

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	27.06.2017
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	29.06.2017

Planung einer temporären Fuß- und Radwegerampe an der unterstromigen linksrheinischen Seite der Hohenzollernbrücke zum Breslauer Platz

Bisherige Situation

Derzeit ist der nördliche Fuß- und Radweg entlang der Hohenzollernbrücke linksrheinisch über eine Treppenanlage mit Schiebehilfe am Brückenkopf für Fahrräder zwar erreichbar, aber für mobilitätseingeschränkte Personen nicht barrierefrei nutzbar. Die Errichtung einer endgültigen Fuß- und Radwegerampe von der Hohenzollernbrücke zum Breslauer Platz wurde an die Realisierung der Bebauung des Breslauer Platzes geknüpft. Vor diesem Hintergrund fand bereits ein Gestaltungswettbewerb statt, wobei auch eine Rampe einzuplanen war. Da der endgültige Bau einer Rampe kurzfristig nicht realistisch ist, wurde die Verwaltung von der Bezirksvertretung Innenstadt am 11.12.2014 beauftragt zu prüfen, ob der auf der Nordseite verlaufende Fuß- und Radweg der Hohenzollernbrücke mit Hilfe einer provisorischen Rampe barrierefrei an den Breslauer Platz angebunden werden kann.

Die Verwaltung der Stadt Köln hat daraufhin die grundsätzliche Machbarkeit einer solchen Rampe geprüft. Am 26.04.2016 hat die Verwaltung dem Verkehrsausschuss mitgeteilt, dass eine ca. 140 m lange barrierefreie Rampe technisch machbar ist.

Am 26.04.2016 hat der Verkehrsausschuss daraufhin folgenden Beschluss gefasst:

„Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Planung und Realisierung einer Fuß- und Radweg-Rampe auf der nördlichen linksrheinischen Seite der Hohenzollernbrücke zwecks barrierefreier Anbindung an den Breslauer Platz umzusetzen. Dabei ist die kostengünstigste Lösung zu wählen, da es sich hierbei um ein Provisorium handelt, alternativ soll eine Konstruktion geprüft werden, die in ihren Grundelementen für eine feste Rampe verwandt werden kann.

Die Finanzierung der Maßnahme ist im Haushaltsplan 2016/2017 zu berücksichtigen und dazu vorrangig die Finanzierung aus Stellplatzablöse-Mitteln zu prüfen.

Die Detailplanung ist der Bezirksvertretung Innenstadt und dem Verkehrsausschuss vorzulegen.“

Weitere Planung/ Variantenuntersuchung

Bei der weiteren Ausarbeitung der Rampe (Variante 1) stellte sich heraus, dass aufgrund einer technischen Mittelspannungsanlage der DB AG im Brückenpfeiler A der zukünftige Fuß- und Radweg im Bereich des Rampenanfangs zwischen Oberleitungsmast und Abluftschacht der Mittelspannungsanlage (siehe Foto Brückenpfeiler A) auf punktuell circa 1,50 m Breite eingeengt werden muss. Deshalb hat die Verwaltung zwei weitere Varianten untersucht, wobei der Fuß- und Radweg bereits vor diesem Hindernis an die Außenseite der Brücke geführt wird. Diese Varianten (siehe Varianten 2 und 4 im Plan der Anlage) haben die S-Bahn-Gleiserweiterung berücksichtigt und sollten somit vom Bau der S-Bahn-Gleise unabhängig sein. Dafür wäre ein Teilabbruch am denkmalgeschützten Brückenwiderlager erforderlich. Zusätzlich wurde noch eine weitere Variante parallel zur Hochwasserschutzmauer untersucht (siehe Variante 3 im Plan in der Anlage).

Nach Einholung der Stellungnahmen aller Betroffenen sind die Varianten 2 und 4 aus Sicht der Denkmalschutzbehörde nicht genehmigungsfähig und aus stadtgestalterischer Sicht als unverträglich eingestuft worden. Der Anschluss einer Fahrradrampe ist an dieser Stelle der Brücke als gravierender Eingriff in die Substanz des Baudenkmals zu werten. Darüber hinaus greift eine solche Rampe erheblich in das Erscheinungsbild der natursteinverkleideten, denkmalgeschützten Brücke ein und somit ist diese nach § 9 Abs. 2 a) DSchG NRW denkmalrechtlich nicht erlaubnisfähig. Da die komplette DB-eigene Parkplatzfläche von der DB AG als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt wird, sobald diese den Ausbau der S-Bahn-Gleiserweiterung vorbereitet, wurden die Varianten 2 und 4 von der DB ebenfalls kritisch gesehen und würden nicht länger Bestand haben als die Variante 1.

Die Variante 3 ist aus Sicht der Hochwasserschutzbehörde nicht genehmigungsfähig, da sie direkt im Bereich des Deichverteidigungsweges liegt und damit den Aufbau der mobilen Hochwasserschutzwand massiv behindern würde. Zusätzlich liegt die gesamte Rampe in der Deichschutzzone I und somit in der Sperrzone und wäre im Hochwasserfall zu sperren und komplett zu demontieren. Im Bereich der Uferpromenade befinden sich zudem noch 4 große Bäume, die durch den Bau dieser Variante stark beeinträchtigt würden oder ganz entfallen müssten.

Somit verbleibt die ursprüngliche Lösung (Variante 1) als genehmigungsfähige Variante, mit einer für die Nutzer unkomfortablen Einschnürung auf circa 1,50 m über mehrere Meter Länge. Die technischen Aufbauten am Rampenbeginn müssen entsprechend geschützt bzw. umbaut werden. Der Lüftungsschacht der Mittelspannungsanlage muss brandschutzgutachterlich auf die Zulässigkeit der Lage neben einem Fuß- bzw. Radweg geprüft werden. Des Weiteren entfallen mindestens 17 Parkplätze der DB AG ersatzlos. Da sich diese Parkplätze wie auch der größte Anteil der Grundstücke im Eigentum der DB AG befinden, ist bei einer möglichen Überplanung dieser Bereiche noch in Verhandlungen mit der DB AG einzutreten bzw. Gestattungsverträge abzuschließen. Das Natursteinmauerwerk des denkmalgeschützten Brückenbauwerks wäre in einem Teilbereich am Pfeiler A im Bereich des Rampenbeginns zu entfernen. Abschließende Abstimmungen hierzu sind noch mit den zuständigen Beteiligten, vor allen der Denkmalschutzbehörde, zu führen. Auch im Bereich der Variante 1 sind die vorhandenen Hochwasserschutzanlagen und insbesondere die vorhandenen Abwasseranlagen und deren Zugänglichkeit zu berücksichtigen. Spätestens mit Beginn der vorbereitenden Maßnahmen zum Bau der zusätzlichen S-Bahngleise, wäre die provisorische Rampe außerdem umgehend und auf Kosten der Stadt Köln endgültig zu entfernen.

Umsetzung

Aufgrund der beschriebenen umfangreichen Randbedingungen und des hohen Abstimmungsbedarfes in allen Planungsphasen, ist ein Baubeginn 2019 denkbar. Da bisher noch kein zeitlicher Ablauf der Baumaßnahme der S-Bahngleise von Seiten der DB AG benannt werden konnte, kann über die zeitliche Dauer des Bestands des Provisoriums keinerlei Aussage gemacht werden. Mit einem Baubeginn der neuen Gleisanlage vor 2022 ist jedoch nicht zu rechnen. Da sich im Bereich der provisorischen Rampe mehrere Anlagen verschiedener Leitungsträger befinden (unter anderem verschiedene Leitungen der DB AG) sind möglicherweise vorgezogene Leitungsumlegungen notwendig. Während der gesamten Bauzeit (laut DB AG mindestens 2 Jahre) einschließlich der Leitungsverlegungen wäre dann weder ein Zwischenzustand noch eine dauerhafte Rampe vorhanden.

Kosten

In der Mitteilung vom 26.04.2016 wurden die Kosten der provisorischen Rampe mit einer Breite von 2,50 m auf 350.000 Euro brutto grob geschätzt. Aktuell werden die Kosten auf 650.000 Euro brutto geschätzt. Dies ist insbesondere auf die neu dimensionierte Breite von 4,50 m zurückzuführen. Kosten für Unterhaltung, Betrieb und Beleuchtung sind hierin noch nicht enthalten. Auch die Kosten für Baufeldfreimachung und Verkehrssicherung/-lenkung, sowie eventuelle Leitungsumlegungen und Ausgleichszahlungen für die Nutzung des DB-Grundstückes sind nicht berücksichtigt.

Grundelemente der vorläufigen Rampe können für eine spätere dauerhafte Rampe nicht verwendet werden. Zum jetzigen Zeitpunkt sind weder die Lage noch die Art, das Material und die Form der Ausführung der endgültigen Rampe bekannt.

Finanzierung

Die Verwendung der Stellplatzablösemittel wurde geprüft und abgelehnt. Die Verwaltung prüft derzeit, ob andere Fördergelder für den Bau des Zwischenzustands herangezogen werden könnten.

Weitere Vorgehensweise:

Dem Verkehrsausschuss wird eine entsprechende Beschlussvorlage vorgelegt.

gez. Blome

Anlagen