

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Planfeststellungsverfahren für die ICE Neubaustrecke Köln-Rhein/Main -
Planfeststellungsabschnitt 12 Köln-Kalk**

Beschlussorgan

Stadtentwicklungsausschuss

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	07.09.2017
Stadtentwicklungsausschuss	21.09.2017

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt, im Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 12 der ICE Neubaustrecke Köln-Rhein/Main die in der Anlage 5 beigefügte Stellungnahme mit der Ergänzung in der Anlage 9 abzugeben.

Alternative:

keine

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung:

Vorhaben

Die DB Netz AG beabsichtigt den Ausbau der Bahnstrecke zwischen den Abzweigen Gummersbacher Straße und Steinstraße. Hierbei handelt es sich um den noch fehlenden Teil der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main. Die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main ist zum Fahrplanwechsel 2002 in Betrieb genommen worden. Sie endet bisher im Knoten Köln am Abzweig Köln-Porz-Steinstraße.

Da hier alle Verkehre aus bzw. in Richtung Köln-Hauptbahnhof und dem Bahnhof Köln-Deutz gebündelt werden, ist ein zweigleisiger Ausbau vorgesehen. In einem ersten Schritt soll der Ausbau zunächst vom Abzweig Gummersbacher Straße bis östlich des Abzweigs Flughafen erfolgen.

Durch die zusätzlichen Gleise und ein Überwerfungsbauwerk im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Kalk wird die Kapazität der Strecke erhöht, wodurch zusätzliche Zugverbindungen möglich werden. Zudem können nach dem Ausbau bisher nicht mögliche parallele Fahrten zu bzw. von den Haltepunkten Deutz-Tief und Deutz-Hoch durchgeführt werden. Auch dies erhöht die Leistungsfähigkeit der Strecke. Güter-, Nah- und Fernverkehr können störungsfreier verlaufen.

Die Strecke vom Abzweig Gummersbacher Straße bis Höhe Rather Straße ist in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) eingeteilt, die Planfeststellungsabschnitte 11, 12 und 13.

Der PFA 12 „Köln-Kalk“, der Gegenstand dieses Verfahrens ist, beginnt östlich des Kreuzungspunktes mit der Rolshover Straße im ehemaligen Bf Köln-Kalk und verläuft entlang der heutigen Bahnstrecke 2651 Köln – Gießen südöstlich in Richtung Köln-Porz. Er endet etwa 150 m östlich der Überführung über den Vingster Ring und weist damit eine Länge von etwa 2,0 km auf.

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 12 wurde bereits am 25.09.1997 vom Eisenbahn-Bundesamt planfestgestellt und durch vier folgende Planänderungsverfahren modifiziert. Mit der nunmehr vorgelegten 5. Planänderung wird die Planung grundlegend überarbeitet.

Schwerpunkt der vorgesehenen Baumaßnahmen ist der Bereich des ehemaligen Bahnhofs Kalk. Für eine Führung der einzelnen Bahnstrecken einschließlich der zusätzlichen Gleise ohne höhengleiche Kreuzungen werden die vorhandenen Gleise insgesamt weitestgehend neu verlegt. Dabei kommt ein insgesamt rd. 800,0 m langes Bauwerk zum Einsatz, das durch eine Tiefe von bis zu 9,0 m unter der heutigen Geländeoberfläche höhenfreie Kreuzungen ermöglicht.

Die Bahntrasse liegt auf einem Damm. An der Südseite der Strecke sind wegen der Verbreiterung des Dammes neue Stützwände geplant.

Weiterhin erfordern die beiden zusätzlichen Gleise im Bereich der heute vorhandenen Eisenbahnbrücken über die unterquerenden Straßen sowohl Abbruchmaßnahmen, Anpassungen bei den vorhandenen Brückenbauwerken als auch Neuerstellungen von Brücken. Bei der Eisenbahnüberführung Homarstraße ist ein zusätzliches Brückenbauwerk neben der bestehenden Brücke geplant. Bei der Eisenbahnüberführung Vingster Ring soll ebenfalls südlich der bestehenden Eisenbahnbrücken eine neue Brücke errichtet werden.

Bedingt durch die Gleisveränderungen sind im PFA 12 auf der Nordseite neue Schallschutzwände bzw. die Anpassung bereits bestehender Schallschutzwände auf einer Länge von insgesamt rd. 1.230,0 m geplant. Soweit an einzelnen Immissionspunkten noch Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

Zur Kompensation der Eingriffe in Landschaft und Natur sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

vorgesehen.

Für den PFA 11 „Köln-Deutz“ wird ein separates Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Im Planänderungsverfahren für den PFA 13 „Köln-Vingst“ wurde bereits am 13.04.2017 eine Stellungnahme an die Bezirksregierung Köln abgegeben. Die Stellungnahme zum PFA 13 ist Gegenstand der Beschlussvorlage 1173/2017.

Der räumliche Bereich, der von dem PFA 12 umfasst ist, ist auf dem Übersichtsplan (Anlage 1) dargestellt. Eine von der Vorhabenträgerin erstellte Übersicht über das Gesamtprojekt (also auch zu den selbstständigen Planfeststellungsabschnitten 11 und 13), ist als Anlage 2 beigefügt. Die Einzelheiten zum konkreten Vorhaben finden sich in dem Erläuterungsbericht (Anlage 3).

Genehmigungsverfahren

Für ihr Vorhaben hat die DB Netz AG beim Eisenbahn-Bundesamt die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt. Von der Bezirksregierung Köln, die im Auftrag des Eisenbahn-Bundesamtes das Anhörungsverfahren nach § 72 VwVfG durchführt, wurden die Antragsunterlagen mit der Aufforderung übersandt, diese öffentlich auszulegen und zu dem Vorhaben bis spätestens 06.06.2017 (Ende der Einwendungsfrist) Stellung zu nehmen. Damit die von der Stadt zu vertretenden Belange im Verfahren Berücksichtigung finden, musste eine diese Frist wahrende Stellungnahme abgegeben werden. Eine vorherige Beschlussfassung durch den Stadtentwicklungsausschuss war aufgrund der gegebenen Sitzungstermine nicht möglich.

Die öffentliche Auslegung der Unterlagen zum o. g. Planfeststellungsverfahren hat in der Zeit vom 24.04.2017 bis 23.05.2017 beim Bauverwaltungsamt stattgefunden.

Stellungnahme

Die Maßnahme ist als Verbesserung der Bahninfrastruktur in Köln deutlich zu begrüßen. Hierdurch wird die Leistungsfähigkeit einer zentralen Strecke erhöht.

Die Stellungnahme führt im Einzelnen aus, welche Punkte im Rahmen der Durchführung des Vorhabens zu beachten sind. Dies betrifft u. a. die Radwegführung im Bereich Pflingster Ring, die Abwicklung des Baustellenverkehrs und die Anforderungen aus dem Bereich Umwelt- und Naturschutz. Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass eine vorgesehene Ausgleichsfläche bereits Gegenstand von Planungen des Landesbetriebs Straßen.NRW ist, mithin nicht zur Verfügung stehen dürfte.

Unbefriedigend sind die Aussagen zur architektonischen Gestaltung der Lärmschutzanlagen, resp. sind diese in den Planunterlagen und Beschreibungen wenig erkennbar. Es ist davon auszugehen, dass die Standardlösungen der Lärmschutzeinrichtungen angewandt werden. Dies kann jedoch im bebauten Bereich, der nahe an die Bebauung, insbesondere Wohnbebauung, heranrückt, nicht hin-genommen werden. Für diese Fälle sind auch im Hinblick auf das Rücksichtnahmegebot für die An-lieger Einzellösungen zu erarbeiten. Die Hinzuziehung eines qualifizierten Architekturbüros wird emp-fohlen.

Begründung für die fehlende Alternative

Es handelt sich um keine städtische Planung. Das Vorhaben wird von der DB Netz AG geplant und durchgeführt. Die Zuständigkeit für die Genehmigung liegt beim Eisenbahn-Bundesamt. Die dabei aus städtischer Sicht zu berücksichtigen Belange sind in der Stellungnahme zu den geplanten Maß-nahmen im Einzelnen aufgeführt. Würde keine Stellungnahme abgegeben, könnten diese Belange unberücksichtigt bleiben. Eine Alternative kann daher nicht angeboten werden.

Anlagen

- Anlage 1 – Übersichtsplan
- Anlage 2 – Übersicht Gesamtprojekt PFA 11-13
- Anlage 3 – Erläuterungsbericht

- Anlage 4 – Zusammenfassung Schallgutachten
- Anlage 5 – Stellungnahme an die Bezirksregierung
- Anlage 6 – Anlage 1 zur Stellungnahme
- Anlage 7 – Anlage 2 zur Stellungnahme
- Anlage 8 – Anlage 3 zur Stellungnahme
- Anlage 9 – Ergänzung Stellungnahme