

Vorlage 2695/2020 Ersatzneubau der Kragplatte am Altstadtufer; Baubeschluss

Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt (BV 1) vom 22.04.2021

hier: Stellungnahme der Verwaltung zu dem Beschluss der BV 1

Die Bezirksvertretung Innenstadt hat als Ergänzung zu dem Beschlussvorschlag der Verwaltung folgenden Beschluss gefasst:

„Die Verwaltung wird aufgefordert, den Rheinufertunnel rechtzeitig zum Beginn der Bauarbeiten an der Kragplatte für den Radverkehr zu öffnen.

Sollte eine sichere Trennung zwischen Kfz- und Radverkehr innerhalb der rheinseitigen östlichen Tunnelröhre nicht möglich sein, müsse der Kraftfahrzeugverkehr in beiden Richtungen im domseitigen westlichen Tunnel abgewickelt werden.

Zudem soll geprüft und der BV vorgelegt werden, mit welchen Alternativen der Radverkehr nach der Sanierungsmaßnahme am Rheinufer sicher fortgeführt werden kann.“

Die Verwaltung nimmt zu dieser Beschlussergänzung wie folgt Stellung:

Das 2016 vom Rat der Stadt Köln beschlossene Radverkehrskonzept Innenstadt (Vorlagen-Nr. 1171/2016) sieht eine Radwegführung im Rheinufertunnel nach der brandschutztechnischen Sanierung des Tunnels vor (Seiten 14 und 16 der Anlage 1).

Dazu werden im der ausführlichen Fassung des Konzeptes weitere Bedingungen für die geänderte Nutzung beschrieben:

- „Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung im Tunnel erfordern nach der Richtlinie für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) besondere Trennvorrichtungen zwischen Radweg und Fahrbahn.
- Zudem ist die Beleuchtung und Belüftung innerhalb des Tunnels entsprechend auf den Radverkehr anzupassen.
- Darüber hinaus muss der Zugang zu den Notausgängen im Tunnel gewährleistet sein.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde die Einbindung des Zweirichtungsradweges im Tunnel an die Knotenpunkte nördlich und südlich des Tunnels skizziert. Eine Prüfung der Leistungsfähigkeit an diesen Knotenpunkten muss noch erfolgen.“

Der Rheinufertunnel wurde Anfang der 1970er Jahre auf der Grundlage der seinerzeit allgemein anerkannten Regeln der Technik geplant, Anfang der 1980er Jahre wurde er in Betrieb genommen.

Den sicherheitstechnischen Gutachten für die Genehmigung des Tunnels lag ein Ein-Richtungsverkehr in jeder Tunnelröhre zugrunde.

Mit der Einführung der „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) im Jahr 1985 und den folgenden Neufassungen in den Jahren 1994, 2003 sowie 2006 wurde das Sicherheitsniveau für Straßentunnel in Deutschland ganz erheblich verbessert.

Die vor Inkrafttreten der RABT gebauten Tunnel unterliegen zunächst dem Bestandsschutz, sollen aber, entsprechend dem Beschluss des Rates vom 13.11.2008, sukzessive saniert werden.

Zur Generalsanierung des Rheinufertunnels gehören die

- bautechnische Ertüchtigung
 - Betonsanierung
 - Brandschutzertüchtigung
 - Sanierung der Entwässerungsanlage
 - Erweiterung des Betriebsgebäudes
 - Einbau einer automatisierten Absperrung des Tunnels

sowie die

- Ertüchtigung der betriebs- und sicherheitstechnischen Anlagen
 - Erneuerung der Lüftungsanlage
 - Erneuerung der Sichttrübungsmessanlage
 - Erneuerung der CO₂-Messanlage
 - Erneuerung der Brandmeldeanlage
 - Einbau einer Videoüberwachungsanlage
 - Einbau einer Lautsprecheranlage
 - Erneuerung der Beleuchtungslage

Die Sanierung der Kölner Straßentunnel erfolgt auf Basis einer Prioritätenliste, die nur sukzessive abgearbeitet werden kann. Als erster Tunnel wurde der Tunnel Kalk wurde bautechnisch und brandschutztechnisch ertüchtigt. Die Prioritätenliste wird derzeit überarbeitet. Als nächstes ist die Ertüchtigung des Gullivertunnels vorgesehen.

Eine von der Verwaltung beauftragte Machbarkeitsstudie, die kürzlich fertiggestellt wurde, kommt zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung eines Radweges in der östlichen Tunnelröhre, ungeachtet der verkehrlichen Auswirkungen, unter Wegfall einer Kfz-Spur, grundsätzlich möglich ist. Allerdings setzt die Studie vorab die zuvor beschriebene Generalsanierung des Tunnels zwingend voraus.

Die Genehmigung des Rheinufertunnels sieht den planmäßigen Ein-Richtungsverkehr in den Tunnelröhren vor. Auch das Gesamtsicherheitskonzept wurde unter dieser Annahme erstellt. Durch eine Verlegung des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs in eine Tunnelröhre und der damit verbundenen Führung des Verkehrs im Gegenverkehr würde gegen die Genehmigung und das Gesamtsicherheitskonzept verstoßen.

Mit der geänderten Nutzung durch Kfz im Gegenverkehr geht zudem eine signifikante Reduzierung der Verkehrssicherheit einher. Im Ergebnis würde dies zu einem Verlust des Bestandsschutzes führen.

Vor der Anordnung der geänderten Verkehrsführung im Tunnel müsste deshalb die Anpassung an das derzeit gültige technische Regelwerk im Zuge einer Generalsanierung erfolgen.

Der Zeitraum bis zum Abschluss der Tunnelsanierung wird basierend auf den derzeitigen Planungen (Lph. 0 HOAI, Prüfung der Machbarkeit), auf mindestens 8 Jahre veranschlagt.

Bei Berücksichtigung dieser zeitlichen Dimension und des baulichen Zustandes der Kragplatte ist es aus Sicht der Verwaltung nicht möglich den Ersatzneubaus der Kragplatte zurückzustellen.

Mit einem Baubeschluss Anfang Mai könnte die Maßnahme unter Beeinträchtigung einer Schifffahrts-Saison für die Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschifffahrt durchgeführt werden. Sollte der Beschluss erst nach den Sommerferien gefasst werden, erstreckt sich die Bautätigkeit planmäßig über zwei Saisons.