



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	10.05.2011	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	12.05.2011	
Liegenschaftsausschuss	12.05.2011	
Wirtschaftsausschuss	19.05.2011	
Stadtentwicklungsausschuss	19.05.2011	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen
aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage
nach § 4 der Geschäftsordnung

Stellungnahme zu einem
Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Bebauung am Breslauer Platz

Verzögerung des Projektes durch Leitungstrassen der DB AG - Erarbeitung von Alternativen

Aufgrund der hohen geschätzten Kosten zur Verlagerung von Leitungstrassen der Bahn sollen verschiedene Varianten des bestehenden städtebaulichen Konzeptes erarbeitet werden. Ziel ist, weniger Leitungstrassen verlagern zu müssen.

Rahmenplanung

Im Dezember 2008 wurde das kooperative Werkstattverfahren "Bebauung am Breslauer Platz" mit der Sitzung der Empfehlungskommission abgeschlossen. Davon ausgehend wurde das Büro Büder + Menzel beauftragt, das im Werkstattverfahren empfohlene Konzept mit einem in ein Sondergebäude integrierten Busbahnhof im Sinne der Juryempfehlungen zu überarbeiten und auf dieser Basis einen Rahmenplan zu erarbeiten (Mitteilungsvorlage Nr. 2985/2009). Haupteigentümer der Flächen sind die DB AG, die Firma Aurelis und die Stadt Köln.

Verzögerung durch Umlegung von Leitungstrassen

Im Jahr 2009 hat sich erneuter Abstimmungsbedarf ergeben, da sich herausgestellt hat, dass mehrere im Plangebiet liegende Baufelder von Leitungstrassen der DB AG durchschnitten werden. Bis zu dem Zeitpunkt war die Existenz dieser Leitungstrassen auch den Vertretern der DB AG nicht bekannt. Das Plangebiet gilt heute in großen Teilen als Fläche für Bahnbetriebszwecke. Das Bebauungsplanverfahren wird parallel zur Verlagerung der Leitungstrassen und zur Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken weiterbetrieben, steht aber in Abhängigkeit davon.

Kosten der Verlagerung

Daher hat die DB AG eine so genannte "Vorplanung" für eine mögliche Umlegung der bahnbetriebsnotwendigen Leitungen erarbeitet. Dabei wurden Trassen für die redundante Verlegung der Leitungstrassen gesucht, was sich aufgrund der zahlreichen anderen Infrastruktureinrichtungen im Untergrund des Plangebietes und der umliegenden Straßen als schwierig erwies. Die Trassen müssen auf Bahnflächen oder im öffentlichen Raum liegen. Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes wurde eine Trassenführung angenommen und die Kosten der Verlagerung wurden geschätzt. Hierbei ist besonders die Verlagerung der Lichtwellenleitungen sehr kostenintensiv. Die Kostenschätzung der Bahn von Oktober 2010 geht von insgesamt 4,2 Mio. € (netto) aus und beinhaltet die Ausführungs- und Planungsleistungen.

Bebauungsplanverfahren

Das Bebauungsplanverfahren wird parallel weitergeführt, kann aber erst nach einer förmlichen Freistellung der Flächen durch das Eisenbahnbundesamt zur Rechtskraft gebracht werden. Eine Freistellung kann erst nach erfolgter Verlagerung der Leitungstrassen erfolgen. Nach derzeitiger Einschätzung der DB AG ist mit einem Zeitraum von bis zu drei Jahren für die Trassenverlagerung (Planfeststellungsverfahren und bauliche Umsetzung) zu rechnen in Abhängigkeit von Freigabe der Leitungsplanung und Finanzierung. Erst im Anschluss kann die Freistellung erfolgen und der Bebauungsplan zur Rechtskraft geführt werden.

Alternativensuche

In der Diskussion mit der DB AG und der Firma Aurelis wurde deutlich, dass das vorliegende städtebauliche Konzept hinterfragt wird, weil die vorhandenen Leitungstrassen im alten Straßenverlauf der Kostgasse und der Verlängerung der Straße Am Alten Ufer nicht beachtet werden. Die untersuchte Leitungsverlagerung stellt eine "Maximalvariante" dar, da alle im Plangebiet liegenden Leitungstrassen großräumig verlagert werden müssen, um das städtebauliche Konzept umsetzen zu können.

Daher sollen zwei Alternativen entwickelt werden, bei denen nicht alle Leitungstrassen verlagert werden müssen. Dazu kann das Baufeld, das für den Busbahnhof vorgesehen war, aufgeteilt werden. Eine solche Variante war schon im städtebaulichen Werkstattverfahren vorgesehen. Die Leitungstrassen müssen dann zwar (je nach Variante anteilig) verlagert werden, dies könnte aber im Plangebiet geschehen, so dass zum Beispiel die Rheinuferstraße nicht gequert werden müsste. Ein Busbahnhof an dieser Stelle in der geplanten Form ist dann nicht mehr möglich.

Bei einer Veränderung des Konzeptes wird sich voraussichtlich das realisierbare Bauvolumen verkleinern. Außerdem muss dann eine erneute Vorplanung durch die DB AG erfolgen, um eine neue Kostenschätzung zu erhalten. Die Bahn hat angeboten, dies zu übernehmen.

Nach Vorlage der verschiedenen Varianten mit der Vorplanung der Bahn und einer ersten Kostenschätzung kann entschieden werden, mit welcher Planungsvariante die detailliertere Entwurfsplanung erfolgen soll.

Zusammenarbeit mit anderen Grundstückseigentümern

Die Grundstücke im Plangebiet gehören – bis auf das Grundstück des Kommerzhotels – der Stadt Köln, der DB AG und der Firma Aurelis. Daher wurde eine Arbeitsgruppe mit den zuständigen Fachämtern, Vertretern der Firma Aurelis sowie gegebenenfalls auch Vertretern der DB AG eingerichtet. Das Büro Büder + Menzel erhält derzeit den Auftrag zur Erarbeitung weiterer städtebaulicher Varianten.

Weiteres Vorgehen

Es ist geplant, die vom Büro Büder + Menzel erstellten Entwurfsvarianten mit minimierten Eingriffen der Leitungsverlegung von der DB AG technisch überprüfen zu lassen. Eine Entscheidung kann erst nach Vorlage der jeweiligen Kostenschätzungen getroffen werden.

Anlagen 1 - 3

- Städtebauliches Konzept Bebauung am Breslauer Platz, Büder + Menzel Architekten, 2009
- Vorplanung Verlagerung, DB AG, Oktober 2010
- Vorläufige Aufgabenstellung der Alternativensuche, November 2010

Gez. Streitberger