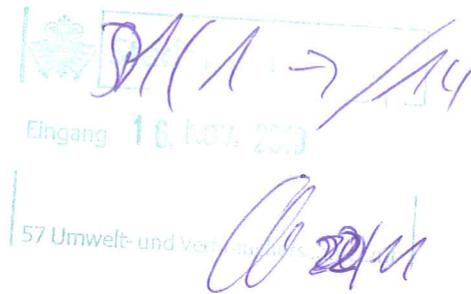


69  
690/2



15.11.2010  
Frau Magon  
23484

57

## **Bahnsteiganhebung Amsterdamer Straße/ Gürtel**

### **Hier: Bewertung des Grüneingriffs**

Sehr geehrte Frau Hussmann,

69 beabsichtigt die Haltestelle „Amsterdamer Straße/Gürtel“ barrierefrei umzubauen. Hierzu wird die Bahnsteighöhe von derzeit 35 cm auf 90 cm über SO angehoben. Die Zuwegungen werden an das neue Niveau angepasst. Das Vorhaben ist Teil des Gesamtprojektes „Umrüstung Gürtelstrecke“.

Zur Aufrechterhaltung des Betriebes werden provisorische Bahnsteige errichtet. Des Weiteren werden Baustelleneinrichtungsflächen und -zufahrten benötigt. Hierfür werden Grünflächen, die teilweise im Landschaftsschutzgebiet liegen, bauzeitlich in Anspruch genommen. Zur Minimierung der Eingriffe wurde vom Büro Pöyry ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Diesen LBP haben wir Ihnen am 01.10.2010 zukommen lassen.

Mit Email vom 04.10.2010 baten Sie um Prüfung, ob die Beeinträchtigungen z. B. durch Nutzung des Basketballplatzes sowie befestigter Flächen östlich der Amsterdamer Straße noch weiter reduziert werden können.

Zu Ihrem Schreiben nehmen wir wie folgt Stellung:

Aus der Aufgabenstellung sowie den Zwangspunkten aus der Örtlichkeit wurde die Ihnen vorliegende Planung mit dem dazugehörigen LBP entwickelt. Die Planungsgrundlagen sowie die wesentlichen Planungsergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

- Die Haltestelle Amsterdamer Straße wird in der Hochbahnebene von derzeit 35 cm ü SO auf 90 cm angehoben. Aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens sowie der wichtigen Umsteigebeziehungen muss der Betrieb während der gesamten Baumaßnahme sichergestellt sein.
- Die Bahnsteige haben eine Nutzlänge von 80 m und werden von der KVB mit Bahnen mit 50 m Länge (2-fach Traktion) angefahren. Ein halbseitiger/wechselseitiger Umbau mit Bedienung in Einzeltraktion und Taktverdichtung (analog zum Umbau der Haltestelle Neusser Straße/Gürtel) wurde von der KVB geprüft und aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens als nicht realisierbar verworfen. Hieraus folgt die Notwendigkeit der Herstellung von Behelfsbahnsteigen inkl. der notwendigen Zuwegungen für die Dauer der Bahnsteiganhebung.

- Der Bauablauf gliedert sich im Wesentlichen in 3 Phasen:
  1. Herstellung der Behelfsbahnsteige und Zuwegungen während des Regelbetriebes,
  2. Umbau der Bahnsteige unter Nutzung der Behelfsbahnsteige und
  3. Rückbau der Behelfsbahnsteige und Ausgleichspflanzungen nach Inbetriebnahme.
- Die Lage der Behelfsbahnsteige wurde in Abstimmung mit der KVB festgelegt. Maßgebend hierfür war die Sicherstellung einer funktionierenden Zuwegung zu den Behelfsbahnsteigen, die sich aufgrund der Hochlage des Haltepunktes und der Dammlage der Gleise bzw. deren Lage auf der Brückenkonstruktion der Bahnstrecke als kompliziert darstellt. Die im LBP dargestellte Lösung stellt die wirtschaftlich günstigste Möglichkeit dar, da ansonsten auf kostspielige Treppentürme zurückgegriffen werden müsste. Des Weiteren müssten für deren Anordnung Gehölze in größerer Anzahl gefällt werden.
- Die Lage der BE-Flächen wurde in Abstimmung mit dem Büro Pöyry so gewählt, dass der Eingriff in die Grünflächen minimal ist und durch Schutzzäune und Abstandsflächen gewährleistet wird, dass keine Gehölze geschädigt werden (siehe Schutzmaßnahme S4, LBP).
- Alle Eingriffe in die Grünflächen werden durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen kompensiert und das Landschaftsbild wiederhergestellt (siehe Ausgleichsmaßnahmen, LBP).

Die von Ihnen mit Email vom 04.10.2010 aufgezeigten alternativen Standorte (Basketballplatz und befestigte Flächen östlich der Amsterdamer Straße) wurden auf ihre Eignung als BE-Flächen geprüft. Das Ergebnis ist nachfolgend dargestellt.

#### 1.) Basketballplatz:

- Die bisherige Planung ist so abgestimmt, dass die Zuwegung zum Sportplatz und dessen Nutzung während der gesamten Baumaßnahme (Feb. bis Aug. 2012) möglich ist.
- Die Nutzung des Basketballplatzes als einzige BE-Fläche auf der südlichen Seite (Bahnsteig Gleis 1) ist nicht möglich, da die vorhandene Zuwegung für LKW-Anlieferungen nicht genutzt werden kann. Die Zuwegung ist nur ca. 2 m breit und mit über 6 % Steigung zu steil. Des Weiteren ist ein Wenden auf der Brücke nicht möglich, d. h. die Anlieferung könnte nur durch Rückwärtsfahrten der LKW's erfolgen. Diese Zuwegung wird jedoch auch gleichzeitig von den Fahrgästen genutzt. Durch die beengten Verhältnisse im Bereich der Rampe ist ein Ausweichen vor LKW-Fahrten nicht möglich. Hieraus ergibt sich ein erhebliches Gefahrenpotential.

Fazit: Die Nutzung des Basketballplatzes als BE-Fläche ist somit nicht möglich.

#### 2.) Befestigte Flächen östlich der Amsterdamer Straße:

- Die genannten Flächen befinden sich in der Nähe zum Bahnsteig Gleis 2. Die Flächen stellen jedoch keine Alternative zu der im LBP dargestellten BE-Fläche auf dem Bahndamm an Gleis 2 dar. Zum einen ist auf dieser Seite kein Landschaftsschutzgebiet vorhanden, zum anderen wurden auch hier die Flächen so gewählt, dass der Eingriff in die Grünflächen minimal ist. Die genannten Flächen sollen gemäß Ihrer Vorgabe als Alternative zu der BE-Fläche auf der Wiese am Eingang des Parks dienen (an Gleis 1).
- Durch Nutzung der befestigten Flächen östlich der Amsterdamer Straße müssten sämtliche Materialanlieferungen sowie alle Transporte zu und von den Bahnsteigen über die Amsterdamer Straße erfolgen, diese ist jedoch durch die Straßenbahn sowie die Grünflächen in Straßenmitte nicht direkt zu überqueren ist. Dieses hätte zur Folge, dass alle Transporte von der BE-Fläche zu den Bahnsteigen an Gleis 1 zunächst ca. 250 m in nördlicher Richtung bis zur nächsten Ampel erfolgen. Hier wird gewendet und dann ca. 500 m in südlicher Richtung weitergefahren, bis die Zuwegung zum Bahnsteig Gleis 1 erreicht wird. Zurück geht es dann zunächst 50 m Richtung Süden bis zur nächsten Ampel, dort wird gewendet und dann ca. 300 m, Richtung Norden bis zur BE-Fläche gefahren.

Gleiches gilt für die Zufahrt zu Gleis 2, da die Amsterdamer Straße nicht in Gegenrichtung befahren werden kann; die Fahrstreifen sind baulich getrennt und fahrtrichtungsgebunden.

- Zusätzlich ist zu beachten, dass die Amsterdamer Straße 4-spurig und stark befahren ist. Durch die Nutzung mit Baufahrzeugen entstehen erhebliche Behinderungen des fließenden Verkehrs (Nutzung mit langsamen Baustellenfahrzeugen, Einfädeln in den Verkehr, Spurwechsel zum Wenden an den Ampeln).
- Des Weiteren lassen sich Verschmutzungen der Fahrbahn durch Baustellenfahrzeuge nicht vermeiden, wodurch ein höherer Reinigungsaufwand und somit höhere Kosten entstehen.
- Die sehr langen Wege von und zur Baustelle sind durch den AN Bau sowohl zeit- als auch kostenmäßig zu bewerten und schlagen sich somit in längeren Bauzeiten und höheren Herstellungskosten nieder.

Fazit: Die Nutzung der befestigten Flächen östlich der Amsterdamer Straße als einzige BE-Fläche ist daher nicht möglich. Für die Abwicklung der Baumaßnahme wird für jede Bahnsteigseite je eine BE-Fläche benötigt. Alternative Standorte westlich der Amsterdamer Straße stehen nicht zur Verfügung.

Die Lage der im LBP gewählten BE-Fläche wurde in Abstimmung mit dem Büro Pöyry bereits so optimiert, dass der geringstmögliche Eingriff in die Grünflächen entsteht. Weiteres Optimierungspotential ist aus unserer Sicht nicht vorhanden.

Für Rückfragen zur Baumaßnahme steht Ihnen Frau Magon unter Tel. 0221/221-23484 zur Verfügung, zu genehmigungsrechtlichen Fragen wenden Sie sich bitte direkt an Frau Muell unter Tel. 0221 / 221-27244.

Wir hoffen, Ihre Anfrage mit den obigen Ausführungen ausreichend beantwortet zu haben und verbleiben,

mit freundlichen Grüßen

