

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	22.01.2013

Sanierung Tunnel Grenzstraße hier: Varianten-Untersuchung für die Baudurchführung

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 20.09.2012 die Verwaltung beauftragt, folgenden Beschluss umzusetzen:

„Der Rat der Stadt Köln stellt den Bedarf für die Generalsanierung und Ertüchtigung des Tunnels Grenzstraße mit voraussichtlichen Kosten in Höhe ca. 30 Mio. € (brutto) fest und beauftragt die Verwaltung mit der Weiterführung der Planung und mit der Baudurchführung. Die Verwaltung wird beauftragt, alle Möglichkeiten zur Beschleunigung der Verfahren und der Bauausführung auszuschöpfen. Die Realisierung der Maßnahme erfolgt nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltsplans.“

Prüfergebnis

Die Verwaltung hat hierzu ein Gutachten beauftragt. Die wesentlichen Ergebnisse sind der beigefügten Anlage zu entnehmen. Im Gutachten wurden fünf Verkehrsführungsvarianten während der Bauzeit untersucht.

1. Die Variante Vollsperrung,
2. Die Sperrung jeweils einer Röhre, das heißt, eine Röhre wird zu Sanierungszwecken gesperrt und die andere Röhre wird im Einrichtungsverkehr betrieben.
3. Auch hier wird jeweils eine Röhre zu Sanierungszwecken gesperrt und die andere Röhre wird im Zweirichtungsverkehr betrieben.
4. Es werden über die gesamte Bauzeit jeweils zwei Spuren je Richtung für den Verkehr freigegeben.
5. Es werden jeweils zwei Spuren pro Richtung über die gesamte Bauzeit freigegeben. In den vier verkehrsreichen Wintermonaten wird zusätzlich eine weitere Spur freigegeben.

Die Sanierung ist auch aus verkehrlicher Sicht sehr anspruchsvoll, da der Streckenabschnitt täglich von fast 110.000 Fahrzeugen befahren wird. In den Tagesspitzenzeiten (morgens und abends) werden die sechs Fahrspuren fast ausgelastet. Während der Spitzenlastzeiten sind alle Ausweichrouten sehr stark belastet.

Ausgeschlossene Varianten

In den weiteren Betrachtungen wird die Variante Sperrung jeweils einer Röhre (Zweirichtungsverkehr) nicht weiter betrachtet, da eine verkehrlich noch gerade vertretbare Situation nur unter der Bedingung erzielt werden kann, dass jeweils während der Spitzentagesbelastungszeiten morgens und abends

eine weitere Spur geöffnet wird. Dies ist aufgrund der umfangreichen Abriss- und Sanierungsmaßnahmen baulich nicht umsetzbar.

Auch die Variante mit zwei Spuren je Richtung und einer Öffnung einer weiteren Spur in den vier Wintermonaten wird nicht weiter betrachtet, da in den Wintermonaten nur zu schmale Spuren angeboten werden können. Diese Variante muss aus Sicherheitsgründen entfallen.

Betrachtete Varianten

Besonders deutlich werden die verkehrlichen Auswirkungen bei der Vollsperrung der Tunnelröhre. Auf Seite 7 der beigefügten Anlage sind die verlagerten Verkehre dargestellt. Vier parallel zur Stadtautobahn verlaufende Strecken werden in sehr erheblichem Maße zusätzlich belastet. Dies betrifft:

- A den Bereich **Wiener Platz – Mülheimer Brücke mit den zuführenden Straßen Clevischer Ring – Bergisch Gladbacher Straße und Frankfurter Straße**. Alle drei genannten Straßen werden deutlich zusätzlich belastet, so dass es verursacht durch mangelnde Leistungsfähigkeit der Mülheimer Brücke erhebliche Rückstaus in diesem Bereich gibt. Diese Situation ist ganztägig zu erwarten, da es im Bereich des Wiener Platzes kaum Spielräume für temporäre Verbesserungen gibt.
- B Auf der Achse **Frankfurter Straße/Heidelberger Straße/Karlsruher Straße** sind die deutlichsten Verkehrszunahmen tageszeitabhängig in der Größenordnung von 200 – 300 % zu erwarten. Diese hohen Zunahmen beruhen auf der Tatsache, dass diese Verbindung über die größten Leistungsreserven verfügt.
- C Die Achse **Kalker Hauptstraße/Olpener Straße** ist heute schon stark ausgelastet. Auch hier sind Mehrverkehre am Tag von circa 13.500 Fahrzeugen zu erwarten. Diese zusätzliche Verkehrsmenge wird auch hier zu erheblichen ganztägigen Stauerscheinungen führen.
- D Der Streckenabschnitt **Östlicher Zubringer – Deutzer Ring** müsste circa 22.500 Fahrzeuge zusätzlich am Tag aufnehmen. Auch diese Verbindung ist morgens und abends sehr hoch belastet, so dass auch hier erhebliche Beeinträchtigungen, insbesondere in den Spitzenstunden zu erwarten sind. Besonders kritisch anzumerken ist, dass die Rampe vom Östlichen Zubringer auf den Deutzer Ring Richtung stadteinwärts keinerlei zusätzliche Verkehre in den Spitzenzeiten aufnehmen kann.

Gesamtbewertung

Zu Punkt 1:

Die baubedingte Sperrzeit bei einer Vollsperrung beträgt circa sechs Monate. Das bedeutet, circa ein halbes Jahr wären unerträgliche Verkehrsverhältnisse im weiten Teilen des rechtsrheinischen Kölns zu erwarten. Das drückt sich auch im volkswirtschaftlichen Schaden in der Größenordnung von 32 Mio. € (Sperrzeit 6 Monate) aus. Daher empfiehlt die Verwaltung diese Variante nicht.

Zu Punkt 2:

Der Fall Sperrung jeweils einer Röhre und Betrieb der anderen Röhre im Einrichtungsverkehr führt zu ähnlichen Verhältnissen, wie bei einer Vollsperrung. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass entweder in der morgendlichen Spitzenstunde oder in der nachmittäglichen Spitzenstunde in Abhängigkeit der geöffneten Fahrrichtung ähnliche Verkehrsverhältnisse, wie bei der Variante Vollsperrung, bestehen. Bedingt durch die längere Sperrzeit (12 Monate) ergibt sich ein ähnlich hoher volkswirtschaftlicher Schaden (34 Mio. €) wie bei der Vollsperrung.

Zu Punkt 3:

Während der gesamten Bauzeit werden zwei Spuren je Richtung aufrecht erhalten. Diese Verkehrsführung ist über weite Teile des Tages leistungsfähig. Lediglich morgens in Richtung stadteinwärts

und abends in Richtung stadtauswärts müssen temporäre Veränderungen ergriffen werden, um noch annehmbare Verkehrsverhältnisse zu erhalten.

- In Richtung stadteinwärts müssen dann die Rampe von der A 3 auf A 4 Richtung stadteinwärts gesperrt werden. Das gleiche gilt für die Auffahrt vom Buchheimer Ring auf die Stadtautobahn. Die verdrängten Verkehre können ohne größere Probleme über den Kölner Autobahnring verteilt werden.
- Um auch nachmittags nicht zu deutliche Überlastungserscheinungen hervorzurufen, sind auf den Hauptausweichrouten mit Ausnahme des Ausbaus der Frankfurter Straße (Mülheim 2020) keine Großbauvorhaben während der Sanierungszeit des Grenzstraßentunnels zu gestatten. Darüber hinaus sind temporäre signaltechnische und straßenbautechnische Maßnahmen zu ergreifen, um die Leistung des Ausweichnetzes zu erhöhen. Dies betrifft in erster Linie den Streckenzug Frankfurter Straße – Heidelberger Straße – Karlsruher Straße.

Trotzdem wird sich die verkehrliche Situation in den sehr autoverkehrsreichen Wintermonaten schlechter darstellen.

Eine besondere Fragestellung ergibt sich aus der Tatsache, dass nicht nur der Tunnel Grenzstraße dringend zu ertüchtigen ist, sondern es muss auch die Mülheimer Brücke kurzfristig saniert werden. Da die Mülheimer Brücke auf einer der sehr wichtigen Ausweichroute liegt, sind Bauzeitüberschneidungen zu vermeiden bzw. so kurz wie möglich zu gestalten. Der Beginn der Sanierungsmaßnahme Mülheimer Brücke muss Anfang 2015 erfolgen, da ansonsten wegen der notwendigen Sperrscenarien im Zusammenhang mit der Sanierung der Mülheimer Brücke ein Baubeginn erst Anfang 2016 möglich wäre. Im Hinblick auf die Bauzeitüberschneidung bietet die Variante zwei Spuren je Richtung die größten Vorteile, da hier die Überschneidung nach heutigem Kenntnisstand zwei Monate beträgt (Baubeginn September 2013). Bei den Sperrvarianten wäre die zeitliche Überschneidung mit sechs Monaten deutlich länger, weil hierfür die bereits vorliegende Ausschreibung für die Sanierung Tunnel Grenzstraße deutlich überarbeitet werden müsste. Dadurch würde sich der Baubeginn nach hinten verschieben und eine deutliche zeitliche Überschneidung mit der Sanierung Mülheimer Brücke ergeben (6 Monate).

Aus den genannten Gründen wird die Verwaltung die Variante zwei Spuren je Richtung weiterverfolgen und das Vergabeverfahren mit Hochdruck betreiben.

gez. Höing