

Analyse und Variantenvergleich

Die verschiedenen Möglichkeiten und Standorte zur Erweiterung der Abstellkapazität wurden in den zurückliegenden Jahren seitens der KVB AG intensiv untersucht. Hierbei wurden neben den Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umfeld auch die Effekte auf den Betrieb (Aus- und Einrückwege, Erreichbarkeit für das Personal etc.) beleuchtet.

Kriterien

Als Grundlage der Standortwahl mussten die potenziell geeigneten Flächen folgende Kriterien erfüllen:

1. Grundstückseignung
Das Grundstück muss für die Abstellung von 64 Fahrzeugen eine ausreichende Größe und einen geeigneten Grundriss aufweisen. Große Höhenunterschiede führten zur Abwertung. Aspekte wie die ggf. hochwassergefährdete Lage der Fläche wurden ebenfalls berücksichtigt.
2. Umweltaspekte
Ausgewiesene Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen sowie Aspekte des Wasser- und Naturschutzes gingen in die Bewertung ebenso ein. Die Fahrten von bzw. zur Abstellanlage (Zulauf) sollten nicht durch enge Wohnstraßen führen.
3. Umfeld / Genehmigungsaspekte
Die Bauleitplanung sollte eine Nutzung als Sonderfläche ermöglichen. Sensible Regionen bzw. Umfeldnutzungen sollten möglichst ausgespart bzw. nicht berührt werden.
4. Betriebliche Aspekte
Die Abstellanlage soll aus betrieblichen Gründen so zentral wie möglich gelegen sein. Die Anbindung (Zulaufstrecke) an das Stadtbahnnetz soll nicht bzw. geringfügig durch Hochwasser oder aufsteigendes Grundwasser gefährdet sein. Die Verteilung der Züge im Netz sollte mit möglichst kurzen Betriebsfahrten möglich sein. Mit Ausnahme des Kölner Nordens ist durch die 3 Lage der Betriebshöfe sowie der dezentralen Abstellanlagen eine gute und ausreichende Verteilung der Fahrzeuge für den morgendlichen Betriebsbeginn gegeben. Daher ist eine weitere Abstellung im Bereich der vorhandenen Anlagen und hier insbesondere im Rechtsrheinischen aufgrund der langen Wege (= betrieblicher als auch finanzieller Aspekt), kritisch zu sehen.
5. Kosten
Die Abstellanlage soll auch aus finanziellen Gründen so zentral wie möglich gelegen sein. Investitions- und Betriebskosten wurden als ein Aspekt in die Bewertung mit aufgenommen.

Folgende Standorte wurden im Stadtbezirk Nippes untersucht:

- Hauptwerkstatt Weidenpesch



Abbildung 1: betrachtete Fläche Weidenpesch

Grundstückseignung

Angrenzend an das Gelände ist Wohnbebauung vorhanden. Die Fläche ist als Sondergebiet ausgewiesen und befindet sich im Eigentum der KVB. Eine neue Anbindungsstrecke ist erforderlich und führt randlich durch einen geschützten Landschaftsbestandteil. Die neue Zulaufstrecke birgt ein Restrisiko bei einem Hochwasserstand von 11,30 m. Sollte dieser Ausnahmefall eintreten, wäre ausnahmsweise die vorhandene Anbindung „Simonskaul“ nutzbar.

Umweltaspekte

Aktuelle Nutzung:

Freiflächen und Gehölzflächen im Umfeld der Hauptwerkstatt.

Schutzgebiete:

Der bestehende Gleisanschluss der HGK als auch die geplante neue Zulaufstrecke liegen im Bereich eines geschützten Landschaftsbestandteils bzw. Landschaftsschutzgebiets. Die Zulaufstrecke durchquert randlich wie erwähnt einen geschützten Landschaftsbestandteil. Durch aufwändige Bauverfahren wird in der Bauausführung erreicht, den Eingriff minimal zu halten. Darüber hinaus besteht mit Aufgabe des bestehenden Gleisanschlusses an das HGK-Netz die Möglichkeit entsprechende Ausgleichsmaßnahmen direkt vor Ort durchzuführen, womit die derzeitige Durchschneidung des geschützten Gebietes entfallen würde. Unmittelbar an das Gelände der Hauptwerkstatt anschließend kann die Zulaufstrecke die bereits heute existierende Trasse des Anschlusses an das HGK-Netz nutzen.

Schutzgut Mensch:

Die im Umfeld befindliche Wohnbebauung kann durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden.

Bezüglich der Zulaufstrecke: Regionaler Grünzug (Freiraum laut Regionalplan), Naherholungsgebiet, Frischluftschneise für den Kölner Innenstadtbereich.

Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt:

Gehölzbestände mit mittlerer Bedeutung für Vögel und Quartierpotenzial für Fledermäuse.

Schutzgut Wasser:

Hochwasser: Ab einem Wasserstand von 11,30 m besteht für die Zulaufstrecke ein Restrisiko.

Einschätzung der umweltrelevanten Faktoren Freiraumsicherung und Biotopfunktion für den Standort Weidenpesch:

Der Standort der geplanten Abstellanlage liegt auf dem Gelände der Hauptwerkstatt und ist als Sondergebiet ausgewiesen. Die derzeitige Zulaufstrecke zur Hauptwerkstatt verläuft in einem Teilabschnitt durch den Regionalen Grünzug. Im Hinblick auf die umweltrelevanten Faktoren Freiraumsicherung und Biotopfunktion ist der Standort der Abstellanlage aufgrund der Vorbelastungen im Umfeld der Hauptwerkstatt geeignet.

Durch die erforderliche Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen für die Zulaufstrecke ergeben sich Gehölz- und Freiflächenverluste, die sich im Regionalen Grünzug (Freiraum lt. Regionalplan) sowie in einem geschützten Landschaftsbestandteil befinden. Die im Hinblick auf die Freiraumsicherung und Biotopfunktion günstigere Nutzung der in der Simonskaul vorhandenen Gleise zum Ein- und Ausrücken der abgestellten Stadtbahnen würde eine sehr starke Zunahme der Lärm- und Erschütterungsimmissionen vor allem zu nächtlichen Ruhezeiten bedeuten. Zudem wäre der für die Anbindung nach Norden der Abbruch von Gebäuden erforderlich.

Umfeld/ Genehmigungsaspekte

Die Fläche ist als Sondergebiet ausgewiesen und befindet sich im Eigentum der KVB.

Betriebliche Aspekte

Der linksrheinische Standort ist gut an das Netz angebunden und verfügt über eine gute räumliche Lage hinsichtlich Betrieb und Erreichbarkeit. Über den Knotenpunkt Ebertplatz kann das Gesamtnetz der KVB angedient werden. Die Nähe zur Hauptwerkstatt vermeidet Überführungsfahrten durch das Stadtgebiet.

Kosten

Die Fläche für die Abstellanlage befindet sich im Besitz der KVB. Auch Teile der für die Zulaufstrecke benötigten Flächen sind im Besitz der KVB bzw. des Stadtwerkekonzerns.

- **Longerich**

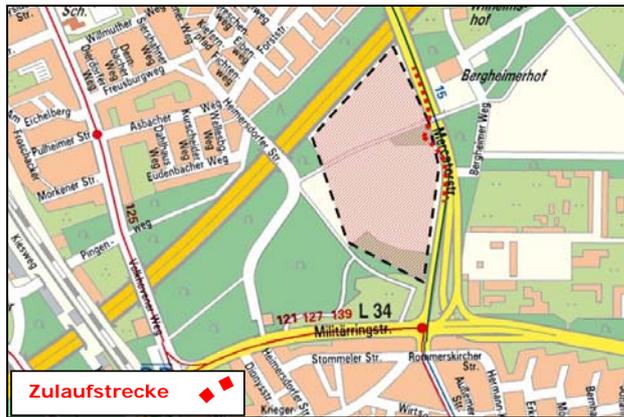


Abbildung 2: betrachtete Fläche Longerich

Grundstückseignung

Die Fläche liegt deutlich unterhalb des Umgebungsniveaus. Die Fläche ist zudem sehr isoliert und wäre komplett neu zu erschließen. Die Zuwegung wäre sehr problematisch, da

- eine Erschließung über die Mercatorstraße nicht möglich bzw. nur durch Errichtung eines neuen Brückenbauwerks (Ersatz Brückenbauwerk Pingenweg) über Mercatorstraße und Gleistrasse (in diesem Bereich dürfen die Gleise nicht niveaugleich gekreuzt werden)

realisierbar wäre. Zudem ist diese heute vorhandene Wegeverbindung (reine Fuß- und Radverkehrsverbindung) nur in Fahrtrichtung stadtauswärts an die Mercatorstraße angebunden. Die Mercatorstraße ist in diesem Bereich 4-streifig mit baulicher Mitteltrennung ausgebaut.

- eine Erschließung aus Norden (Heimersdorfer Straße) problematisch wäre, da die Brücke über die Autobahn lediglich für Anlieger frei gegeben ist und mögliche, längere Erschließungswege durch das Wohngebiet nördlich der Autobahn führen würden.
- eine Erschließung von Süden (Militärringstraße über die Heimersdorfer Straße) ebenfalls von der Anliegerregelung betroffen wäre. Auch die Militärringstraße ist in diesem Bereich 4-streifig mit baulicher Mitteltrennung ausgebaut. Eine Zufahrt zur Heimersdorfer Straße ist darüber hinaus lediglich aus einer Richtung möglich.

Alle beschriebenen Anbindungen bzw. Zufahrten müssten darüber hinaus so ausgebaut werden, dass auch ein Lkw-Verkehr möglich wäre.

Umweltaspekte

Aktuelle Nutzung:

Landwirtschaftlich genutzte Fläche (Acker) innerhalb von Gehölzflächen.

Schutzgebiete:

Laut Biotopkataster befindet sich im Randbereich, Teil der benötigten Fläche, ein schutzwürdiges Biotop. Betroffen wären auch Gehölzflächen.

Schutzgut Mensch:

Die Fläche liegt innerhalb des Regionalen Grünzugs (Freiraum laut Regionalplan). Eine potenzielle Bebauung würde die vorhandene Frischluftschneise für den Kölner Innenstadtbereich beeinträchtigen. Die Fläche dient heute als Naherholungsgebiet. Neben der Inanspruchnahme der Ackerflächen würde es auch zu einem erheblichen Eingriff in die benachbarten Grün- und Erholungsflächen kommen. Dieser Eingriff könnte in diesem Fall nicht wie bei der Zulaufstrecke in Weidenpesch in einer Randlage erfolgen, sondern hätte Zerschneidungen und Restflächen zur Folge.

Wohnbebauung ist erst relativ weit vom Gelände entfernt vorhanden. Lediglich der Bergheimerhof weist einen relativ geringen Abstand auf. Auf Grund der relativ weiten Entfernung sowie der Vorbelastung wird mit

Ausnahme des Bergheimerhofes kein oder nur sehr geringer Lärmschutz erforderlich sein.

Im Vergleich zum Gelände der Hauptwerkstatt würden jedoch die Fahrten zur bzw. aus der Anlage auf einem weiteren Abschnitt (zusätzlich ca. 2,7 km) durch öffentliche Straßen (im Wesentlichen entlang der Johannes-Rings-Straße und Wilhelm-Sollmann-Straße) führen. Durch die dezentrale Lage würden in erheblichem Umfang Anwohner von den zusätzlichen Fahrten zur Nachtzeit betroffen sein. Für diese Anwohner würde trotz der deutlichen Zunahme der Schallimmissionen zur Nachtzeit in rechtlicher Hinsicht (16. BImSchV) kein Anspruch auf Schallschutz entstehen. Insbesondere ist hier der Gleisbogen an der Kreuzungen Wilhelm-Sollmann-Straße/ Neusser Straße zu benennen. Hier entstehen auf Grund der engen Radien Kurvengeräusche, die zu besonders hohen Belästigungen führen.

Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt:

Vernetzungselement zwischen Worringer Bruch, Rheinaue und dem Kölner Grüngürtel.

Schutzgut Wasser:

Wasserschutzzone IIIb

Einschätzung der umweltrelevanten Faktoren Freiraumsicherung und Biotopfunktion für den Standort Longerich:

Die Regionalen Grünzüge sind als wesentliche Bestandteile des regionalen Freiflächensystems im Sinne der notwendigen Ausgleichsfunktion gegen die Inanspruchnahme für Siedlungszwecke sowie Verkehrswege und -flächen zu schützen. Das dargestellte Planungsgebiet für den Standort Longerich übernimmt als Teil des Regionalen Grünzuges insbesondere für den klimaökologischen Ausgleich, die Biotoperhaltung und -vernetzung sowie für die freiraumgebundene Erholung wichtige Funktionen. Die Errichtung einer Abstellanlage an diesem Standort lässt sich mit den Zielen des Regionalplanes nicht vereinbaren.

Umfeld/ Genehmigungsaspekte

Die Fläche ist im Flächennutzungsplan der Stadt Köln als Grünfläche ausgewiesen. Die Realisierung eines Bauvorhabens innerhalb des Regionalen Grünzuges ist fraglich.

Betriebliche Aspekte

Die Fläche liegt nicht zentral im Netz. Mit rund 7,5 km ist die Strecke bis zum ersten Punkt, an dem sich die Stadtbahnfahrzeuge verteilen können bereits sehr lang.

Kosten

Grundstückserwerb für das Gelände der Abstellanlage sowie für die Zulaufstrecke erforderlich.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wäre hier im Vergleich zum HW-Gelände deutlich größer, womit auch die Investitionskosten (Baukosten, Kosten für Ausgleichsmaßnahmen) höher wären. Ggf. erforderliche Brückenbauwerke zur Erschließung/ Anbindung des Geländes würden die Investitionskosten zusätzlich erhöhen. Die durch die längeren Wege bedingten zusätzlichen Dienstplanstunden würden die Betriebskosten dauerhaft erhöhen.

- **Industriegelände Geestemünder Straße / Emdener Straße**

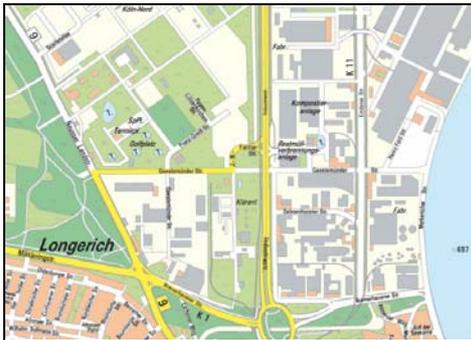


Abbildung 3: betrachtetes Gebiet

Grundstückseignung

Nach Aussage des Amtes für Wirtschaftsförderung der Stadt Köln stehen Flächen, die eine entsprechende Größe aufweisen lediglich im Bereich des ehemaligen Esso-Geländes bzw. das aufgegebene Gelände des Burdaverlags grundsätzlich zur Verfügung. Die Gebäude auf dem Burdaverlagsgelände werden derzeit abgebrochen. Hier sollen kurzfristig Logistikhallen errichtet werden.

Hochwasser: Ab einem Wasserstand von 9,50 m weisen die potenziellen Standorte ein Restrisiko auf.

Umweltaspekte

Burdaverlagsgelände: Die Fläche wird im Altlastenkataster der Stadt Köln als Altlastenverdachtsfläche geführt.

Essogelände: Boden-, Bodenluft- und Grundwasserschäden sowie Altablagerungen sind nach dem Altlastenkataster der Stadt Köln nicht auszuschließen.

Umfeld/ Genehmigungsaspekte

Die Flächen sind als Industrieflächen ausgewiesen.

Bei jeder Fläche westlich der Emdener Straße müssten die Gleisanlagen der HGK gekreuzt werden. Die Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes sind zu beachten. Hierbei ist es fraglich ob eine neue niveaugleiche Kreuzung genehmigungsfähig wäre.

Betriebliche Aspekte

Bereits der Standort „Burdagelände“ weist eine ungünstige Lage im Netz auf. Auch wenn eine Abstellanlage im Bereich des Kölner Nordens favorisiert wird, ist eine Lage an der einzigen Kölner Stadtbahnstrecke mit einer morgendlichen Lastrichtung, die stadtauswärts gerichtet ist, im Vergleich zur zentraleren Lage des HW-Geländes nicht sinnvoll. Die Linie 12 verkehrt nördlich der Haltestelle Niehl heute zeitweise im 20 Minutentakt. Auf der Neusser Straße wird tagsüber durch die Überlagerung der Linien 12 und 15 ein 5 Minutentakt (in der Hauptverkehrszeit noch verdichtet) angeboten.

Restrisiko Hochwasser: Ab einer Pegelhöhe von 10,70 m sind Teilbereiche der Emdener Straße und die Verbindung zwischen Neusser Straße und Emdener Straße betroffen. Diese Verbindungsstrecke unterquert das Niehler Ei. Dieser Streckenabschnitt war in der Vergangenheit bei Hochwasser durch aufsteigendes Grundwasser teilweise überflutet bzw. es war lediglich ein eingeschränkter Betrieb möglich. Bei entsprechenden Hochwasserlagen würde der Standort somit vom Netz abgetrennt.

Kosten

Grundstückserwerb für das Gelände der Abstellanlage sowie für die Zulaufstrecke erforderlich.

Die Investitionskosten würden hier maßgeblich durch die ggf. entstehenden Kosten für die Querung der HGK-Trasse und in noch stärkerem Ausmaß durch die Entsorgungskosten für kontaminiertes

Erdreich und sonstiger Altlasten beeinflusst. Die durch die längeren Wege bedingten zusätzlichen Dienstplanstunden würden die Betriebskosten dauerhaft erhöhen.