

Donnerstag  
06.02.2014

# Kölner Stadt-Anzeiger

Köln

[Nord-Süd-Stadtbahn in Köln](#)

## Streit über die Dauer der Rotphase

Erstellt 05.02.2014



Künftig sollen Ampeln den Verkehr an der Kreuzung der Nord-Süd-Bahn mit der Rheinuferstraße regeln. Foto: Peter Rakoczy

**Jahrelang wurde darüber diskutiert, wie die Nord-Süd-Bahn die Rheinuferstraße in Höhe der Südbrücke queren soll. Die 2010 vom Rat beschlossene Ampelregelung sorgt nach wie vor für Streit - die Bezirksregierung hat sie noch nicht genehmigt. Von Matthias Pesch**

**Köln.** Das Thema hat über Jahre hinweg für öffentliche Kontroversen gesorgt: Wie wird die Nord-Süd-Stadtbahn in Höhe der Südbrücke künftig die Rheinuferstraße überqueren? Wird die Straße in einem Tunnel unter der Bahntrasse hergeführt? Wenn nicht, welche Art der Signalisierung soll den Verkehr regeln? Wird die Rheinuferstraße verbreitert, um den Verkehrsfluss zu verbessern? Diskutiert wurde vor dem Hintergrund, dass die prognostizierten Staus auf der Rheinuferstraße so gering wie möglich gehalten werden sollten. Die Ratsmehrheit beschloss letztlich Ende 2010: kein Tunnel, aber eine flexible Ampelschaltung mit möglichst kurzen Rotphasen für die Autofahrer.

Das ist jetzt mehr als drei Jahre her – aber die Bezirksregierung Düsseldorf als Technische Aufsichtsbehörde (TAB) hat eine solche Ampelregelung immer noch nicht genehmigt. „Das Planänderungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen“, sagt Gudrun Meyer, Pressesprecherin der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB). „Technische Details“, die noch nicht geklärt seien, nennt auch Bernhard Hamacher, Sprecher der Bezirksregierung, als Grund für die lange Bearbeitungsdauer.

### Unterschiedliche Auffassungen

Offenbar gibt es zwischen KVB und Stadt Köln einerseits und der TAB andererseits nach wie vor unterschiedliche Auffassungen darüber, nach welchen Richtlinien die Anlage an der Kreuzung instal-

liert werden soll: Es geht, vereinfacht gesagt, um die Frage, mit wie vielen Sekunden Sicherheitspuffer vor dem Eintreffen einer Bahn die Ampeln für die Autofahrer auf Rot geschaltet werden. Stadt und KVB möchten diese Phase möglichst kurz halten, ohne Abstriche bei der Sicherheit zu machen. „Es gibt unterschiedliche Auslegungen der Gesamtsituation“, sagt Hartmut Sorich, Leiter des Verkehrsmanagements beim Amt für Straßen und Verkehrstechnik.

### Weitere Einschränkungen im Kölner Süden

Die Verkehrslage für Autofahrer im Kölner Süden wird sich nicht nur durch die neue Situation auf der Rheinuferstraße verändern. Auf der Bonner Straße stehen ihnen mit dem Bau der Nord-Süd-Stadtbahn nördlich des Gürtels nur noch zwei statt vier Fahrspuren zur Verfügung. Und auch auf der Vorgebirgstraße soll streckenweise der Raum für den Autoverkehr eingeschränkt werden. Kritiker befürchten einen Verkehrskollaps. (map)

„Das Damoklesschwert einer Lösung mit langen Rotphasen für die Autofahrer schwebt nach wie vor über uns“, stellt FDP-Verkehrsexpertin Christtraut Kirchmeyer fest. Wie auch immer die Entscheidung ausfällt: Im Jahr 2016 muss die Anlage in Betrieb sein. Dann nämlich soll der südliche Teil der Nord-Süd-Stadtbahn eröffnet werden. Eine Linie 17 fährt dann aus Richtung Rodenkirchen am Rhein entlang, quert an der Südbrücke die Rheinuferstraße und rollt in den neuen Tunnel bis zur Haltestelle Severinstraße.



Foto: Peter Rakoczy

Die Situation für die Autofahrer ist dann doppelt prekär, weil parallel die Linie 16 am Ubierring ebenfalls die Rheinuferstraße kreuzt – es gibt also zwei Bahnübergänge in relativ kurzem Abstand. Vor der Entscheidung im November 2010 hatte die Verwaltung ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. Das Ergebnis: Eine ebenerdige Kreuzung der Bahn wird im Berufsverkehr zum Teil erhebliche Staus produzieren. Und zwar nicht nur bei einer Ampelschaltung, wie sie die

Bezirksregierung wünscht, sondern auch bei einer Regelung mit kürzeren Wartezeiten für die Autofahrer.

Laut Gutachten könnte sich der Verkehr in beiden Richtungen je nach Variante um mehr als 1,3 Kilometer zurückstauen; im schlimmsten Fall sogar auf einer Länge von mehr als fünf Kilometern.

Den Bau eines Tunnels unter den Gleisen hatte eine Ratsmehrheit damals aus Kostengründen abgelehnt. Die KVB hat in den letzten Monaten allerdings an der Kreuzung eine Betonplatte installiert, so dass eventuell später doch noch ein Tunnel gebaut werden könnte, ohne den Bahnbetrieb zu sehr zu beeinträchtigen.