ausgeglichen werden.

Der sechsstreifige Ausbau erlaubt es hingegen bestehende Baumreihen zu erhalten bzw. neu anzupflanzen und bietet somit eine ausgeglichene Baumbilanz.

Durch die Tieflage der Stadtbahn entfallen weniger Bäume als durch die Tieflage der Straße, da entlang der Rheinuferstraße der Bestand erhalten werden kann. Insbesondere durch die Verlegung der Haltestelle Schönhauser Straße nach Süden müssen dort vorhandene Bäume entfernt werden.

Kosten und Finanzierung

6-streifiger Ausbau	6 Mio. Euro Netto
Absenkung Straße mit Landschaftsbrücke	65 Mio. Euro Netto
Absenkung Straße Minimalvariante	60 Mio. Euro Netto
Absenkung Stadtbahn	57 Mio. Euro Netto (Mehrkosten)*

*Planungsstand zur Jahreswende 2009/2010 ohne Planungskosten

Gemäßzeitigem Sachstand müssten die Mehrkosten aller Varianten durch die Stadt finanziert werden, da eine Förderung aus ÖPNV- bzw. IV-Mitteln nicht erfolgen kann.

Hinsichtlich der Tieflage der Straße wurden Abstimmungen mit der Bezirksregierung Köln durchgeführt. Nach aktuellem Sachstand besteht aus Sicht der Bezirksregierung Köln keine Möglichkeit die Maßnahme in das IV-Förderprogramm aufzunehmen, da es sich nicht um eine Bahnübergangsbeseitigung handelt.

Die nicht zuwendungsfähigen Mehrkosten der Tieflage der Stadtbahn müssten von der Stadt Köln im Rahmen des zwischen Stadt und der KVB bestehenden Nord-Süd-Stadtbahnvertrages übernommen werden.

Verkehrliche Bewertung

Alle Varianten zur Optimierung der Querung bieten grundsätzlich die erforderliche langfristige und damit zukunftssichere Leistungsfähigkeit der Kreuzung zwischen Straße und Schiene. Die niveaufreien Lösungen haben zusätzlich den Vorteil, dass Veränderungen im Stadtbahnsystem (z.B. Taktverdichtung, Dreifachtraktion) völlig ohne Einfluss auf den Individualverkehr erfolgen können. Die räumliche Trennung der Verkehrssysteme ermöglicht somit ein höheres Qualitätsniveau des Individualverkehrs.

Städtebauliche Bewertung

Ziele der städtebaulichen Gestaltung sind die Freistellung der Südbrücke inklusive Vorlandbrücken als stadtbildprägendes Baudenkmal sowie die geradlinige Führung der Rheinuferstraße möglichst ohne Aufweitungen und Verschwenkungen. Dabei ist auch der weitgehende Erhalt des Alleecharakters zu berücksichtigen.

Augenfällig ist der hohe Flächenverbrauch der Lösungen, die einen Umbau der Straße vorsehen und damit den Querschnitt der Rheinuferstraße nachhaltig verändern. Dies kann nur bei der Variante sechsstreifiger Ausbau durch Baumpflanzungen und Erhalt von Bäumen kompensiert werden.

Die Erwartungen, die mit einer Landschaftsbrücke verbunden werden, können nicht erfüllt werden, da der negative städtebauliche Eindruck der Rampenbauwerke nicht durch die positive Wirkung der Grünzugverbindung aufgehoben wird. Auch die Baumersatzpflanzungen können nicht annähernd auf der Landschaftsbrücke realisiert werden.

Die Tieflage der Straße kann städtebaulich nicht überzeugen und erweckt den Eindruck einer nachrangigen Qualität. Auch der städtebaulich deutlich bessere sechsstreifige Ausbau der Rheinuferstraße stellt keine optimale Lösung dar, da die trennende Wirkung der Rheinuferstraße verstärkt wird.

Die Tieflage der Stadtbahn würde sich trotz des erforderlichen Rampenbauwerks in das Stadtbild gut einfügen, da keine wesentlichen Veränderungen an der Rheinuferstraße bzw. unmittelbar an der Südbrücke erforderlich sind. Der Baufortschritt der 2. Baustufe lässt allerdings eine solche Lösung unter Betrachtung auch der Wirtschaftlichkeit nicht mehr zu.

Realisierung und Bauzeiten

Gemäß Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss zur Nord-Süd Stadtbahn sollen die 1. und 2. Baustufe zeitgleich in Betrieb gehen, um den erforderlichen Verkehrswert, der maßgeblich durch die Einbindung der Stadtbahnlinie 16 erzeugt wird, mit der Inbetriebnahme zu erreichen.

Bei den Varianten sechsstreifiger Ausbau und Tieflage der Straße kann die im Bau befindliche 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn planmäßig ohne Veränderungen fertig gestellt werden. Die jeweils ausgewählte Variante kann später nach Inbetriebnahme der Stadtbahn realisiert werden. Es ist zu klären, ob eine bauliche Vorleistung erfolgen soll. Hierzu ist eine kurzfristige Entscheidung erforderlich.

Sobald ein Planungsbeschluss vorliegt, würde die Realisierungszeit für den sechsstreifigen Ausbau rund 5 Jahre betragen. Der Realisierungszeitraum für eine Tieflage der Straße liegt im günstigsten Fall bei ca. 6 Jahren.

Bei der Variante Tieflage der Stadtbahn ergeben sich unmittelbare Zusammenhänge zur im Bau befindlichen 2. Baustufe der Stadtbahn. Es sind bauliche Änderungen bereits ab dem östlich der Alteburger Straße gelegenen Rampenbereich erforderlich. Es wäre insofern eine Anpassung des Bauablaufes für alle Maßnahmen, die im Änderungsbereich liegen erforderlich. Aufgrund des Baufortschrittes für die ebenerdige Querung sind derzeit bereits große Umbauleistungen erforderlich, die sich nahezu täglich erhöhen. Die übrigen Bereiche der 2. Baustufe könnten planmäßig weiter gebaut werden.

Erst nach Vorlage des Baurechtes und Ausschreibung der Maßnahme können die Bereiche realisiert werden. Bei rund 3 Jahren Vorlauf für die Ausarbeitung der Planunterlagen inklusive Durchführung des Genehmigungsverfahrens und Ausschreibung der Maßnahme sowie 2 Jahren Bauzeit wäre eine Inbetriebnahme ab 2015/ 16 denkbar.

Risikobetrachtung

Für die Tieflage der Stadtbahn ergeben sich aufgrund der Zusammenhänge mit dem Bau und der Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn erhebliche Risiken. Aufgrund der durchzuführenden Genehmigungsverfahren und der erforderlichen Umbaumaßnahmen sehen die Verwaltung und die KVB trotz der eingetretenen Verzögerungen infolge des Einsturzes des Historischen Archivs zum jetzigen Zeitpunkt keine realistische Möglichkeit einer zeitgleichen Inbetriebnahme der beiden Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn. Weiterhin verweist die Verwaltung auf den hohen Kostenanteil für die Stadt Köln, der sich aufgrund des Baufortschrittes der 2. Baustufe nahezu täglich erhöht.

Aufgrund der hohen nicht ausräumbaren Risiken kann die Weiterverfolgung der Tieflage der Stadtbahn nicht empfohlen werden. Da auch die Tieferlegung des Gustav-Heinemann-Ufers mit erheblichen gestalterischen baulichen sowie finanziellen Nachteilen verbunden ist, zeigt keine aufwendige bauliche Maßnahme eine zufriedenstellende Lösung auf.