

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln
Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis							
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	09.03.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Sportausschuss	13.04.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Ausschuss Umwelt und Grün	22.04.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung Rodenkirchen (2)	26.04.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Stadtentwicklungsausschuss	29.04.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	11.05.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung den Standort D als P+R-Anlage bei den weiteren Planungen zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zu berücksichtigen.

Alternativvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung den Standort C als P+R-Anlage bei den weiteren Planungen zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn

zu berücksichtigen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten	b) Sachkosten
	€	%			€	€
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)			Einsparungen (Euro)			

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

Mit Ratsbeschluss vom 29.01.2008 wurde die Verwaltung mit der Planung der 3.Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn von der Schönhauser Straße zum Verteilerkreis Köln unter Berücksichtigung einer P+R-Anlage im Bereich des Verteilerkreises beauftragt.

Zukünftige Planungen sehen darüber hinaus eine Verlängerung der Stadtbahn vom Verteilerkreis über Rondorf bis nach Meschenich vor. Nach jetzigem Planungsstand ist hier eine Überführung des Verteilerkreises mit einer Haltestelle in der Plus-Eins-Ebene vorgesehen.

Für diese zukünftige Haltestelle bzw. für die vorläufige Endhaltestelle der 3.Baustufe soll eine P+R-Anlage gebaut werden. Vier Flächen stehen dafür zur Diskussion. Mit der hier vorgelegten Untersuchung sollte geklärt werden, welche dieser vier Flächen für eine Realisierung am besten geeignet ist.

Die vier möglichen Flächen sind:

Fläche A: westlich des Verteilerkreises, wo sich heute bereits eine Tankstelle, ein Parkplatz und ein Schnellrestaurant befinden.

Fläche B: östlich des Verteilerkreises, wo sich ebenfalls eine Tankstelle befindet.

Fläche C: im Innenkreis des Verteilerkreises.

Fläche D: nordwestlich des Verteilerkreises, wo sich heute eine Tennisanlage befindet.

Zunächst wurde in einer Potenzialuntersuchung die für diesen Standort erforderliche Anzahl

an Stellplätzen berechnet. Demnach ist mit einem Gesamtpotenzial von ca. 600 Fahrzeugen zu rechnen. 78 Pkw entfallen davon auf die Berücksichtigung eines neuen Standortes der Fachhochschule Köln in der Südstadt.

Untersuchungen hinsichtlich des Flächenbedarfs ergaben, dass die erforderliche Stellplatzzahl bei allen Flächen nur durch eine Parkpalette realisiert werden kann. Weiterhin wurden die einzelnen Flächen hinsichtlich ihrer Verkehrsanbindung mit ihren Auswirkungen auf den Kreisverkehr, der fußläufigen Erreichbarkeit der Standorte zu den Stadtbahnhaltestellen, den Umweltrisiken und letztendlich den entstehenden Kosten untersucht und bewertet.

Bewertungskriterien	Standort A ebenerdig	Standort A Parkpalette	Standort B	Standort C	Standort D
Flächenangebot	--	+	--	+	+
Kfz-Erreichbarkeit (Zufahrt)	++	++	++	++	+
Kfz-Erreichbarkeit (Ausfahrt)	+	+	--	+	+
Verkehrsqualität der Zu- und Ausfahrt	+	+	++	+	+
Auswirkungen auf den Verteilerkreis	0	0	-	++	-
Zwischenbewertung Kfz-Verkehr	+	+	-	++	+
Fußweg zur Haltestelle 3. Baustufe	-	--	-	+	++
Fußweg zur Haltestelle 4. Baustufe	-	-	-	++	+
Zwischenbewertung Fußweg	-	--	-	+	+
Konflikte mit Grundwasserschutz	-	-	-	-	0
Schallschutz, Luftschadstoffe	0	0	0	0	-
Flächenversiegelung	0	0	-	-	0
Eingriff Baumbestand	0	0	--	-	-
Zwischenbewertung Umwelt	0	0	-	-	-
Kosten (3. Baustufe)	0	+	0	-	+
Verträglichkeit mit 4. Baustufe	-	-	-	++	+
Beurteilung (Rang)	4	3	5	1	1

Der Gutachter kommt nach vor stehender Bewertungstabelle zu dem Ergebnis, dass die Parkpalette am Standort A mit ihrer günstigen Anfahrbarkeit, den geringen Umweltrisiken und überschaubarer Kosten einige Vorteile hat. Nachteilig ist jedoch die große fußläufige Entfernung zur Haltestelle.

Der Standort B hat in den Bereichen Umwelt, Verkehr und städtebauliche Wirkung so gravierende Mängel, dass er nicht weiter verfolgt werden sollte.

Der Standort C hat in der verkehrlichen Bedeutung ebenfalls große Vorteile und ist gleich zu bewerten wie Standort D. Die hohen Kosten und die dominante einschneidende städtebauliche Wirkung sind jedoch negative Aspekte dieser Variante.

Vorteile hat die Variante C im Zusammenhang mit einer Verlängerung der Stadtbahn über den Verteilerkreis hinaus bis Meschenich. Mit der Verlängerung ist in naher Zukunft aber nicht zu rechnen. Ein Bauwerk an dieser Stelle ohne Stadtbahnverlängerung in der Plus-Eins-Ebene hat städtebaulich deutliche Nachteile, die nur zu vermeiden wären, wenn die P+R -Anlage in ein Hochbauvorhaben integriert würde. Daher wird zum jetzigen Zeitpunkt diese Variante von der Verwaltung nicht favorisiert. Weiterhin liegt die Fläche C am Rande der Wasserschutzzone II. Neubauten sind hier verboten bzw. werden nur mit hohen Auflagen genehmigt. Eine Befreiung von diesem Verbot kann nur im Zuge eines Genehmigungsverfahrens durch die Bezirksregierung Köln erteilt werden. Eine Aussicht auf Befreiung von diesem Verbot ist sehr fraglich, weil mit der Fläche D eine geeignete Fläche zur Verfügung steht.

Der Standort D hat viele Vorteile. Nachteilig erscheinen hier eine mögliche Lärmbelästigung der nahegelegenen Wohnbebauung und die zusätzliche Belastung der Zufahrt Bonner Straße in der nachmittäglichen Spitzenstunde.

Aus Sicht der Verwaltung wird der Standort D aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen favorisiert. Dieser Standort greift am wenigsten in den Äußeren Grüngürtel ein. Im Hinblick auf die Lage der Endhaltestelle der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn erscheint dieser Standort als ideal. Kurze Fußwege von der P+R -Anlage zur zukünftigen Haltestelle in der Bonner Straße machen diesen Standort besonders attraktiv. Auch aus Sicht der Denkmalpflege wird in erster Priorität der Standort D empfohlen. Die Fläche D liegt als einzige der untersuchten Flächen in der Wasserschutzzone III. Ein Neubau ist zwar genehmigungspflichtig, eine Realisierung erscheint jedoch einfacher als bei allen anderen Varianten.

Die Fläche D ist in städtischen Besitz und derzeit an den Kölner Tennis-Club 1986 e.V. vermietet. Der Club hat mit der Stadt Köln im Jahre 1987 einen unbefristeten Mietvertrag mit dreimonatiger Kündigungsfrist abgeschlossen. Die Fläche steht somit für eine Bebauung zur Verfügung.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile schlägt die Verwaltung vor, den Standort D für eine P+R -Anlage bei den weiteren Planungen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zu berücksichtigen.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1, 2