



CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln

Historisches Rathaus – 50667 Köln

An den
Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Herrn Manfred Waddey

Herrn
Oberbürgermeister Jürgen Roters

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln

Historisches Rathaus
50667 Köln

Tel: 0221-221 259 70
Fax: 0221-221 265 74

www.fraktion.cdu-koeln.de
cdu-fraktion@stadt-koeln.de

Eingang beim Amt des Oberbürgermeisters: 24.11.2010

AN/2207/2010

Änderungs- bzw. Zusatzantrag gem. § 13 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Verkehrsausschuss	25.11.2010

Querung der Rheinuferstraße

Sehr geehrter Herr Waddey,
Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bitte setzen Sie folgenden Änderungsantrag zu TOP 1.1 auf die Tagesordnung der Sonder-sitzung des Verkehrsausschusses am 25.11.2010:

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wird durch nachfolgenden Beschlusstext ersetzt:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Straßentunnel zur Unterquerung der Nord-Süd-Stadtbahn im Bereich der Rheinuferstraße zu planen, die notwendigen Genehmigungen einzuholen und die Finanzierung zu sichern, mit dem Ziel, den Tunnel gleichzeitig mit der Nord-Süd-Stadtbahn in Betrieb zu nehmen.
2. Für den Fall, dass die gleichzeitige Inbetriebnahme nicht sichergestellt werden kann, soll die Verwaltung die KVB beauftragen, mit einer entsprechenden Vorsorgemaßnahme sicherzustellen, dass der Straßentunnel möglichst ohne Betriebsunterbrechung der Nord-Süd-Stadtbahn hergestellt werden kann.

Die Finanzierung ist im Rahmen des Nord-Süd-Stadtbahnvertrages zu regeln.

Begründung:

Die zuletzt vorgestellte Verkehrssimulation weist nach, dass wir bei einer ebenerdigen Querung mit den planfestgestellten Verstärkerfahrten, die de facto zu einem 5-Minutentakt führen, in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs Staulängen erreichen, die nördlich der Querung bei einer *kombinierten Bahnübergangssicherungs- und Straßenverkehrsregelungs-*

Signalanlage (kurz BÜSTRA) wie bei einer Verkehrssignalanlage (VS-Anlage) mehrere Kilometer betragen. Bei einem 10-Minutentakt während der übrigen Spitzenzeit werden die Staulängen mit BÜSTRA immer noch deutlich über 2 Kilometer, mit VS-Anlage nur knapp unter 2 Kilometer liegen.

In der Gegenrichtung sieht es genauso schlimm aus. Dort konnten wegen Überschreitens der Simulationsgrenze über einen Zeitraum von bis zu drei Stunden die Staulängen über eineinhalb Kilometer gar nicht genauer erfasst werden.

Während der Zuschussgeber Nahverkehr Rheinland (NVR) sich zu der Frage einer zuschussunschädlichen Änderung von einer BÜSTRA zu einer VS-Anlage schriftlich positiv geäußert hat, liegen von der technischen Aufsichtsbehörde in Düsseldorf trotz mehrmonatiger Bemühungen der Stadtverwaltung keine annähernd verbindlichen Aussagen dazu vor. Vor diesem Hintergrund muss damit gerechnet werden, dass eine VS-Anlage im Falle einer Antragstellung aus Sicherheitsgründen u. U. nicht genehmigt wird.

Aus all dem ergibt sich, dass eine ebenerdige Querung keine Lösung für das Problem sein kann. Genau aus solchen Gründen und wegen der Verkehrssicherheit verlangt das Eisenbahnkreuzungsgesetz bei neu zu errichtenden Kreuzungen zwischen Bahn und Straße planfreie Lösungen.

Da eine Querung der Bahn unter der Straße nach Aussage der Verwaltung seit Anfang dieses Jahres aus mehreren Gründen nicht mehr realisierbar ist, kommt nur der Bau eines Straßentunnels unter der Bahntrasse in Frage. Planung, Planfeststellung, Finanzierung und Realisierung werden mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Dieser Prozess kann deshalb nicht erst nach Inbetriebnahme der Bahn beginnen. Er muss mit Inbetriebnahme der Bahn abgeschlossen sein und deshalb jetzt beschlossen werden. In der Frage der Finanzierung gehen wir davon aus, dass wie bei anderen Straßenbauprojekten dieser Art Fördermittel in Anspruch genommen werden können und die Stadt nicht alleine die Kosten tragen muss.

Ein weiterer Grund für eine sofortige Umsetzung ist, dass ein Bau des Tunnels während des Betriebs der Bahn zu langen Betriebsunterbrechungen führt, die selbst möglicherweise förderschädlich sind. Deshalb muss die Verwaltung sorgfältig abwägen, ob die gleichzeitige Inbetriebnahme sichergestellt werden kann. Andernfalls ist es zwingend notwendig, eine bauliche Vorsorge zu treffen, die bei einem verzögerten Tunnelbau Betriebsunterbrechungen vermeidet oder auf eine vertretbar kurze Zeit reduziert.

Wegen des sich schließenden Zeitfensters für diese Vorsorgemaßnahme muss sie jetzt mitbeschlossen werden. Wir erinnern daran, dass wir diese Forderung seit Jahren gestellt haben und die Zeitproblematik allen Beteiligten bekannt war.

Die Vorlage der Verwaltung wird dagegen dem Problem der Querung in keiner Weise gerecht.

Zur Problematik der VS-Anlage wurde oben schon ausgeführt.

Eine Führung von Verstärkerfahrten über den Ubierring, die in der gültigen Planfeststellung ausgeschlossen ist, hat der Zuschussgeber als in höchstem Maße gefährdend für die Zuschussfähigkeit des Gesamtprojekts bezeichnet. Vor diesem Hintergrund ist die Vorlage der Verwaltung ohne Alternative unverantwortlich, weil sich die Stadt damit die Möglichkeit nimmt, eine vernünftige Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme zu schaffen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Stefan Götz

(Fraktionsgeschäftsführer)