

Handwritten signature in red ink
Stadt Köln

Eingang 08. AUG. 2011

VI | *Handwritten signature in blue ink*
Der Oberbürgermeister

Handwritten initials and date: b.R. 029/11

Herrn
Oberbürgermeister Jürgen Roters
Köln
Rathaus

Köln, den 7. August 2011

**Einwohnerantrag für eine Troglösung bei der Querung der Nord-Süd-Bahn
(Linie 16) über die Rheinuferstraße**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Anbei übersenden wir Ihnen circa 4500 Unterschriften von Kölnerinnen und Kölnern, die den umgehenden Bau des Troges fordern. In der Anlage finden Sie nochmals eine umfangreiche Begründung zur Information auch der Ratsgremien.

Bitte teilen Sie uns das weitere Verfahren und den Beratungsgang mit den entsprechenden Terminen mit, damit wir unsere Mitglieder informieren können.

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature of Dieter Marezky
Dieter Marezky

Anlagen

Gegründet 1964: „Bürgerverein der Gemeinde Rodenkirchen/Rh. e.V.“

Die Bürgervereine Rodenkirchen, Bayenthal-Marienburg und Zollstock teilen mit:

Hintergrundinformationen, Fakten und Forderungen zur Querung der Nord-Süd Bahn am Rheinufer in Höhe der Südbrücke

08.08.2011

Der letzte **Ratsbeschluss vom 25.11.2010** belässt es bei **Zweispurigkeit der Rheinuferstraße mit niveaugleicher Querung** durch die geplante Nord-Süd-Bahn. Das ist zwar planfestgestellt. Die kreuzende Querung ist aber leider höchst problematisch.

Eine Lösung des Problems wäre Kreuzungsfreiheit mit Abtauchung der Rheinuferstraße unter der Bahn hindurch (Troglösung).

Als Ergänzung zum Ratsbeschluss wird diese Möglichkeit durch eine Trageplatte für die Straßenbahnschienen zwar offen gehalten. Die Lösung selbst ist aber bisher nicht beschlossen, sondern auf unbestimmte Zeit weggeschoben.

Gibt es noch Alternativen?

Die Stadtbahn (also nicht die Straße) höher oder tiefer, d.h. in einen Tunnel oder in eine Überführung, zu legen, wäre technisch aufwändiger und würde zu einem neuen Planfeststellungsverfahren führen, dessen Ausgang ungewiss ist. Es ist deshalb keine Alternative.

Eine Lösung wie am Ubierring mit Ausbau der Rheinuferstraße auf drei Fahrspuren, ist ebenfalls keine Alternative, da die Bahn bis 55 Sekunden längere Querungszeiten beanspruchen müsste (Anderenfalls könnte die Stadt die hohen Zuschüsse nicht behalten). Massive Staus für den KFZ-Verkehr wären die Folge. Außerdem bedeutete das **die Vernichtung der Baumalleen**, das Anlegen neuer Abbiege- und Umfahrungsspuren für die Erschließung der anliegenden Grundstücke und die Verlegung des Fuß- und Radweges in Richtung Innenstadt auf die Rheinseite der Hochwasserschutzanlage.

Die von der Stadt beauftragten Gutachter betonen: „Trotz aller Maßnahmen wird kein zufriedenstellender Verkehrsablauf erreicht. Dieser ist aufgrund der vorhandenen Randbedingungen, die bei einem 5-Min.-Takt in fast jedem Umlauf zu teilweise massiven Störungen führen, **nur mit einer planfreien Lösung (= kreuzungsfrei) erreichbar.**“

Schon heute liegt laut Gutachten die Auslastung der Rheinuferstraße auf Höhe der Südbrücke zu den Verkehrsspitzenzeiten regelmäßig über 90 %. Jede Störung führt daher nicht nur zu großen Staus, sondern auch zu starken Ausweichverkehren in die anliegenden Stadtteile Marienburg und Bayenthal bis hin zu Zollstock.

Die einzige Lösung für eine schnelle neue Nord-Süd-Bahn ohne PKW Stau und ohne die Nachbarviertelbelastung **ist die kreuzungsfreie Führung** mit dem Bau eines Troges für die Rheinuferstraße unter der Südbrücke und der Bahn hindurch.

Der letzte Ratsbeschluss muss dringend korrigiert und die Troglösung beschlossen werden, bevor die erste Bahn hier quert.

Bislang hat die Verwaltung den Ratsbeschluss vom 10.2.2009, Punkt 3 (Vorschlag von Maßnahmen, die zu einer Entlastung des Verkehrs auf der Rheinuferstraße führen – z.B. den Durchgangsverkehr zu verdrängen (wohin?)) nicht erledigt und am 29.6.2010 mitgeteilt: „Die geforderte Untersuchung ist sehr umfangreich, da sie ... das gesamte Stadtgebiet der Stadt Köln betrifft. ... die Verwaltung (sieht) derzeit keine Möglichkeit, eine derartige Untersuchung zu beauftragen.“ Das sagt der Stadtplaner Bernd Streitberger und er unterstreicht auch, dass eine solche Untersuchung sinnvoll sei, dass aber die Finanzmittel dafür fehlen.

Wir fordern dringend für die Gesamtstadt Köln entsprechende, sorgfältig erarbeitete Verkehrssimulationen erstellen zu lassen, denn das Thema Verkehr ist eines der Topthemen der Kölner Bürgerinnen und Bürger.

Wichtige Einzelheiten des neuen Gutachtens (Büro Geiger und Hamburgier vom 15.10.2010) zur Querung der Stadtbahn über die Rheinuferstraße sind:

1. Die Daten sind auf das Jahr 2020 hochgerechnet. Die Abnahme des Individualverkehrs durch Umstieg auf die Bahn ist berücksichtigt.
2. Die bisher vorgesehene BÜSTRA-Lösung (Eisenbahnvorrangschaltung) führt in allen Fällen zu den höchsten Staulängen, die i. d. R. über die Grenzen des Simulationsgebiets hinausgehen. Von einem Einsatz dieser Anlage wird daher erneut dringend abgeraten.
3. Durch die jetzt vorgesehene VS-Anlage (Ampel) wird aufgrund der kürzeren Sperrzeiten für den IV (Individualverkehr) eine Verbesserung erreicht. Der 10-Min.-Takt führt aber auch mit VS-Anlage sowohl morgens stadteinwärts, besonders aber nachmittags stadtauswärts zu stärkeren Störungen und langen Stauungen.
4. Mit Eröffnung der Nord-Süd Stadtbahn wird ein Fahrgastanstieg erwartet, der den 5-Min.-Takt der Bahn erforderlich macht, da die Spitzenbelastbarkeit im 10-Min.-Takt überschritten wird. Dies führt zu massiven, nicht akzeptablen Störungen und Stauungen bis über die Grenzen der simulierten Strecken. Dies gilt unabhängig von der Steuerung.
5. In den 5-Min.-Takten treten 20 Sperrzeiten pro Stunde auf; das heißt, von 60 Minuten sind über 20 Minuten die Ampeln an dieser Stelle rot. Eine niveaugleiche Kreuzung bewirkt dadurch auch bei dreispuriger Erweiterung für die 5-Min.-Takte sehr hohe Dauerstaus am Morgen und Spätnachmittag mit regelmäßig über mehr als einem Kilometer Länge. Ein 5-Min.-Takt der Bahn ist mit keiner der untersuchten Steuerungen abzuwickeln.
6. Der zusätzlich geprüfte Ansatz, bei einem 5-Min.-Takt nur jede 2. Bahn über die Querung an der Südbrücke fahren zu lassen und die anderen über den Ubierring, führt zu schlechteren Ergebnissen als bei einem 10-Min.-Takt, da neben den Störungen an der Südbrücke zusätzliche Störungen am Ubierring auftreten. Das gilt auch mit einer Verbreiterung auf drei Spuren.

Wir stellen gemäß dem jetzt gültigen Ratsbeschluss fest:

1. Aus den Staulängen vor der Ampel ergeben sich allein auf der Rheinuferstrasse, ohne die Seitenstaus, werktäglich mehr als ca. 2.000 Stauzeiten für die PKWs.
2. Der Zeitvorteil der Bahn wird damit zu Lasten eines mindestens gleichen Zeitnachteils für die PKWs erkaufte.

3. Der Dauerstau verlagert darüber hinaus Durchgangsverkehr in alle angebundenen und benachbarten Hauptstraßen. Der Bonner Kreisel ist jetzt schon überlastet. Die Bonner Straße ist hoch belastet. Auch die entfernter liegenden Straßen wie die Vorgebirgsstraße und die Brühler Straße bekommen mehr Verkehr.
4. **Die Staus, im Norden regelmäßig weiter als bis zum Hotel Maritim und im Süden weiter als bis zur Marienburger Straße**, verdrängen außerdem täglich **zusätzlich ca. 10 000 KFZ Durchgangsverkehr** in alle anliegenden aber auch in entferntere **Wohnviertel**.
5. Das Ergebnis davon sind Lärm, Dreck und Gesundheitsbeeinträchtigungen mit den entsprechenden Abwertungen von Lebens- und Stadtqualität zu Lasten der Anlieger.

Wir folgern daraus:

1. Unter dem Strich hat die Investition von über eine Milliarde Euro in die U-Bahn nach deren Start eine **Negativrendite**, wenn sie mit einer **niveaugleichen** Verkehrsführung d.h. einer Ampel ausgeführt wird.
2. Anders ausgedrückt bedeutet das: Der Kfz-Verkehr würde bewusst und vorsätzlich benachteiligt, der Kölner Süden von der Innenstadt abgeschnitten und die Wohnqualität der anliegenden Viertel massiv beeinträchtigt.
3. Um die Situation akzeptabel weiter zu entwickeln, muss die Troglösung für die Rheinuferstraße beschlossen werden.

Deshalb appellieren wir an den Rat der Stadt Köln als Bürger dieser Stadt:

1. Beenden Sie ein weiteres, fahrlässiges und unverantwortliches Hinhalten der Entscheidung für eine Troglösung. Die Querungsproblematik ist nun schon seit drei Jahren bekannt und in der Diskussion. Für einen zeitgerechten Weiterbau sind die Weichen rechtzeitig zu stellen.
2. Bedenken Sie, dass Köln nach 2020 im Süden noch weiter wächst. Wir erwarten von Ihnen eine nachhaltige Lösung, die im Konzept die Zukunft einschließt.
3. Bedenken Sie weiter, dass auch in Zukunft der Individualverkehr und der ÖPNV nebeneinander benötigt werden, um den Primärenergieverbrauch zu minimieren.

Wir können unsere Mitglieder gerne auffordern, für eine Demonstration zur Verfügung zu stehen, bei der deutlich wird, welche Folgen es haben wird, wenn alle 3 Minuten die Rheinuferstraße für über 1 Minute gesperrt ist. Nach dem 23. November 2010 haben wir mit hoher Zustimmung der Bürger die Unterschriften für unseren Einwohnerantrag nach § 25 der Gemeindeordnung NRW, der sich für die Troglösung der Rheinuferstraße ausspricht, gesammelt.

Für die Bürgervereine

Dieter Marezky

Bürgervereinigung
Rodenkirchen e.V.

Dr. Hartmut Hammer

Bürgerverein
Bayenthal-Marienburg e.V.

Karlheinz Steimel

Allgemeiner Bürgerverein
Köln-Zollstock e.V.