



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	11.06.2008	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen
aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage
nach § 4 der Geschäftsord-
nung

Stellungnahme zu einem
Antrag nach § 3 der Ge-
schäftsordnung

Nord-Süd Stadtbahn Gutachten zur 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

In der Sitzung vom 22.04.2008 hat der Verkehrsausschuss folgenden Beschluss gefasst:

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, das im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses zur 2. Baustufe Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Stadt und KVB vereinbarte zusätzliche Gutachten nunmehr zeitnah, spätestens aber bis zur Sommerpause dem Rat vorzulegen.

Dabei sind ergebnisoffen u.a. folgende nicht abschließend aufgeführte Aspekte zu berücksichtigen:

- die verkehrlichen Folgen (Stau-Erscheinungen auf dem Gustav-Heinemann-Ufer, Bonner Straße) der derzeitigen Planung
- die Erschließungsfunktionen möglicher Alternativen
- die gleichzeitige bzw. nicht gleichzeitige Inbetriebnahme von Baustufe 1 und 2 bei Planänderungen
- das prozessuale Risiko einer Planänderung
- die besondere Situation einer Untertunnelung der Südbrücke (Abfangung der Brückenfundamente, Lage großer Ver- und Entsorgungsleitungen, Maßnahmen des Hochwasserschutzes) und die daraus resultierenden Kostenvolumina
- Aufweitung der Rheinuferstraße auf drei Fahrspuren je Richtung

- Förderfähigkeit der verschiedenen Alternativen (zu unterscheiden von vorliegenden Förderzusagen!)
- Herauszuarbeiten sind auch jene Teile der ursprünglichen Variante aus dem Jahr 2000, die heute noch verwendbar sind (Variante Bayenthalgürtel)
- Provisorischer Bau der 2. Baustufe inklusive Ausbau der Variante Bayenthalgürtel

Die Ergebnisse sind den Ratsfraktionen noch vor der Sommerpause in einem Hearing zu präsentieren. Anschließend ist dem Rat zeitnah eine Beschlussvorlage vorzulegen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Untersuchung in Form einer Machbarkeitsstudie wurde in Zusammenarbeit von KVB und Verwaltung mit höchster Priorität bearbeitet. Lediglich die erforderlichen Verkehrsgutachten wurden extern beauftragt. Aus diesen Gutachten – die in Gesamtheit auf Grund der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit noch nicht vorliegen - werden erste Ergebnisse in den jeweiligen Anlagen erläutert. In einem Fraktionsgespräch wurde am 21.05.2008 die grundsätzliche Vorgehensweise und Bearbeitungstiefe abgestimmt.

Zum Sachverhalt ist folgendes anzumerken: Seit 30.04.2007 liegt der Planfeststellungsbeschluss zur 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn vor. Planfestgestellt wurde eine ebenerdige Querung des Gustav-Heinemann-Ufers in Form einer sogenannten Büstra. D.h. es ist ein nahezu vollständiger Vorrang der Stadtbahn vorgesehen.

Zwischenzeitlich hat die KVB als Bauherrin des Projektes die ausschreibungsreife Planung fertiggestellt und beabsichtigt kurzfristig das Ausschreibungsverfahren zu beginnen.

Zu den einzelnen Aspekten wird wie folgt Stellung genommen:

1) „die verkehrlichen Folgen (Stau-Erscheinungen auf dem Gustav-Heinemann-Ufer, Bonner Straße) der derzeitigen Planung“

Ein Gutachten wurde am 08.05.2008 von der KVB vergeben. Vor dem Hintergrund des engen Zeitrahmens bis zur Sitzung des Verkehrsausschusses, wurde die Bearbeitung in zwei Schritte unterteilt. In einem ersten Schritt wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Diese Ergebnisse liegen vor. In einem zweiten Schritt werden im Anschluss für das Untersuchungsgebiet Modellrechnungen und Verkehrssimulationen durchgeführt. Diese Ergebnisse werden aufgrund der umfangreichen Arbeiten nicht vor August 2008 vorliegen.

Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wurden die 4 untersuchten Varianten

- planfestgestellte Lösung
- Aufweitung der Rheinuferstraße
- Unterquerung der Stadtbahntrasse
- Variante Bayenthalgürtel

nach insgesamt 23 Einzelkriterien bewertet. Die Kriterien beziehen dabei die entscheidungsrelevanten Handlungsfelder Stadtentwicklung und Städtebau, Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und ÖPNV-Betriebsabwicklung ein.

Der Gutachter sieht im Ergebnis der Bewertung eine eindeutige Präferenz für eine Führung der Stadtbahn über die ehemalige Hafenbahntrasse. Im Weiteren wird aus gutachterlicher Sicht empfohlen die Variante Bayenthalgürtel entsprechend der aktuellen politischen Beschlusslage nicht weiter zu verfolgen.

Auch ohne einen Vorgriff auf die detaillierten Ergebnisse der vertiefenden Untersuchung kommt

der Gutachter auf der Basis der Sensitivitätsanalyse sowie der bereits vorliegenden früheren Untersuchungen zu dem Schluss, dass es sinnvoll erscheint beim Bau der neuen Rheinuferstraßenquerung Vorbereitungen für eine spätere Absenkung der durchgehenden Fahrstreifen zu treffen.

2) „die Erschließungsfunktionen möglicher Alternativen“

Der Vergleich der planfestgestellten „Hafenbahntrasse“ mit der Variante „Bayenthalgürtel“ ergab, dass der Entfall der Haltestelle Schönhauser Straße bei der Variante „Bayenthalgürtel“ zu einer deutlichen Verschlechterung der Erschließung führt. Im Einzugsbereich der Variante Bayenthalgürtel würden rund 1400 Einwohner weniger durch die Stadtbahn erschlossen.

Infolge der Umsetzung des Niederflurkonzeptes ist die früher geplante Weiterführung der Linie 15 entlang des Rheinufers nach Rodenkirchen nicht mehr möglich. Hiervon wäre insbesondere auch die Vielzahl der im Einzugsbereich der Haltestelle Schönhauser Straße liegenden Arbeitsplätze betroffen. Die attraktive und direkte Anbindung in Richtung Innenstadt würde hier entfallen. Im Gegenzug bietet die Variante „Bayenthalgürtel“ nur geringe Verbesserungen im Bereich Goltsteinstraße. Bei der planfestgestellten Trasse gewährleisten die Stadtbahntrassen am Rheinufer und in der Bonner Straße die optimale Erschließung von Bayenthal und Marienburg.

3) „die gleichzeitige bzw. nicht gleichzeitige Inbetriebnahme von Baustufe 1 und 2 bei Planänderungen“

Aus betrieblichen – Einbindung der Linie 16 – und zuwendungstechnischen Gründen ist eine gleichzeitige Inbetriebnahme der 1. und 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zwingend erforderlich. Dies wäre auch bei einer sofortigen Entscheidung zugunsten der Variante „Bayenthalgürtel“ nicht mehr möglich. Eine überschlägliche Betrachtung der Terminschiene ergibt, dass die 2. Baustufe dann erst ca. fünf Jahre nach Inbetriebnahme der 1. Baustufe in Betrieb gehen könnte.

In der Konsequenz ergäben sich erhebliche zusätzliche Kosten für die Betriebsführung, für vergebens erbrachte Bau- und Planungsleistungen und zusätzliche Vorfinanzierungslasten. Dabei führt insbesondere der Ausfall von Fördermitteln zu gravierenden, kaum tragbaren zusätzlichen Belastungen für die Stadt Köln.

4) „das prozessuale Risiko einer Planänderung“

Von der Trassenführung über Bonner Straße und Bayenthalgürtel sind wesentlich mehr Anwohner betroffen als von der Variante „Hafenbahntrasse“, die überwiegend auf DB-Gelände verläuft. Insofern ergibt sich ein deutlich höheres Risiko von Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluss.

5) „die besondere Situation einer Untertunnelung der Südbrücke (Abfangung der Brückenfundamente, Lage großer Ver- und Entsorgungsleitungen, Maßnahmen des Hochwasserschutzes) und die daraus resultierenden Kostenvolumina“

In einer Machbarkeitsuntersuchung wurde festgestellt, dass die Unterführung der ebenerdig kreuzenden Stadtbahn in Höhe der Südbrücke grundsätzlich möglich ist. Die erforderliche Aufrechterhaltung des Verkehrs mit je zwei Fahrspuren pro Richtung auch während der gesamten Bauzeit, die Abfangungsmaßnahmen der Fundamente der Vorlandbrücke und die erforderlichen Leitungsverlegungen erfordern allerdings nach ersten Überlegungen eine Bauzeit von rund vier Jahren und Investitionskosten in Höhe von rund 60 Mio. Euro brutto. Es wurde dabei davon ausgegangen, dass die tiefergelegte Straße nur im Gleisquerungsbereich auf kürzestmöglicher Länge überbrückt wird.

Die städtebaulich sinnvolle Verlängerung des abgedeckten Bereichs auf ca. 70 m oder sogar 100 m Gesamtlänge (inklusive Tunnelverlängerung) würde die Wegebeziehung und die Grünverbindung zwischen dem Friedenspark und dem Rheinufer deutlich aufwerten aber auch zu weiteren Mehrkosten in der Größenordnung von 6 Millionen bzw. 13 Millionen Euro brutto führen.

Die geschilderten Bauzeiten und Kosten erfordern allerdings die Notwendigkeit kurzfristig eine bauliche Vorleistung im Bereich der Stadtbahnquerung vorzusehen. Ohne diese Vorleistung ist mit einer Bauzeit von bis zu fünf Jahren und Gesamtkosten von bis zu 83 Millionen Euro inklusive des erforderlichen Bahnersatzverkehrs zu rechnen.

6) „Aufweitung der Rheinuferstraße auf drei Fahrspuren je Richtung“

Um die negativen Auswirkungen der ebenerdigen Stadtbahnquerung auf den Individualverkehr zu vermindern, wurde zur Leistungsfähigkeitserhöhung eine Aufweitung auf drei Fahrspuren je Richtung im Bereich der Schienenkreuzung untersucht. Die Untersuchung zeigt die Machbarkeit, gleichwohl ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit nur zu erzielen, wenn die Aufweitung eine angemessenen Länge vor und hinter der Kreuzung mit der Stadtbahn aufweist. Dabei würde die Aufweitung im Norden bis zur Maternusstraße reichen. Im Süden muss der Knotenpunkt Schönhauser Straße angebunden werden.

Die Maßnahme ist mit einem deutlichen Eingriff in den vorhandenen Baumbestand verbunden. Die Gesamtkosten würden rund 4,3 Millionen Euro betragen. Es ist mit einer Bauzeit von rund zwei Jahren zuzüglich der Vorlaufzeiten für Planung und Genehmigung von ebenfalls zwei Jahren zu rechnen.

Die beauftragte Leistungsfähigkeitsuntersuchung zeigt, dass die Erweiterung der Rheinuferstraße um einen dritten Fahrstreifen zu einer deutlichen Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieses Straßenabschnittes führt und die zu erwartenden Einschränkungen infolge des planfestgestellten Bahnvorrrangs nahezu kompensiert. Dabei wurde der heutige Bahntakt von 10-Minuten vorausgesetzt. Es wurde gleichfalls festgestellt, dass die Aufweitung auf drei Fahrspuren je Richtung nicht als geeignete Lösung erscheint, um die Auswirkungen einer denkbaren Taktverdichtung zu kompensieren.

7) „Förderfähigkeit der verschiedenen Alternativen (zu unterscheiden von vorliegenden Förderzusagen!)“

Es wurde festgestellt, dass aus förder technischer Sicht nur drei Trassenvarianten kompatibel zu der laufenden GVFG-Maßnahme der Nord-Süd Stadtbahn sind.

Nur die planfestgestellte Lösung mit einer ebenerdigen Querung des Gustav-Heinemann-Ufers sowie die Varianten, die die ebenerdige Querung der Stadtbahn mit zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Individualverkehrs, d.h. Tieflage der Straße oder sechstreifiger Ausbau der Straße vorsehen, wären mit der laufenden ÖPNV-Maßnahme vereinbar. Alle anderen Varianten – Tieflage Stadtbahn, Führung Bayenthalgürtel bzw. Hafenbahn als vorläufige Trasse - hätten zur Folge, dass der Nutzen-Kosten-Faktor der Nord-Süd Stadtbahn unter den Schwellenwert von 1,0 sinkt und eine Förderfähigkeit nicht gegeben wäre.

8) „Herauszuarbeiten sind auch jene Teile der ursprünglichen Variante aus dem Jahr 2000, die heute noch verwendbar sind (Variante Bayenthalgürtel)“

Das Projekt Nord-Süd Stadtbahn beinhaltet folgende Grundüberlegungen

- Entlastung des Innenstadttunnels,
- Einbindung der Linie 16 um eine schnelle und kurze Anbindung der südlichen Stadtteile an die Innenstadt zu ermöglichen,
- qualitativ hochwertige Stadtbahnerschließung der Altstadt, Südstadt und der südlich davon gelegenen Stadtteile Bayenthal, Raderberg, Marienburg und Raderthal.
- Realisierung der Gürtelverlängerung

Dieses Grundkonzept war Basis für den Ratsbeschluss von 1992, der eine Stadtbahnführung über die Koblenzer Straße/Schönhauser Straße zur Einbindung der Linie 16, sowie die Führung über die Bonner Straße zur Erschließung der Stadtteile vorsah. Ebenfalls enthalten war als weitere Baustufe die Gürtelverlängerung.

In der Folge wurde die Anbindung über die Schönhauser Straße verworfen und 1996 entschieden, die Trassenführung über den Bayenthalgürtel auch zur Einbindung der Linie 16 zu nutzen. Die Lösung wies auf Grund der Synergieeffekte zur Gürtelverlängerung Vorteile gegenüber der problematischen Führung über die Koblenzer Straße/Schönhauser Straße auf. Die Nachteile des stör anfälligeren Betriebes und die längere Fahrzeit der Linie 16 wurden mangels weiterer Alternativen in Kauf genommen.

Die später erfolgte Untersuchung der Hafenbahntrasse, die mit einem Entfall der Schienenanbindung des Rheinauhafens möglich wurde, zeigt die Vorteile der Anbindung der Linie 16 auf dem denkbar kürzesten Weg auf. Mit der Stadtbahn in der Bonner Straße wird dabei die Erschließung der angrenzenden Stadtteile sichergestellt. Diese Lösung wurde 2000 vom Rat beschlossen und ist seither Grundlage für alle weiteren Planungen, Förderanträge und Genehmigungsverfahren. Die Gürtelverlängerung inklusive der Stadtbahnführung über den Bayenthalgürtel wird dabei nicht aufgegeben, sondern ist Bestandteil langfristiger Überlegungen.

9) „Provisorischer Bau der 2. Baustufe inklusive Ausbau der Variante Bayenthalgürtel“

Der provisorische Ausbau der Hafenbahntrasse inklusive Ausbau der Stadtbahn über den Bayenthalgürtel wurde unter Punkt 7 hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Faktors und der Förderfähigkeit untersucht. Danach ist eindeutig festzustellen, dass diese Variante den schlechtesten Nutzen aller betrachteten Lösungen hat, die Investitionen für die Hafenbahntrasse nicht förderfähig wären und die erforderliche Eigenfinanzierung der Hafenbahntrasse somit für die Stadt Köln und die KVB die höchsten Belastungen aller betrachteten Varianten ergibt.

Weitere Varianten

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass neben den hier dargestellten Varianten weitere Anbindungen zwischen Bonner Straße und Rheinufer untersucht wurden. Es handelt sich um die Stadtbahnführungen von der Marktstraße über die Schönhauser Straße zum Rheinufer und die Führung der Stadtbahn auf der Hafenbahntrasse mit einer Überquerung des Gustav-Heinemann-Ufers in Hochlage. Diese Varianten wurden wegen ihrer offensichtlichen Nachteile im Rahmen des Genehmigungsverfahrens verworfen und nicht weiter verfolgt.

Fazit

Die Untersuchung zeigt die aktuelle Situation inklusive der erwarteten Verkehrsentwicklung auf. Die Trassenführung der Nord-Süd Stadtbahn – hier insbesondere die Möglichkeiten einer Einbindung der Stadtbahnlinie 16 und die Erschließung der südlichen Stadtteile wurde bereits in der Vergangenheit in diversen Studien untersucht und zur Beschlussfassung gestellt. Wesentliche neue Erkenntnisse liegen nicht vor.

Aktuelle Grundlage ist die vom Rat im Jahr 2000 beschlossene Lösung mit einer Anbindung über die Hafenbahntrasse und der zwischenzeitlich planfestgestellten ebenerdigen Querung der Rheinuferstraße.

Die Machbarkeitsstudie zeigt auf, dass Optimierungsmöglichkeiten für die dauerhafte störungsfreie Abwicklung des Individualverkehrs auf der Rheinuferstraße bestehen und im Hinblick auf eine zeitnahe Realisierung weiter untersucht werden müssen. Dabei sind die Auswirkungen auf die im Bau befindliche Nord-Süd Stadtbahn zu berücksichtigen.

Die Stadtbahnführung über den Gürtel sollte dabei weiterhin Bestandteil der langfristig zu realisierenden Planungen bleiben, kann aber auf Grund der vorliegenden Erkenntnisse nicht im Zusammenhang mit der Nord-Süd Stadtbahn verwirklicht werden.

Insofern besteht aus Sicht der Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt keine Veranlassung die Beschlusslage zu verändern.