

Nord-Süd-Bahn

Gutachten warnt vor Rheinufer-Staus

Von Peter Berger und Matthias Pesch, 05.11.10, 10:13h, aktualisiert 08.11.10, 10:55h

Ein Gutachten zur geplanten Straßenkreuzung der Nord-Süd-Stadtbahn an der Südbrücke liefert erschreckende Ergebnisse: Im schlimmsten Fall drohen kilometerlange Staus, die bis zur Zoobrücke zurückreichen.



Wenn die neue U-Bahn die Rheinuferstraße ebenerdig quert, droht ein Verkehrskollaps. (Archivbild: Worrying)



Wenn die neue U-Bahn die Rheinuferstraße ebenerdig quert, droht ein Verkehrskollaps. (Archivbild: Worrying)

Innenstadt/Bayenthal - *Bericht vom 5.11.2010*

Sollte die neue Nord-Süd-Stadtbahn die Rheinuferstraße in Höhe der Südbrücke wie bisher geplant ebenerdig kreuzen, wird das im Berufsverkehr zu Staus führen. Und zwar nicht nur bei der bisher geplanten Ampelschaltung, bei der die Bahn Vorfahrt hat. Selbst eine flexible Lösung mit kürzeren Wartezeiten für die Autofahrer würde Staus nicht verhindern.

Zu dem Resultat kommt ein Verkehrsgutachten, das die Stadt in Auftrag gegeben hat. Je nach Variante könnte sich der Verkehr von Süden als auch aus Richtung Innenstadt um mehr als 1,3 Kilometer zurückstauen. Im schlechtesten Fall könnte es zu einer Schlange von 5,24 Kilometern kommen: Der Verkehr staute sich nachmittags auf der Rheinuferstraße bis zur Zoobrücke zurück.

Gutachter plädieren für Straßen-Erweiterung

Die Stadt will dennoch an ihrer Planung festhalten und auf den viel diskutierten Bau einer Straßenunterführung verzichten. Diese würde nach groben Schätzungen 60 Millionen Euro kosten und vom Land nicht bezuschusst werden. Die Ergebnisse des Gutachtens lassen den Verkehrsplanern wenig Möglichkeiten. Die uneingeschränkte Vorfahrt der Stadtbahn an der ebenerdigen Kreuzung mit der Rheinuferstraße würde dazu führen, dass der Autoverkehr bereits zusammenbräche, wenn die Bahnen im Zehn-Minuten-Takt führen. Bei einem durchgehenden Fünf-Minuten-Takt würde der Verkehr selbst dann zum Erliegen kommen, wenn die Vorfahrt der Stadtbahn eingeschränkt wäre. Um das zu vermeiden, schlagen die Gutachter vor, den Stauraum vor der Kreuzung auf sechs Spuren zu erweitern.

Die Gutachter haben bei ihrer Bewertung einen Fall gar nicht berücksichtigt: dass die neue Stadtbahn, die mehr als eine Milliarde Euro kosten wird, zusätzliche Fahrgäste anziehen wird.

Rheinuferstrasse

Kontroverse um Ampel-Lösung

Von Peter Berger und Matthias Pesch, 06.11.10, 09:17h, aktualisiert 08.11.10, 10:58h

Die Linie 15 könnte künftig weiter bis nach Rodenkirchen fahren. Damit sollen Staus verringert werden. Diesen Vorschlag hat die Verwaltung in die Diskussion über die künftige Kreuzung der Nord-Süd-Stadtbahn mit der Rheinuferstraße eingebracht.



Der Stau scheint programmiert: Direkt neben der Südbrücke soll die Bahn ebenerdig die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worryng)

Die Nord-Süd-U-Bahn



Die Nord-Süd-Bahn und die neue Strecke der Linie 16. (Grafik: Groo)



Hier beginnt die neue Nord-Süd-Stadtbahn: Am Breslauer Platz wird schon Werbung für die künftige Verbindung gemacht. (Bild: Worring)





Köln - Bericht vom 6.11.2010

Die Verwaltung bringt einen weiteren Vorschlag in die Diskussion über die künftige Kreuzung der Nord-Süd-Stadtbahn mit der Rheinuferstraße ein: Die Linie 15 könnte von ihrer jetzigen Endhaltestelle Ubierring weiter bis nach Rodenkirchen fahren. Ein Vorteil aus Sicht der Stadt: Sie könnte damit in den Hauptverkehrszeiten die Linie 16 entlasten, die durch den neuen Nord-Süd-Bahn-Tunnel fahren wird. Auf diese Weise könnten die Staus verringert werden, die erwartet werden, wenn die Stadtbahnen die viel befahrene Rheinuferstraße queren.

Die Stadt reagiert damit auf ein Verkehrsgutachten, das erhebliche Staus auf der Rheinuferstraße prognostiziert. Und zwar nicht nur bei der bisher geplanten Ampelschaltung, die der Bahn grundsätzlich Vorfahrt einräumt, sondern auch bei einer flexibleren Lösung, bei der die Wartezeiten für Autos kürzer sind. Selbst dann, so das Gutachten, wären bei einem Fünf-Minuten-Takt der Bahnen lange Schlangen die Folge - ein sechsspüriger Ausbau der Rheinuferstraße wäre „zur Vermeidung eines Verkehrskollapses“ nötig.

Nichtsdestotrotz schlägt die Verwaltung eben diese flexible Ampelschaltung vor und sorgt damit in der Politik für kontroverse Reaktionen. CDU und FDP sehen sich durch das Gutachten in ihrer seit langem erhobenen Forderung bestärkt, die Rheinuferstraße unter der Bahn hindurchzuführen. „Ohne eine Tunnellösung bekommen wir eine katastrophale Situation“, sagt Karsten Möring, verkehrspolitischer Sprecher der CDU. Es sei „völlig unverantwortlich“, wenn jetzt nicht der Bau einer Stützkonstruktion beschlossen und realisiert würde, ohne die später eine Tieferlegung der Straße (rund 60 Millionen Euro) deutlich teurer würde und nur mit einer längeren Stilllegung der Trasse möglich wäre. Möring weist zudem darauf hin, dass die im Gutachten prognostizierten Staus tatsächlich länger würden - die Gutachter hätten die Schlangen nicht von der Bahnkreuzung an bemessen, sondern von den nächsten Kreuzungen Ubierring und Schönhauser Straße.

„Wenn das Chaos ausbricht, müssen wir neu überlegen“

„Wir haben ein Jahr Zeit verloren. Oberbürgermeister Jürgen Roters hat mit seiner Aussage, eine flexible Ampelschaltung würde die Probleme lösen, eine Nebelkerze geworfen“, sagt FDP-Fraktionschef Ralph Sterck. Zu einer Straßenunterführung gebe es keine Alternative. „Wir wollen den Tunnel und werden uns nicht länger bequatschen lassen.“ Das Land dürfe Köln bei der Finanzierung nicht im Stich lassen. Ob eine Verlängerung der Linie 15 Richtung Rodenkirchen vom Ubierring über die alte Rheintrasse Sinn mache, müsse man unabhängig von der Tunnellösung entscheiden. Ebenerdige Bahnübergänge seien einfach nicht mehr zeitgemäß.

Ob Union und Liberale mit ihrer Forderung allerdings eine Mehrheit finden, ist fraglich. Bettina Tull von den Grünen ist „froh, dass wir mit der flexiblen Ampellösung einen großen Schritt weiter sind“. Sie sieht die Ergebnisse des Gutachtens „weniger dramatisch“. Zudem hätten die Experten nicht die Tatsache berücksichtigt, dass Autofahrer auf die Bahn umstiegen und sich die Verkehrslage dadurch entspanne. Tull: „Wir gucken uns die Situation an, wenn die Bahn fährt, und wenn dann das Chaos ausbrechen sollte, dann müssen wir neu überlegen.“

Auch für Susana dos Santos Hermann (SPD) bringt eine flexible Ampelschaltung „über den Tag gesehen erhebliche Verbesserungen“. Die Spitzenzeiten könnten allerdings Probleme bereiten. „Da müssen wir uns genau ansehen, was wir tun können, um für Entlastung zu sorgen“, so die Ratsfrau. Die SPD sei „offen, alle Vorschläge zu prüfen, ob sie „verkehrlich sinnvoll, finanziell machbar und städtebaulich akzeptabel“ seien. Eine Tunnellösung sei da nicht von vorneherein ausgeschlossen.

KVB braucht schnelles Signal

Von Peter Berger, 07.11.10, 19:22h, aktualisiert 08.11.10, 10:59h

Es stellt sich die Frage, ob die KVB bei der Kreuzung der Nord-Süd-Stadtbahn an der Rheinuferstraße den möglichen Bau eines Straßentunnels berücksichtigen soll. Fünf Millionen Euro mehr müsste für das Offenhalten dieser Option investiert werden.



Der Stau scheint programmiert: Direkt neben der Südbrücke soll die Bahn ebenerdig die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worrying)



Der Stau scheint programmiert: Direkt neben der Südbrücke soll die Bahn ebenerdig die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worrying)

Köln - Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) brauchen bis Ende November ein Signal der Politik, ob sie bei der Kreuzung der Nord-Süd-Stadtbahn an der Rheinuferstraße doch den möglichen Bau eines Straßentunnels berücksichtigen sollen. Ein von der Stadt in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten war zu dem Ergebnis gekommen, dass es vor allem bei einem Fünf-Minuten-Takt zu erheblichen Staus kommen wird, wenn die Bahn die Straße ebenerdig kreuzt. Auch beim Zehn-Minuten-Takt sei mit zusätzlichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen.

Die KVB müsste bei den vorbereitenden Arbeiten für die Kreuzung, die im Januar 2011 ausgeschrieben werden müssen, rund fünf Millionen Euro mehr in zusätzliche Fundamente investieren, um die Tunnel-Option offen zu halten. Geld, das umsonst ausgegeben wäre, sollte der Straßentunnel dann doch nicht gebaut werden. „Wir haben die Ausschreibung bereits etwas hinausgezögert. Sie hätte eigentlich im Oktober erfolgen müssen“, sagte KVB-Vorstandssprecher Jürgen Fenske dem „Kölner Stadt-Anzeiger“.

Aus dem politischen Streit um die Tunnellösung, der von CDU und FDP gefordert wird, werde sich

die KVB heraushalten. „Wir haben zur Kenntnis genommen, dass die Kombination eines Fünf-Minuten-Takts mit einer ebenerdigen Kreuzung nicht funktioniert.“ Auf Dauer sei ein Fünf-Minuten-Takt auf der neuen Stadtbahnlinie nicht unrealistisch. „Wir sind immer davon ausgegangen, dass die neue U-Bahn uns auch mehr Fahrgäste bringen wird.“

Man habe jetzt den Auftrag, die Verlängerung der Linie 15 vom Ubierring über die alte Trasse am Rheinufer bis nach Rodenkirchen zu prüfen. Dies hatte die Stadtverwaltung vorgeschlagen, um die Linie 16 zu den Hauptverkehrszeiten zu entlasten. „Das werden wir jetzt untersuchen“, sagte Fenske. In der ursprünglichen Planung war die Trasse zwischen der Schönhauser Straße bis zum Ubierring nur als Betriebs- und Ausweichgleis vorgesehen.

Die Verlängerung der Linie 15 nach Rodenkirchen, sie endet derzeit am Ubierring, lässt sich laut Fenske ohne bauliche Veränderungen nicht verwirklichen. Er wollte der Untersuchung nicht vorgreifen, es stehe aber jetzt schon fest, dass man in Rodenkirchen eine neue Wendeanlage bauen und die Haltestellen auf der alten Rheinufertrasse für den Betrieb von Hoch- und Niederflurbahnen umrüsten müsse. Ob sich das alles für den Betrieb rechne und welches Fahrgastpotenzial eine verlängerte Linie 15 habe, werde man jetzt ermitteln.

- 10.11.2010



Verkehrsausschuss will bald über Kreuzung entscheiden

Am Dienstag hat der Verkehrsausschuss getagt. Wer mehr darüber wissen möchte, was dort kontrovers diskutiert wurde und welche Unterlagen die Stadt noch nicht eingereicht hat, der findet die Infos im verlinkten Artikel des Stadtanzeigers. Wichtigste Info aus meiner Sicht: Der Verkehrsausschuss will am 25. November über die geplante Kreuzung der Nord-Süd-Stadtbahn mit der Rheinuferstraße entscheiden! Nicht mehr viel Zeit, eine Entscheidung zu treffen, die nichts verbaut, die Bäume nicht gefährdet und genausowenig die Milliardenzuschüsse und vermeidet, dass es eine stauprovozierende ebenerdige Kreuzung auf der vielbefahrenen Rheinuferstraße gibt.

[Genehmigung steht noch aus](#)

[Und immer wieder...](#)

08.11.2010, 14.20 Uhr, [Realist60](#)



... stelle ich mir die Frage, wie hier geplant wurde!

Die Querung der Rheinuferstraße, wie auch immer, stand doch wohl angesichts der Trassenführung

ohnehin fest. Wie kommt es dann, dass dieser wesentliche Gesichtspunkt nicht von Anbeginn an fester Bestandteil der Planung wurde, sei es als oberirdische Lösung oder als Tunnel?

Jeder private Bauherr, der seiner Bank mit einer solchen Bauplanung käme, würde doch wieder vor die Tür gesetzt!

Aber wo das Geld anderer Leute ausgegeben wird, hat man solche Sorgfalt offenbar nicht nötig.

Typisch für öffentliche Bauvorhaben ganz allgemein! Man glaube nur nicht, dass man hier ein rein kölsches Problem vor sich hat!

[Der Stau scheint programmiert](#)

07.11.2010, 23.33 Uhr, [elbe3000](#)



Ich kann nicht glauben, dass das Gutachten die absolute Wahrheit darstellt. Die Linie 16 fährt zwar nur alle 20 Minuten, kreuzt dabei aber die große Kreuzung Ubierring/Agrippinaufer ohne das dort deswegen Staus zu vermerken wähen. Warum bitte soll es nur wenige 100m weiter zum Stau-Chaos kommen, selbst bei höher Taktung. Und selbst wenn es sich an einer Appellösung stauen sollte, es ist ja nicht so, dass die Rheinuferstraße ansonsten Staufrei wäre. Der tägliche Gesamtstau verschiebt sich etwas, in der Summe wird er wohl gleich bleiben. Die Antistau Lösung für geplagte Autofahrer wäre mit eben jener schlimmen Stauverursachenden Stadtbahn zu fahren. Die 60 Mio (+ zig extra-Mio Kölner Zuschlag) für einen Tunnelbau braucht die Stadt dringend an anderen Stellen wie Kita, Kultur etc. Merkwürdig, dass der KSTA das Gutachten so gar nicht in Frage stellt, außer dem vagen "Der Stau -scheint- programmiert"

1.Reaktion des "Netzwerk Bürger für Bäume" zum neuen Gutachten

Neue Lage: Das erneute Verkehrsgutachten liegt vor. Es bestätigt die Erwartung gravierender Staus auch für den Fall, dass die BÜSTRA (Bahnübergangssteuerungsanlage nach Eisenbahnkreuzungsgesetz) durch eine VSA (Verkehrssignalanlage) an der Südbrücke ersetzt werden kann.

Die Position des Netzwerks BÜRGER für BÄUME ist unverändert. Wir fordern langfristig die Minimalvariante einer niveaungleichen Querung in Form einer Troglösung, möglichst kurz und möglichst schmal. Kurzfristig sind dazu vorbereitende Maßnahmen zur späteren Tieferlegung der Straße unter Aufrechterhaltung des KVB- Betriebes zwingend erforderlich. Alles Andere wäre verantwortungslos. Wir streiten für Baumschutz im Ausgleich berechtigter Interessen. Wir lassen nicht zu, dass unser Anliegen, der Schutz von Bäumen, für verkehrspolitischen Dogmatismus instrumentalisiert wird. Bäume und Verkehr schließen sich nicht aus.

Wir erwarten, dass die Verwaltung endlich eine Minimalvariante plant und kostenschätzt, was bisher entgegen anderslautender Behauptungen des Baudezernenten, nicht erfolgt ist. Die Auffassung des Baudezernenten, Tröge seien Stadtzerstörung, teilen wir nicht. Stadtzerstörung in einer Stadt ist alles, was nicht den Menschen dient, die in ihr leben. Staus, egal ob lang und schmal oder kurz und breit gehören nicht dazu, sie gehören nicht zu den Zuständen oder Dingen, die Menschen dienen, ob in der Stadt oder anderswo. Es geht auch um eine vernünftige Partnerschaft von MIV und ÖPNV, beides eingerahmt von stadtbildprägendem und feinstaubbindendem Baumbestand.

Wir fordern ständig, engagiert und wiederkehrend weiteren Straßenbaumbestand und das Schließen von Lücken, die durch Fällungen entstanden sind, aber wir akzeptieren, dass Mobilität in einer

Großstadt wesentlicher Bestandteil einer funktionierenden Infrastruktur ist und bleiben muss.

Freundliche Grüße

Harald von der Stein

Netzwerk BÜRGER für BÄUME

Nord-Süd-Bahn

Genehmigung steht noch aus

Von Matthias Pesch, 10.11.10, 08:10h

Die Kontroverse um die künftige Kreuzung der Nord-Süd-Bahn mit der Rheinuferstraße hält an: Die Bezirksregierung Düsseldorf mahnt fehlende Gutachten an. Der Verkehrsausschuss will in einer Sondersitzung über die Verkehrsführung entscheiden.



An der Südbrücke soll die U-Bahn die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worring)



An der Südbrücke soll die U-Bahn die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worryng)

Innenstadt - Die künftige Kreuzung der Nord- Süd-Stadtbahn mit der Rheinuferstraße sorgt weiter für Diskussionsstoff. Vonseiten der Bezirksregierung Düsseldorf als Technischer Aufsichtsbehörde gibt es derzeit noch keine Genehmigung für die Ampellösung, die die Kölner Stadtverwaltung an dieser Kreuzung realisieren will. „Uns fehlen die Langfassung des jüngsten Verkehrsgutachtens so wie weitere Details“, sagte Behörden-Sprecher Bernd Hamacher auf Anfrage. „Vorher können wir weder unsere Zustimmung erteilen noch verweigern.“

Dabei war die entsprechende Verwaltungsvorlage am Diens tag bereits Thema im Verkehrsausschuss. Sie sieht eine flexible Ampelschaltung vor statt der ursprünglich geplanten starren Regelung mit langen Wartezeiten für Autofahrer. Ob auf diese Weise die erwarteten Staus reduziert werden können, darüber ist eine heftige politische Kontroverse entbrannt.

Ein Gutachten war zu dem Ergebnis gekommen, dass eine ebenerdige Kreuzung mit der Bahn erhebliche Staus auf der Rheinuferstraße produzieren werde. Bei einer starren Ampelregelung brähe demnach der Verkehr zusammen, aber auch eine flexible Lösung würde für erhebliche Behinderungen sorgen. Erst recht, wenn die Bahnen im Fünf-Minuten-Takt fahren.

Ein Brief der Nahverkehr Rheinland GmbH, Zuschussgeberin für das Milliardenprojekt Nord-Süd-Stadtbahn, sorgte gestern für Irritationen im Verkehrsausschuss. Wie Verkehrsdezernent Bernd Streitberger erläuterte, bezieht sich dieser Brief unter anderem auf den Vorschlag der Verwaltung, eine mögliche Verlängerung der Linie 15 bis Rodenkirchen zu prüfen.

Die könnte in den Hauptverkehrszeiten auch die Linie 16 entlasten, dann müssten die geplanten „Verstärkerzüge“ nicht durch den Tunnel fahren. Der NVR weist die Stadt nun aber darauf hin, dass eine solche Lösung den volkswirtschaftlichen Nutzen der Nord-Süd-Stadtbahn negativ beeinflussen

könnte - das hätte im schlimmsten Fall die Rückzahlung von Bundes- und Landeszuschüssen zur Folge.

Im Verkehrsausschuss machten die Parteien noch einmal ihre Positionen deutlich: CDU und FDP plädieren dafür, die Rheinuferstraße unter den Bahngleisen hindurchzuführen und für eine solche Lösung jetzt die notwendigen, fünf Millionen Euro teuren Vorarbeiten zu veranlassen.

Die Grünen wollen die auch von der Verwaltung favorisierte flexible Ampelschaltung; auch die SPD sieht in einer solchen Lösung eine deutliche Verbesserung, will allerdings auch andere Möglichkeiten zur Entlastung des Verkehrs nicht ausschließen. Die Entscheidung soll in einer Sondersitzung am 25. November fallen.

Einladung der BISA ins Stollwerck

Am 25.11.2010 steht im Rat eine wichtige Entscheidung über Zukunft der Lindenalle an der Rheinuferstraße an. Der Oberbürgermeister hat die Querung der Rheinuferstraße durch die KVB dem Stadtrat für den 25.11.2010 wieder auf die Tagesordnung gesetzt. Deshalb lädt die BISA am Sonntag, dem 21.11.2010, vier Tage vor der Ratssitzung, zur Diskussion ein. Die Versammlung findet von 17.00 – 19.00 Uhr im Bürgerhaus Stollwerck (Dreikönigenstr. 23, 59678 Köln) im Raum 416 statt. Alle sind herzlich eingeladen!

Rheinufertunnel

SPD will Weg nicht verbauen

Erstellt 12.11.10, 23:29h

Für die Kreuzung von Rheinuferstraße und der neuen Stadtbahn-Linie stellt auch die SPD die Weichen für einen möglichen Bahntunnel. Vorher sollten jedoch Alternativen geprüft werden. Die Grünen bleiben bei ihrer Entscheidung für die Ampellösung.



Eine Tunnellösung für die Querung der Nord-Süd-Stadtbahn könnte nach dieser Darstellung etwa so aussehen. (Animation: Stadt Köln)



Eine Tunnellösung für die Querung der Nord-Süd-Stadtbahn könnte nach dieser Darstellung etwa so aussehen. (Animation: Stadt Köln)

Nun stellt auch die SPD die Weichen für den möglichen Bau eines Tunnels im Bereich der Kreuzung von Rheinuferstraße und neuer Stadtbahn-Linie. Entsprechende Vorkehrungen, das hat die Fraktion jetzt einstimmig entschieden, sollen getroffen werden. Bevor eine Entscheidung über den Bau gefällt werde, müssten aber andere Strategien gegen den prognostizierten Stau vor den Bahngleisen in der Praxis geprüft werden, unterstreicht SPD-Verkehrsexpertin Susana dos Santos Hermann.

Zu den zwischen SPD und Grünen vereinbarten Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung gehören die Führung der Buslinie 106 zum Hauptbahnhof / Breslauer Platz, das Unterbinden von Lkw-Durchgangsverkehr und die Einrichtung einer Wasserbuslinie. Auch spricht sich dos Santos Herrmann dafür aus, Autofahrern durch Einrichtung oder Erweiterung von Park & Ride-Plätzen im Kölner Süden den Umstieg auf die Bahn zu erleichtern.

Die Maßnahmen sollen nach den Worten dos Santos Herrmann möglichst rasch umgesetzt werden. Sollte sich der erwünschte Effekt nicht einstellen, werde über den Bau des Tunnels entschieden. Die Kölner Verkehrs-Betriebe sollen gleichwohl nun in die Lage versetzt werden, für sechs Millionen die Fundamente für einen Tunnel zu legen. Die Grünen halten an der Ampel-Regelung fest. Die Koalition werde durch die Entscheidung der SPD jedoch nicht belastet, betont Grünen-Verkehrsexpertin Bettina Tull. Schon in den Koalitionsverhandlungen hätten sich in dieser Frage unterschiedliche Positionen abgezeichnet, daher habe man im Vertrag auch keine Entscheidung festgeschrieben. (cid)

Rheinuferstraße

„Schlechteste aller denkbaren Lösungen“

Von Susanne Happe, 11.11.10, 07:00h, aktualisiert 11.11.10, 12:14h

In der Debatte um die Neugestaltung der Rheinuferstraße haben sich die IHK und der Haus- und Grundbesitzerverein gegen die Querung durch die Nord-Süd-Stadtbahn ausgesprochen. Sie befürchten einen Imageschaden für die Stadt.



Eine Tunnellösung für die Querung der Nord-Süd-Stadtbahn könnte nach dieser Darstellung etwa so aussehen. (Animation: Stadt Köln)



Eine Tunnellösung für die Querung der Nord-Süd-Stadtbahn könnte nach dieser Darstellung etwa so aussehen. (Animation: Stadt Köln)

Köln - Als „schlechteste aller denkbaren Lösungen“ hat die Industrie- und Handelskammer die Querung der Rheinuferstraße durch die Nord-Süd-Stadtbahn bezeichnet. Eine Tieferlegung der Straße, also der Bau eines kurzen Autotunnels, sei „einzig und allein sinnvoll“, so Dr. Ulrich S. Soénius, IHK-Geschäftsführer für Standortpolitik, Verkehr und Unternehmensförderung. Er ist davon überzeugt, dass eine Tunnellösung ohne negative Auswirkungen auf das Stadtbild gestaltet werden könne.

Im Übrigen ergebe sich so die Chance, dass der Masterplan für die Innenstadt an dieser Stelle

umgesetzt und der Friedenspark zum Rheinufer durchgezogen werden könne. „Der Imageschaden für die Stadt Köln durch einen Dauerstau auf der hochfrequentierten Zufahrtsstraße in die City muss als sehr erheblich eingestuft werden“, unterstreicht Soénius.

Auch der Kölner Haus- und Grundbesitzerverein fordert die rot-grüne Koalition mit Nachdruck auf, die Vorbereitungen für einen Tunnel jetzt zu treffen. „Warum müssen wir uns am Rheinufer das gleiche Problem einholen, mit dem wir schon an der Luxemburger Straße zu kämpfen haben und dieses nun mit viel Geld beseitigen müssen?“, fragt Thomas Tewes, Hauptgeschäftsführer des Vereins. Er kritisiert die Grünen, die gegen eine Tunnellösung sind: „Es ist erstaunlich, mit welcher Selbstsicherheit manche Politiker sich über den Sachverstand von Gutachtern hinwegsetzen. Eine solche Besserwisserei mag der Parteeisele dienen, der Stadt wird es auf Zukunft unlösbare Probleme bescheren.“

„Die SPD spielt auf Zeit“

Tewes kritisiert auch die SPD. Sie spiele auf Zeit und versuche, das Problem auszusitzen. „Wenn es nachher schief geht, wird sie alle Verantwortung von sich weisen.“

Für die Freien Wähler Köln mutmaßt deren Vorsitzender Martin Klein: „Von vernünftigem Handeln im Dienst der Bürger hat sich die Stadtspitze in der Verkehrspolitik wohl endgültig verabschiedet.“ Klaus Hoffmann, Ratsherr der Freien Wähler, ergänzt: „Wie lange will die rot-grüne Ratsmehrheit und die Verwaltung das Geld der Bürger noch verschwenden und Staus provozieren, die eine maximale Umweltverschmutzung garantieren?“

KVB-Rheinufertrasse

Baggern rund um die Uhr

Von Jens Meifert, 13.10.10, 23:26h, aktualisiert 13.10.10, 23:28h

Die KVB sanieren einen 1,5 Kilometer langen Abschnitt der Linie 16 am Gustav-Heinemann-Ufer in Bayenthal in gut zwei Wochen. Das alte Gleisbett ist locker 50 Jahre alt. In der Zeit fahren Ersatzbusse. Rund drei Millionen Euro kostet das Bauprojekt.



Abgeräumt: Nahe der Südbrücke wird derzeit das Gleisbett für die neue Trasse hergerichtet. (Foto: Hanano)



Abgeräumt: Nahe der Südbrücke wird derzeit das Gleisbett für die neue Trasse hergerichtet. (Foto: Hanano)

Köln - Roland Recke ist kein Mann der großen Worte. Schnäuzer, „f6“-Zigaretten, die Hand locker auf dem Schalthebel. Dafür knattert der Dieselmotor seiner Raupe umso lauter. Der 52-Jährige sitzt in der Fahrerkabine, die Ketten schieben sich langsam über die Erde am Rheinufer. Mit dem Schiebeschild verteilt der Mann aus Eisenach den frischen Schotter für das neue Gleisbett. Bis zu 400 Meter schaffe er in einer Schicht, sagt er. Das ist gut, denn die Zeit ist knapp.

16 Bautage haben sich die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) für die Sanierung der Trasse der Linie 16 am Gustav-Heinemann-Ufer gegeben. In den ersten zehn Tagen müssen die 100 Arbeiter, die zwischen Südbrücke und Alteburger Mühle beschäftigt sind, in drei Schichten rund um die Uhr ran. Nachts wird die Baustelle mit überdimensionalen Leuchten erhellt.

1.500 Meter ist der Bauabschnitt lang, 3.000 Gleismeter müssen samt Betonschwellen und Unterbau erneuert werden. „Wir haben den Untergrund hier nicht mehr verdichtet bekommen“, sagt Bauleiter Günter Hupp. Deshalb konnten die Bahnen auf Höhe Bayenthalgürtel und vor der Südbrücke zuletzt nur Tempo 30 fahren. Seit Samstag rollen nun Bagger und Planierwalzen über die blanke Trasse. In zwei Siebanlagen am Rheinufer wird der Schotter gereinigt und von Erde, Schmutz und Unkraut befreit. 80 Prozent der 7000 Tonnen Schotter können so wieder verbaut werden. Die Betonschwellen müssen komplett erneuert werden. „Das alte Gleisbett ist locker 50 Jahre alt“, sagt Hupp.

Die KVB haben die Baustelle am Rheinufer großzügig eingerichtet. Unterhalb des Pumpwerks an der Schönhauser Straße türmen sich die auf Schwellen vormontierten Gleise. 18 Meter sind die Gleisjoche lang, zwei Bagger sind notwendig, um sie auf den verdichteten Untergrund zu transportieren. Wie hier lagern auch nahe der Rodenkirchener Brücke die gewaltigen Schottermengen. Abgesperrt wurde der Pfad am Rheinufer nicht, Radfahrer und Spaziergänger bahnen sich einen Weg im Baugetöse.

Drei Millionen Euro kostet die Baumaßnahme. Nach Angaben der KVB wird sie durch den 24-Stunden-Betrieb um 200.000 Euro verteuert. Dafür müssen die Fahrgäste nur zwei Wochen lang auf die Ersatzbusse umsteigen, die zwischen Ubierring und Bahnhof Rodenkirchen verkehren. Die Alternative wäre der Umbau „unter rollendem Rad“, also in Nachtarbeit bei laufendem Betrieb, gewesen. Kosten: 3,7 Millionen Euro, Bauzeit: 25 Wochen. „Da haben wir gesagt: Augen zu und durch“, sagt Hupp. Es laufe derzeit „wie am Schnürchen“, so dass am Montag, 25. Oktober, die Bahnen wieder fahren sollten. Roland Recke wird dann in Lüneburg sein. Das nächste Gleisbett platt machen.

Rheinufer

Auto-Tunnel bleibt eine Möglichkeit

Von Matthias Pesch, 16.11.10, 21:24h, aktualisiert 17.11.10, 06:34h

Der Kölner Rat will sich anscheinend die Möglichkeit eines Auto-Tunnels für die Rheinuferstraße offen halten. Die SPD hat sich jetzt dafür ausgesprochen, eine entsprechende Tragekonstruktion einbauen zu lassen. Die Kosten: rund sechs Millionen Euro.



Direkt neben der Südbrücke soll die Bahn ebenerdig die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worrying)



Direkt neben der Südbrücke soll die Bahn ebenerdig die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worrying) Innenstadt - Die Politik wird aller Voraussicht nach die Möglichkeit eines Tunnelbaus an der Kreuzung der Rheinuferstraße mit der Nord-Süd-Stadtbahn offen halten. Die SPD-Ratsfraktion hat sich jedenfalls dafür ausgesprochen, jetzt die entsprechende Tragekonstruktion einbauen zu lassen, um möglicherweise später die Fahrbahn unter den Gleisen hindurchführen zu können. Passiert dies nicht, würde ein zukünftiger Tunnelbau deutlich teurer und komplizierter. Da CDU und FDP ohnehin für einen Tunnel plädieren, scheint eine Mehrheit im Rat zumindest für diese rund sechs Millionen Euro teure „Vorsorgemaßnahme“ gesichert.

Unterschiedlicher Meinung

Vor der Entscheidung über einen Tunnelbau muss laut SPD-Ratsfrau Susana dos Santos Herrmann allerdings untersucht werden, wie effektiv andere Maßnahmen zur Verkehrsentslastung der Rheinuferstraße sind: etwa ein Lkw-Durchfahrtsverbot, eine Führung der Buslinie 106 zum Hauptbahnhof / Breslauer Platz oder die Einrichtung von weiteren P & R-Plätzen im Kölner Süden.

Klar ist, dass in der Tunnelfrage SPD und Grüne unterschiedlicher Meinung sind. Die Grünen lehnen die vorbereitenden Maßnahmen für den Tunnel ab, sie wollen zunächst die von der Verwaltung vorgeschlagene Ampellösung realisieren und dann abwarten, wie sich der Verkehr entwickelt. Man suche nach einer gemeinsamen Linie, hieß es aus beiden Fraktionen - ob die bis zur Ratssitzung am 25. November gefunden wird, scheint zumindest fraglich.

Das Vorhaben der Verwaltung beinhaltet allerdings ohnehin einige Unsicherheitsfaktoren. Ob die flexible Ampellösung von der Bezirksregierung Düsseldorf als Technischer Aufsichtsbehörde überhaupt genehmigt wird, ist derzeit noch offen. Und auch der Vorschlag der Stadt, zur Entlastung der Kreuzung in den Hauptverkehrszeiten die Stadtbahnlinie 15 über das Rheinufer bis Rodenkirchen zu verlängern, erweist sich als problematisch. Die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) als Zuschussgeber jedenfalls hat die Stadtspitze nachdrücklich darauf hingewiesen, dass eine solche Lösung und damit der Verzicht auf die geplanten „Verstärkerzüge“ der Linie 16 durch den neuen U-Bahn-Tunnel den volkswirtschaftlichen Nutzen der Nord-Süd-Stadtbahn verringern würde - im schlimmsten Fall drohe die Rückforderung aller Zuschüsse.

Rheinufer

FDP hält an Tunnel fest

Von Matthias Pesch, 17.11.10, 17:43h

Die Kölner FDP hält an ihrer Forderung fest: Demnach soll der Bau eines Autotunnels an der künftigen Kreuzung der Rheinuferstraße mit der Nord-Süd-Stadtbahn möglichen sofort begonnen werden.



Direkt neben der Südbrücke soll die Bahn ebenerdig die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worring)



Direkt neben der Südbrücke soll die Bahn ebenerdig die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worring)

Innenstadt - Die FDP-Ratsfraktion hält an ihrer Forderung nach dem sofortigen Bau eines Autotunnels an der künftigen Kreuzung der Rheinuferstraße mit der Nord-Süd-Stadtbahn fest. Einen entsprechenden Antrag stellen die Liberalen in der Ratssitzung am 25. November zur Diskussion.

Fraktionschef Ralph Sterck kritisiert, dass derzeit nur über die „Vorsorgemaßnahme“ für einen möglichen späteren Tunnelbau diskutiert werde, „obwohl die verkehrlichen Auswirkungen dieser niveaugleichen Querung deutlicher auf dem Tisch liegen denn je“. Ein Gutachten hatte Staus an dieser Kreuzung prognostiziert, selbst wenn der Verkehr durch eine flexible statt durch eine starre Ampelschaltung mit langen Wartezeiten für die Autofahrer gesteuert würde.

Die SPD bekräftigte am Mittwoch ihre Position, die flexible Ampellösung ebenso zu befürworten wie die Vorsorgemaßnahme für den Tunnel. Gleichzeitig schlägt die SPD allerdings vor, noch vor Inbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn verschiedene Maßnahmen zur Entlastung der Rheinuferstraße - wie etwa ein Verbot für den Lkw-Durchgangsverkehr - in die Wege zu leiten.

Falls in Zukunft die Einführung eines Fünf-Minuten-Taktes für die Stadtbahn geplant und dann auch erneut über den Tunnel diskutiert werde, wollen die Sozialdemokraten vor einer Entscheidung ein Mediationsverfahren mit den Bürgern starten. „Es gibt in der ganzen Debatte kein richtig und kein falsch“, betonte SPD-Fraktionschef Martin Börschel. „Es ist ein Abwägen von Gütern und Umständen

Rhein-Linienverkehr?

Per Wasserbus von Porz nach Mülheim

Von Christian Deppe, 17.11.10, 22:58h

Um die Rheinuferstraße und andere Straßen zu entlasten, schlagen die Grünen einen Wasserbus auf dem Rhein nach Amsterdamer oder Hamburger Vorbild vor. Laut der Köln-Düsseldorfer trage sich ein solches Angebot jedoch nicht selbst.

Die Idee eines innerstädtischen Linienverkehrs auf dem Rhein ist nicht neu. Als verkehrsentlastende Maßnahme für die Rheinuferstraße ist sie jetzt erneut ins Gespräch gekommen. In verschiedenen Städten sind Wasserbusse oder Wassertaxis nicht nur erprobt, sondern aus dem Kanon des innerstädtischen Verkehrssystems nicht mehr wegzudenken, etwa in Bangkok und anderen Städten Asiens, aber auch in Venedig und Amsterdam, in Potsdam und Hamburg. Als Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs verkehren Wasserbusse auf festen Routen und nach einem Fahrplan, meist aber auf Kanälen und Flüssen mit eher geringer Strömung. Auf dem Rhein, so lautet zumindest die Prognose der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt (KD), rechnet sich das nicht.

Vor allem den Grünen gefällt der Gedanke einer Wasserbuslinie, die innerhalb des Stadtgebiets zwischen wichtigen Haltepunkten auf beiden Rheinseiten hin und her pendeln, Porz, Rodenkirchen, die City, Deutz und Mülheim verknüpfen, Straßen entlasten und so einen Beitrag zum Umweltschutz leisten könnte. „In anderen Städten ist das möglich, warum also nicht auch in Köln?“, fragt die Grünen-Verkehrsexpertin Bettina Tull.

KVB prüfen den Vorschlag – KD winkt ab

Die KD hat wenig Interesse daran. „Wir glauben nicht, dass ein ausreichender Bedarf besteht“, sagt KD-Sprecherin Nicole Becker. Wer sich auf dem Rhein im Wasserbus fortbewegen wolle, „der muss aufgrund der Strömung unter Umständen viel Zeit mitbringen“, meint sie. Laut Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein differiert die mittlere Oberflächenfließgeschwindigkeit bei Köln erheblich - zwischen 1,1 Meter / Sekunde bei einem Wasserstand von 1,50 Meter und 1,9 Meter / Sekunde bei 6,60 Meter Kölner Pegel.

Touristen sei mit den Ausflugsdampfern besser gedient. Kostendeckend sei ein Wasserbus auf dem Rhein nicht zu betreiben. Wer eine entsprechende Linie zu bezahlbaren Preisen anbieten wolle, der müsse sie subventionieren, meint die KD. Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) untersuchen gerade Wirtschaftlichkeit und technische Voraussetzungen einer Wasserbuslinie - Ergebnisse liegen noch nicht vor.

CDU/FDP: Tunnel noch vor Nord-Süd-Bahnstart eröffnen

In der Diskussion über die Rheinuferstraße sprechen sich CDU und FDP dafür aus, schon vor Inbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn einen Straßentunnel zu errichten. Die SPD will dagegen vorher nicht nur verkehrsentlastende Maßnahmen umsetzen, sondern auch die Bürger zu Wort kommen lassen. Wie bereits berichtet, wollen die Sozialdemokraten aber schon jetzt die Voraussetzungen für einen Tunnel schaffen. „Ich kann mir nicht vorstellen, dass wir dem zustimmen werden“, sagt dazu Bettina Tull von den Grünen.

Zu den flankierenden Maßnahmen, die nach dem Willen der SPD bis zur Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnstrecke frühestens im Jahre 2014 getestet werden könnten, gehören neben dem Wasserbus die Einrichtung beziehungsweise Erweiterung von Park & Ride-Plätzen im Kölner Süden, die Führung der Buslinie 106 zum Hauptbahnhof wie auch die Unterbindung des Lkw-Durchgangsverkehrs.



- [Südkultur](#)
- [Vor der Haustür](#)
- [Südkids](#)
- [Termine](#)
- [Südkurve](#)
- [Wo finde ich was?](#)



Sie sind hier: [Startseite](#) :: Rheinuferstraße spaltet die Südstadt



Rheinuferstraße spaltet die Südstadt

[Doro Hohengarten](#) am Montag, 22.11.2010

Bild: Dirk Gebhardt

Wie soll eines Tages die Nord-Süd-Stadtbahn auf Höhe der Schönhauser Straße die Rheinuferstraße queren? Diese Frage bewegt die Südstadt - und spaltet sie. Die einen wollen die Straße zum Tunnel machen - freie Fahrt für Autos bei weniger Lärm und Abgasen für die Anwohner. Die anderen wollen keinen Tunnel und generell weniger Autoverkehr - um weniger Lärm und Abgase zu haben. Sonntagabend, 17 Uhr, Raum 416 im Bürgerhaus Stollwerck. Vier Mitglieder des Rats der Stadt Köln - aus den Fraktionen von CDU, Grünen, Die Linke und FDP - erläutern den Bürgerinnen und Bürgern ihre aktuelle Position zum Thema. Rund 60 Menschen zählt das Publikum, halb so viel wie bei der letzten Versammlung. Die SPD fehlt - das wundert viele, denn die Stimmen der Sozialdemokraten werden am Donnerstag eine wichtige Rolle spielen. Dann wird der Rat weitere Entscheidungen zum Thema treffen.

Die Verwaltung der Stadt hat als [Beschlussgrundlage](#) ein neues Gutachten erstellt. Darin wird dem Tunnel klar eine Absage erteilt: Die Tunnelung sei "mit erheblichen gestalterischen und finanziellen Nachteilen sowie mit verkehrlichen Problemen bei der Erschließung der Anliegergrundstücke" verbunden, heißt es darin.

Stattdessen empfiehlt die Stadt, eine so genannte VS-Anlage zu installieren, eine Verkehrsschaltungsanlage an der betreffenden Kreuzung. Die "VSA" räumt der Bahn wenig Vorfahrt ein, wohl aber dem Autoverkehr - ähnlich wie es am Uberring derzeit der Fall ist. Dort kreuzt die Linie 16 die Rheinuferstraße. Beides ist bei diesem Szenario denkbar: dass die Rheinufer-Straße vierspurig bleibt und dass sie sechsspurig ausgebaut wird. Letzteres würde laut Gutachten zu weniger Staus und damit geringerer Belastung und Wartezeiten im Autoverkehr führen.

Anhänger einer sechsspurigen Rheinuferstraße fanden sich allerdings unter den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern keine. Alle Bürgerinitiativen, die ihre Vertreter zur Bürgerversammlung entsandt hatten - die Bürgerinitiative Südliche Altstadt (BISA) als Veranstalterin, die [BI Kein Kahlschlag](#), die [BI Rheinuferstraße](#) und das [Netzwerk Bürger für Bäume](#) - wollen nicht mehr Straße, sondern möglichst viele der alten Allee-Bäume erhalten und das Verkehrs- und damit Lärm- und Abgasproblem gering halten. Nur über das Wie scheiden sich die Geister.

So bevorzugt etwa die BI "Kein Kahlschlag", deren Mitglieder sich ursprünglich zum Erhalt der Bäume zusammengefunden hatten, entgegen dem Vorschlag der Verwaltung die Tunnellösung. Die Initiative steht damit in einer Linie mit der CDU-Fraktion. Die wird sich am Donnerstag mit einem [Änderungsantrag](#) klar für die Untertunnelung des Rheinufers einsetzen. "Fließender Verkehr ist das

was wir erreichen müssen", sagte Karsten Möring, der Leiter des Arbeitskreises Verkehr in der CDU, im Stollwerck und zeichnete ein Zukunftsbild von langen Staus bei zunehmendem Autoverkehr. Ohne die richtigen Schritte heute sei in sechs Jahren das Chaos vorprogrammiert. Heute schon solle der Rat deshalb dem Bau entsprechender Fundamente für fünf bis sechs Millionen Euro unter den Bahngleisen zustimmen. Sie erlauben später eine leichtere und kostengünstigere Untertunnelung. Eine ähnliche Position nahm Ulrich Breite von der FDP ein. "Bei den anderen Plänen kommen mir die Autofahrer zu kurz", sagte BI-Sprecherin Monika Prinz, "ich muss selber täglich nach Frechen fahren und will nicht im Stau stehen".

Anders die Meinung der BISA und der Grünen: Ein Tunnel muss, darf nicht sein, auch nicht in Ansätzen und als Option. Barbara Moritz, Fraktionsvorsitzende der Grünen im Rat, zog das Beispiel Aachener Straße/Innere Kanalstraße heran: "Dort kreuzt die Linie 1 eine enorm befahrene Straße. Und? Nein, es kommt dort nicht zum Chaos", sagte sie und erwiderte die Stau-Befürchtungen mit einer klaren Absage: "Wir glauben nicht an dieses Szenario". Stattdessen plädierten die Grünen entsprechend der Verwaltungsempfehlung für eine VSA, die Beibehaltung der vierspurigen Rheinuferstraße und der Bäume.

Das Wichtigste aber sei: Eine Stadt wie Köln benötige eine Wende in der Verkehrspolitik. Der Öffentliche Personennahverkehr solle so attraktiv werden, dass der Autoverkehr an Bedeutung verliere. Städte wie Zürich hätten das schon vor 15 Jahren begriffen. "Wenn Entschleunigung Teil des Masterplans für unsere Stadt ist, dann müssen wir jetzt versuchen, den Verkehr abzusenken und eine Zielquote für weniger Verkehr anzupeilen."

Joachim Schmidt von Schwind von der BISA hatte bei seiner Einführung auf den [Masterplan](#) des Städteplaners Albert Speer für Köln verwiesen. Er hoffe, dass der Plan zu Verbesserungen und Anregungen für die Menschen in Köln führe - auch für die Bewohner der Stadtteile entlang der südlichen Rheinuferstraße. Harsch kritisierte der BISA-Aktivist, dass bei keinem der Gutachten die gesundheitlichen Aspekte der Anwohner eine Rolle gespielt hätten - weder die Vergiftung durch Feinstäube noch die Lärmbelastung. Tatsächlich findet sich in den Gutachten, die eine Grundlage für die Beschlüsse der Politiker sind, kein einziger Absatz über entsprechende Belastung der Menschen, die am Rheinufer leben.

Offenbar hinkt die Stadt überhaupt mit dem von der EU verordneten "[Lärmaktionsplan](#)" hinterher. Mit einer gründlichen Erfassung der Lärmquellen soll darin erst Transparenz, dann ein Entlastungsplan für die Bürger geschaffen werden. "Einen solchen Plan gibt es für die Rheinuferstraße nicht, obwohl die Frist dafür längst abgelaufen ist", erläuterte Schmidt von Schwindt. "Warum sollen die Anwohner einen Verlust an Lebenszeit hinnehmen, damit die Autos schneller fahren können?", wollte er von den anwesenden Ratsmitgliedern wissen. Die Antwort blieben sie ihm schuldig.

Nord-Süd-Stadtbahn

Tunnel bleibt in der Kritik

Von Ulrike Süsser, 22.11.10, 17:58h, aktualisiert 22.11.10, 23:01h

Die Bürgervereine aus dem Kölner Süden sind geteilter Meinung über den möglichen Tunnel für die Nord-Süd-Stadtbahn. Einig sind sie sich jedoch in einem Punkt: Einen sechsspurigen Ausbau der Rheinuferstraße dürfe es nicht geben.



Direkt neben der Südbrücke soll die Bahn ebenerdig die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worring)



Direkt neben der Südbrücke soll die Bahn ebenerdig die Rheinuferstraße queren. (Bild: Worring)
Südstadt/Bayenthal - Die Bezirksvertretung Rodenkirchen stimmte am Montagabend Plänen zu, den Bau des umstrittenen Rheinufer-Tunnels für die neue Stadtbahn vorzubereiten. Jedoch fordern Grüne und SPD, dass alles getan wird, damit die Untertunnelung nicht notwendig wird. So soll geprüft werden, ob die Linie 15 bis nach Godorf verlängert und die Rheinuferstraße für Lastwagen gesperrt werden kann. Die Forderung von CDU und FDP für den sofortigen Tunnelbau wurde abgelehnt.

Bürgerinitiativen der Südstadt sind unterschiedlicher Meinung, ob ein Tunnel die ideale Lösung ist für die Kreuzung der neuen Stadtbahn mit der Rheinuferstraße. Die „Bürgerinitiative südliche Altstadt“ (BISA) lehnt ihn jedenfalls ab und plädierte bei einer Diskussion mit Ratspolitikern im Bürgerhaus Stollwerck für den Status quo. Die neue Überquerung soll flexibel mit einer Ampel

geregelt werden.

Anders als die BISA begrüßen die BI „Rheinuferstraße“, die Initiative „Kein Kahlschlag“ und das „Netzwerk für Bäume“ die Vorbereitungen für den Bau eines Tunnels. Es müsse alles getan werden, um einen sechsspürigen Ausbau der Rheinuferstraße von vornherein zu vermeiden. Eine Anwohnergemeinschaft hat ein Klagekonto eingerichtet, um dies gegebenenfalls auf juristischem Weg zu verhindern. Die etwa 70 anwesenden Bürger äußerten sich bei der Veranstaltung insgesamt kontrovers bis verhalten - und zum Teil verunsichert. Besonders wichtig ist den Bürgern offenbar der Erhalt der Vierspurigkeit und der Baumallee.

Im Rat der Stadt wollen CDU und FDP den Tunnel, die Grünen und die Linken halten ihn für überflüssig.

Stärkere Bürger-Beteiligung

„Wir zäumen das Pferd von hinten auf“

Erstellt 23.11.10, 22:39h

Der Vorsitzende des Ausschusses für Stadtentwicklung, Karl Jürgen Klipper, fordert eine stärkere Beteiligung der Bürger an großen Planungsverfahren. Christian Deppe sprach mit dem CDU-Politiker.

Wie stellen Sie sich die stärkere Bürgerbeteiligung vor?

Zurzeit geben Verwaltung und Politik bei Bebauungsplanverfahren die Ziele vor, erst im Zuge der Verfahrens können Bürger Kritik und Anregungen vorbringen. So zäumen wir das Pferd von hinten auf. Ich will, dass Politik und Verwaltung vorher mit den Bürgern über die Ziele reden und ihnen die Chance geben, ihre Vorstellungen zu formulieren. Da stoßen stark divergierende Interessen aufeinander, und in diesem Fall brauchen wir einen Mediator, der vermittelt.

Die Politiker sollen doch die Interessen der Bürger vertreten. Haben sie zu wenig Gespür dafür, was die Menschen wollen?

Man beurteilt die Dinge oftmals anders, wenn man sie als Nachbar oder aus der Distanz betrachtet. In einer Millionenstadt sollten die 90 Ratsmitglieder zwar dezidiert die Meinung der Bürger ihres Stadtteils kennen, aber insbesondere auch das Gesamtinteresse der Stadt berücksichtigen.

Begrüßen Sie die SPD-Forderung nach einem Mediationsverfahren zur Rheinuferstraße?

Da gehen die Interessenlagen weit auseinander. Manche wollen auf keinen Fall die Sechsspürigkeit, andere sagen: Bloß keine Bäume umhauen. Wieder andere wollen zügig in die Stadt fahren. Bei solch großen Infrastrukturprojekten sollten die Interessen der Gesamtstadt im Vordergrund stehen.

Gilt das auch für Projekte wie zum Beispiel den Hafenausbau in Godorf?

Dieses Verfahren ist mittlerweile so verkorkst, dass ein Mediationsverfahren für dieses Projekt rausgeworfenes Geld wäre.

Für welche Art von Projekten wollen Sie denn ein Mediationsverfahren?

Es muss ein Projekt mindestens von der Bedeutung und Größe des Helios-Geländes sein, und es

muss für unterschiedliche Gruppierungen von starkem Interesse sein.

Heißt das, dass die Stadt ein Areal verkauft und die Bürger dann fragt, was der Investor damit machen soll?

Nein, aber wir sollten auf Dauer dazu kommen, dass Bauleitplanungen und Verkaufsbemühungen gleichzeitig stattfinden. Auch bei solchen Planungen gibt es einerseits übergeordnete Interessen und andererseits Individualinteressen. Sie stehen oft im Gegensatz zueinander, und sie müssen so weit wie möglich in Übereinstimmung gebracht werden.