

Interview mit Bernd Streitberger

„U-Bahntunnel wäre die beste Lösung“

Erstellt 03.07.09, 20:13h, aktualisiert 09.07.09, 09:46h

Bernd Streitberger äußert sich zur Diskussion um die Bahn-Kreuzung auf der Rheinuferstraße. Dass die neue Trasse der Nord-Süd-Stadtbahn wenige hundert Meter vor der Kreuzung aus dem Tunnel kommt, hält der Baudezernent für eine Fehlplanung.



Baudezernent Bernd Streitberger

Köln KÖLNER STADT-ANZEIGER: *Der Stadtrat hat mit Mehrheit von CDU, SPD und FDP beschlossen, doch einen Tunnel für die Rheinuferstraße anzustreben. Sie sollen bis September die Planung vorlegen.*

BERND STREITBERGER: Wir werden die Pläne für den sechsstreifigen Ausbau zum Abschluss bringen und zeitgleich eine vergleichbare Planung für die Tieferlegung der Rheinuferstraße in Angriff nehmen. Beides soll im September vorliegen, mit den entsprechenden Kostenschätzungen. Und wir werden darstellen, mit welchem Eingriff in den Stadtraum und den Baumbestand beide Lösungen verbunden sind.

Wie schätzen Sie das für die Tunnellösung ein?

STREITBERGER: Es wird ein sehr kurzer Tunnel werden. Er muss unter 70 Metern bleiben, weil wir die Vorschriften für Tunnelbauwerke einhalten müssten. Das würde dann sehr viel teurer. Deshalb spreche ich lieber von einer Landschaftsbrücke. Mit Rampen wird das gesamte Bauwerk ungefähr 200 Meter lang sein.

Was bedeutet das für den Baumbestand?

STREITBERGER: Weil wir Abbiegespuren und einen U-Turn bauen müssen, werden auch bei dieser Lösung viele Bäume fallen. Schließlich muss das Gustav-Heinemann-Ufer werden.

Und bei der Stauraum-Lösung?

STREITBERGER: Rund 75. Das haben wir ja schon im Verkehrsausschuss mitgeteilt. Allerdings könnten bei dieser Variante Ersatzpflanzungen fast in vollem Umfang vorgenommen werden.

Die Trasse der Nord-Süd-Stadtbahn kommt wenige hundert Meter vor der Rheinuferstraße aus dem Tunnel. Wäre die Verlängerung des U-Bahntunnels nicht die beste Variante?

STREITBERGER: Ich habe das bereits vor vier Jahren angemerkt. Es war eine Fehlplanung, den U-Bahntunnel nicht gleich bis zum Rheinufer durchzuziehen. Technisch wäre das auch heute noch aus meiner Sicht die beste Lösung. Und vermutlich wäre sie nicht einmal teurer. Wir haben vor vier Jahren mal grob geschätzt, sind bei 40 Millionen Euro gelandet. Damals haben wir einfach die aktuellen Kosten pro Kilometer U-Bahn hochgerechnet.

Warum nimmt man sie dann nicht in Angriff?

STREITBERGER: Weil die Stadtbahntrasse bereits planfestgestellt ist. Wir bräuchten dann ein völlig neues Verfahren. Das dauert mit Planung mindestens zwei Jahre. Wir müssten ins laufende Räderwerk eingreifen. Wir haben Aufträge erteilt. Die Firmen bauen bereits. Das müssten wir alles wieder auf Null stellen.

Durch den Archiveinsturz wird die Stadtbahn doch vermutlich eh zwei Jahre später fertig.

STREITBERGER: Das ist richtig. Aber es gibt leider viele weitere Hindernisse. Die Kosten für den Bau der Stadtbahn sind gedeckelt. Das heißt, sie darf nicht teurer werden. Und wir müssen darauf achten, dass beide Baustufen der neuen U-Bahn zeitgleich in Betrieb genommen werden. Alles andere wäre aberwitzig.

Aber der Straßentunnel kostet doch auch viel Geld. Die Rede ist von rund 60 Millionen Euro.

STREITBERGER: Richtig. Aber dabei handelt es sich um eine Straßenbaumaßnahme, bei der die Kosten je zu einem Drittel vom Bund, der Stadt und den Kölner Verkehrs-Betrieben getragen werden. Das sind andere Finanzierungstöpfle. Und das Drittel der Stadt könnte eventuell noch vom Land bezuschusst werden.

Fassen wir zusammen. Die Tieferlegung der Straße ist - rein technisch gesehen - also die schlechtere Lösung. Einer möglichen Verlängerung des U-Bahntunnels bis zum Rhein stehen viele formale Hürden im Wege. Könnte man das so zusammenfassen?

STREITBERGER: Ich kann im Moment nur sagen, dass wir die U-Bahntunnel-Verlängerung natürlich noch einmal thematisieren werden. Dass diese Lösung noch zustande kommt, halte ich aber für unrealistisch. Auch wenn sie sicher wünschenswert wäre.

Das Gespräch führte Peter Berger

<http://www.ksta.de/jks/artikel.jsp?id=1246439325060>

Copyright 2009 Kölner Stadt-Anzeiger. Alle Rechte vorbehalten.