

Vorlage 2695/2020 Ersatzneubau der Kragplatte am Altstadtufer; Baubeschluss

Fachgespräch mit den Mitgliedern des Verkehrsausschusses und der BV Innenstadt vom 04.05.2021

hier: Ergänzende Stellungnahme der Verwaltung

In einem digitalen Fachgespräch am 04.05.2021 erläuterte die Verwaltung im ersten Teil des Vortrages den aktuellen Stand der Planung zum Ersatzneubau der Kragplatte am Altstadtufer, den vorgesehenen Bauablauf sowie die bauzeitliche Verkehrsführung für die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Im zweiten Teil stellte die Verwaltung das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines Radweges unter Wegfall einer Fahrspur für den Kfz-Verkehr in der östlichen Tunnelröhre vor.

Nach der anschließenden Diskussion sollten noch Erläuterungen zu folgenden Punkten erfolgen:

Machbarkeitsstudie Radwegführung im Tunnel Rheinuferstraße im Zusammenhang mit der Generalsanierung

Die Machbarkeitsstudie hat vier Varianten untersucht und empfiehlt zwei Varianten mit 3 Meter breiten Radwegen weiterzuentwickeln. Allerdings ist die Führung des Radverkehrs im Tunnel laut Machbarkeitsstudie erst nach der Gesamtinstandsetzung möglich. Bereits im Radverkehrskonzept Innenstadt (Beschlussfassung 2016) wurde die vorgesehene Radverkehrsführung durch den Tunnel an die Generalsanierung des Tunnels gekoppelt und zur langfristigen Realisierung vorgesehen.

Die Empfehlungen der abgeschlossenen Machbarkeitsstudie werden in der Planung des Tunnels berücksichtigt und weiterentwickelt. Nach der Tunnelsanierung mit einer modernisierten Tunneltechnik und Ertüchtigung hinsichtlich des Brandschutzes ist die Öffnung für den Radverkehr umsetzbar. Der Zeitraum bis zum Abschluss der Tunnelsanierung wird nach heutigem Kenntnisstand 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.

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

Sperrung der östlichen Röhre für den MIV und Freigabe für den Radverkehr/Beschluss BV1

Die B 51 führt sechsspurig durch den Tunnel Rheinuferstraße. Als Bundesstraße dient sie auch der Abwicklung des überörtlichen Verkehrs.

Variante A) Verkehrsführung MIV in einer Richtung in der westlichen Röhre analog Bestand. Sperrung des MIV in der östlichen Röhre und Freigabe für den Radverkehr.

Das würde aufgrund des Entfalls von drei Fahrspuren einer Fahrtrichtung ein umfangreiches Umleitungskonzept erfordern, welches die Leistungsfähigkeit der Umleitungstrecken nachweisen müsste. Die B 51 wird in den nächsten Jahren auch aufgrund der

Stadtbahnverlängerung in der Bonner Straße 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn, mit der in diesem Jahr begonnen wird, zusätzliche Ausweichverkehre aufnehmen müssen.

Variante B) Verkehrsführung des gesamten MIV in der westlichen Röhre in Gegenrichtung. Sperrung des MIV in der östlichen Röhre und Freigabe für den Radverkehr.

Aufgrund der geänderten Verkehrsführung, für einen Gegenrichtungsverkehr ist die Tunneltechnik- bzw. Lüftung nicht ausgelegt, würde der Bestandsschutz wegen der wesentlichen Nutzungsänderung entfallen, d. h. vorher wäre die Generalsanierung erforderlich. In diesem Zuge wäre ein neues Gesamtsicherheitskonzept zu erstellen, der Tunnel sowohl bautechnisch als auch betriebs- und sicherheitstechnisch, entsprechend dem aktuellen Stand der Technik, zu sanieren, ehe die Baulastträger den Tunnel wieder in Betrieb nehmen kann.

Aufgrund des Entfalls von insgesamt vier Fahrspuren – die beiden Fahrtrichtungen wären durch eine Leiteinrichtung zu trennen, weshalb nur zwei statt drei Spuren genutzt werden könnten – ist ebenfalls ein umfangreiches Umleitungskonzept erforderlich, welches die Leistungsfähigkeit der Umleitungsstrecken nachweisen müsste (siehe Variante A).

Bauzeitliche Verkehrsführung

Es ist eine 15-monatige Bauzeit vorgesehen. Während dieser Zeit sind die Verkehrsführungen von zu Fußgehenden und Radfahrenden umzuleiten. Zu der bisher angedachten Verkehrsführung liegen noch keine abgestimmten Verkehrszeichenpläne vor. Diese werden durch den Auftragnehmer der Baumaßnahme erstellt und konkretisiert.

Zur Optimierung der bisher vorgeschlagenen bauzeitlichen Verkehrsführung prüft die Verwaltung vor Einrichtung der Baustelle (voraussichtlich 2. Quartal 2022) folgende Maßnahmen:

- Sichere Abtrennung der Radfahrenden zum Kfz-Verkehr im Maritim-Tunnel
- Verbesserung des Oberflächenbeläge auf den Umleitungsstrecken
- Nutzung des Rheingartens als zusätzliche Wegemöglichkeit zur Entzerrung des Stroms der zu Fußgehenden

Das Ergebnis dieser Prüfungen wird dem Verkehrsausschuss und der Bezirksvertretung Innenstadt im 4. Quartal 2021 mitgeteilt.