



Geschäftsführung Verkehrsausschuss

Ansprechpartner: Frau Krause

Telefon: (0221) 221-25909
Fax : (0221) 221-24447
E-Mail: angela.krause@stadt-koeln.de

Datum: 22.09.2008

Auszug

aus dem Entwurf der Niederschrift der 38. Sitzung (6. Sondersitzung) des Verkehrsausschusses vom 18.09.2008

öffentlich

5.2 Nord-Süd Stadtbahn, 2.Baustufe Vorlage der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sowie Beschluss zur weiteren Vorgehensweise 4037/2008

**Antrag der CDU-Fraktion vom 18. September 2008
AN/1929/2008**

Die Beschlussvorlage sowie der Antrag der CDU-Fraktion wurden als Tischvorlagen zur Sitzung verteilt und sind dieser Niederschrift als Anlage 1 beigelegt.

Eingangs bittet Ausschussvorsitzender Möring um Auskunft, ob auf S. 7 des Gutachtens unter Ziff. 3.2.1 mit „Planungsfall 3“ die dritte Baustufe gemeint sei und ob auf S. 8 die Planungsfälle 2-2 und 2-3 aufgeführt seien und es sich hier somit nur um einen Schreibfehler handele.

Herr Höhn, Vertreter der KVB, bestätigt dies.

Für die CDU-Fraktion stellt RM Hamm klar, dass der eingereichte Antrag inhaltlich ein Ersetzungsantrag zum Verwaltungsvorschlag sei. Das seit einer Woche vorliegende Gutachten sei nicht einfach zu verstehen bzw. nachzuvollziehen und beinhalte eine Reihe von Aussagen, die aus seiner Sicht durchaus offen und fraglich erscheinen. Es müsse nun innerhalb kürzester Zeit für den Rat eine folgenschwere Entscheidung vorbereitet werden. Seitens der Verwaltung werde vorgeschlagen, diese Entscheidung so zu treffen, dass wesentliche Möglichkeiten für die Zukunft verbaut werden würden. Auf Entwicklungen, die heute noch nicht

hinreichend abschätzbar seien, könne zukünftig dann nicht mehr reagiert werden. Bekannt sei, dass die höhengleiche Führung der Straßenbahn auf die Rheinuferstraße erhebliche Verkehrseinschränkungen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) verursachen werden. Unter den derzeitigen Verhältnissen werde der Verkehr spätestens bei Einführung eines Fünf-Minuten-Taktes mehr oder weniger zusammenbrechen. Insofern müsse nun die Frage geklärt werden, ob eine Aufweitung auf drei Spuren pro Richtung zu Verhältnissen führen könne, die diese Störung auf ein erträgliches Maß begrenzen würde. Heute jedoch könne niemand diese Frage mit Sicherheit abschließend beantworten, da viele Faktoren zwar prognostiziert eingeschätzt aber nicht sicher vorhergesagt werden können. Beispielsweise können hier die Ausweitung der Stadt in alle Richtungen – insbesondere im Süden – oder auch die Annahmen, die den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV prognostizieren, benannt werden. Das vorliegende Gutachten gehe beim letztgenannten Punkt von einer erheblichen Verlagerung, nämlich 16.400 Fahrten, aus. Diese Prognose müsse jedoch aus seiner Sicht in Frage gestellt werden, da die Untersuchungsgrundlage zur Basis dieser Berechnung auf älteren hochgerechneten Untersuchungen basiere. Nicht außer acht gelassen werden sollten auch die Verdrängungseffekte, die in der Bonner Straße und auch in anderen Straßen eintreten werden. Der Verwaltungsvorschlag, Aufweitung der Rheinuferstraße auf sechs Streifen, sei völlig gegen das Prinzip, dass bei Begegnungen von Straßen- mit Schienenverkehr grundsätzlich kreuzungs- und begegnungsfrei geplant bzw. gebaut werden sollte. Eine definitive Festlegung in der heutigen Sitzung auf eine Tieferlegung der Fahrbahn könne sicherlich nicht ohne weiteres erfolgen; es sollte der weiteren Entwicklung vorbehalten bleiben, ob dies dann auch so kommen müsse. Nicht verbaut werden dürfe aber zumindest jede Reaktionsmöglichkeit auf diese Entwicklung. Die Kosten für die in die Ausschreibung aufzunehmenden Vorsorgeleistungen seien sicherlich nicht geringfügig, aber im Verhältnis zum Gesamtprojekt vertretbar und aus Sicht seiner Fraktion dringend geboten. Die Chance für einen Tunnel sollte durch einen entsprechenden Beschluss gewahrt bleiben.

RM Kron legt für die SPD-Fraktion dar, dass die realisierbaren Möglichkeiten für die Rheinuferstraße bereits im Frühjahr bekannt gewesen seien und die CDU-Fraktion bereits seiner Zeit für den Bau eines Tunnels plädiert habe. Seine Fraktion hingegen wollte alle Möglichkeiten geprüft wissen und zudem auch die Kosten offengelegt haben. Das nun vorliegende Gutachten sei in Auftrag gegeben worden und könne nicht in Frage gestellt werden. Zustimmung könne er seinem Vorredner insofern, als dass in der Tat niemand die Entwicklung bis 2020 vorhersehen könne; sollte die erwartete Verlagerung auf den ÖPNV beispielsweise nicht stattfinden, bräuchte auch kein Fünf-Minuten-Takt eingeführt werden und dies hätte wiederum positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der Rheinuferstraße. Aus seiner Sicht sollte die Verwaltung zur Klarstellung und Entscheidungsfindung nochmals darlegen, welche Kosten aufgrund welcher Berechnungsgrundlagen bei welchen Varianten entstehen würden und inwieweit die einzelnen Varianten förderfähig seien. Die Fragen der Förderfähigkeit und einer etwaigen Kostendeckelung seien bisher nicht ausreichend beantwortet, stellen jedoch ein wichtiges Kriterium dar. Darüber hinaus bitte er um einen kurzen Bericht zum zeitlichen Stand des Verfahrens, d.h. ist die Ausschreibung bereits erfolgt, wann findet die Vergabe statt und wann muss ein Beschluss über die etwaige Vorleistung erfolgen. Da seine Fraktion in der heutigen Sitzung noch keinen Beschluss fassen könne, beantrage er, die Vorlage ohne Votum weiterzuverweisen.

Ausschussvorsitzender Möring greift diesen Vorschlag auf und schlägt vor – sofern eine Beschlussfassung in der heutigen Sitzung nicht erfolgen könne - eine weitere Sondersitzung am 25.09.2008, 13 Uhr, durchzuführen.

RM Kirchmeyer verweist auf die bereits in der Sondersitzung am 11.06.2008 geführten Diskussionen und macht deutlich, dass aus Sicht der FDP-Fraktion die vorbereitenden Maßnahmen berücksichtigt werden sollten. Als negatives Beispiel für niveaugleiche Kreuzungen verweist sie auf die Verkehrsverhältnisse auf der Luxemburger Straße. Da sie den als Tischvorlage eingereichten CDU-Antrag jedoch fraktionsintern noch beraten möchte, schließe sie sich den Verfahrensvorschlägen ihrer Vorredner an.

Seitens der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen legt RM Tull dar, dass eine Entscheidung in der heutigen Sitzung durchaus erfolgen könne. Sie vertrete auch weiterhin die Auffassung, dass die Verkehrsentwicklung abgewartet werden sollte. Nach den derzeitigen Beobachtungen werde sich der Anteil des MIV weiter verringern und insofern sei fraglich, ob es überhaupt zu Behinderungen auf der Rheinuferstraße kommen werde. Sie halte es daher für leichtsinnig, viele Millionen Euro für einen evtl. nicht benötigten Tunnel vorzusehen; aus ihrer Sicht sollte vielmehr in die dringend erforderliche ÖPNV-Anbindung des Rheinauhafens investiert werden.

Bezug nehmend auf die von RM Kron aufgeworfenen Fragen legt BG Streitberger dar, dass es zwei denkbare Tunnelvarianten gebe: Die „kurze“ Variante, die städtebaulich sehr problematisch sei, schlage er unter keinen Umständen vor; sie koste ca. 60 Mio. €. Die längere Variante sei städtebaulich auch problematisch, habe aber den positiven Effekt, dass eine Grünverbindung über die Straße zum Rhein hin angelegt werden könnte; für diese müsse ca. 80 Mio. € veranschlagt werden. Die Maßnahme sei grundsätzlich förderfähig nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Die Kosten müssten sich zu jeweils einem Drittel der Bund, der Eisenbahnträger sowie die Stadt teilen. Die Kostenanteile des Eisenbahnträgers sowie der Stadt seien darüber hinaus auch noch nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähig; letztendlich verursache die große Tunnelvariante Kosten i.H.v. ca. 20 Mio. €. Die Verwaltung präferiere jedoch aus gutem Grund nicht die Tunnelvarianten, da diese Maßnahme aus seiner Sicht einen nicht wieder gut zu machenden Eingriff in das Rheinufer, in die Allee, darstellen würde und das Gutachten zudem die Nichtnotwendigkeit nachweise.

Ergänzend zu diesen Ausführungen stellt Herr Reinarz, Vorstandsmitglied der KVB AG, klar, dass die Ausschreibung für die zweite Baustufe bereits - nach der Sondersitzung am 11.06.2008 – erfolgen musste und der Submissionstermin auf den 04.09.2008 festgelegt wurde. Aufgrund von Vergaberügen einzelner Anbieter sei dieser Termin jedoch auf den 25.09.2008 verschoben worden. Spätestens Anfang Oktober d.J. müsse die Vergabe durchgeführt werden, um einen Baubeginn am ersten Werktag in 2009 zu ermöglichen. Hinsichtlich der in Rede stehenden Tunnellösungen habe die KVB zwischenzeitlich eine Baugrunduntersuchung bzw. ein Erdbaugutachten in größerer Tiefe sowie eine detaillierte Ausführungsplanung incl. einer Abstimmung mit den Leitungsträgern durchgeführt. Im Ergebnis könne er bekannt geben, dass hierdurch die Kosten für die Vorsorgeleistung von 2,7 Mio. € auf 5,08 Mio. € und die Kosten für die Hauptleistung – ohne Kanalbau - von 56,6 Mio. € auf 49,81 Mio. € konkretisiert werden können und sich somit eine Gesamtsumme von 54,89 Mio. € brutto, also 4 Mio. € weniger als im Juni mitgeteilt, ergeben würde. Auf Nachfrage des Ausschussvorsitzenden Möring bestätigt er, dass die Entscheidung, ob mit Vorleistung oder ohne Vorleistungen zu bauen, für die KVB AG keinen Unterschied im Hinblick auf einzuhaltende Termine ausmache, da sie auf beide Varianten vorbereitet sei.

RM Kron bedankt sich zunächst für diese Erläuterungen und merkt an, dass die SPD-Fraktion das Gutachten nicht anzweifle und daher grundsätzlich zum Verwaltungsvorschlag tendiere. Aufgrund der Komplexität der Thematik schliesse seine Fraktion sich jedoch dem Vorschlag, eine weitere Sondersitzung vor der kommenden Ratssitzung durchzuführen, an. Heute sollte die Beschlussfassung ohne Votum zurückgestellt werden.

Ausschussvorsitzender Möring fasst die Diskussion und Erläuterungen dahingehend zusammen, dass am 25.09.2008 zwingend eine Entscheidung hinsichtlich etwaiger Vorsorgeleistungen für den Bau eines Tunnels getroffen werden müsse, um die Vergabeentscheidung termingerecht zu ermöglichen. Die Entscheidung selber, ob letztendlich eine Tunnellösung oder eine Aufweitung der Rheinuferstraße als zeitnahe Verbesserungsmaßnahme gewollt sei, könne hingegen nach seinem Verständnis auch „erst“ in zwei oder drei Monaten getroffen werden.

BG Streitberger bestätigt diese Ausführungen; sollte am kommenden Donnerstag eine Entscheidung zur Vergabe ohne Vorsorgeleistungen getroffen werden, sei der Bau eines Tunnels für die nächsten Jahrzehnte ausgeschlossen. Die Verwaltung werde dann sorgfältig die Aufweitung der Rheinuferstraße beplanen. Anschließend müsse hierüber eine separate Entscheidung herbeigeführt werden.

Herr Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, weist abschließend darauf hin, dass auch bei einem Zehn-Minuten-Takt und ohne Berücksichtigung der dritten Baustufe schlechte Verkehrsverhältnisse zu erwarten seien (*vgl. hierzu S. 28 des Gutachtens*). Insofern sei bei einem Beschluss zur Aufweitung der Rheinuferstraße ein zügiges Handeln und Schaffung von Planrecht empfehlenswert.

Ausschussvorsitzender Möring bittet die Verwaltung, in der kommenden Sondersitzung hierzu den zeitlichen Rahmen – vom Beginn der Planungsarbeit bis zur Auftragsvergabe - konkreter zu benennen. Anschließend stellt er den einvernehmlichen Vorschlag, die Voten der Bezirksvertretungen abzuwarten und die hiesige Beschlussfassung ohne Votum bis zur Sondersitzung am 25.09.2008 zurückzustellen, zur Abstimmung.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss verweist die Vorlage mit Wortbeiträgen zunächst in die Bezirksvertretungen Innenstadt und Rodenkirchen zur Anhörung und stellt seine Beschlussfassung ohne Votum zurück bis zur Sondersitzung am 25.09.2008.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig zugestimmt