

Ergänzende Stellungnahme zu dem Änderungs- bzw. Zusatzantrag der CDU-Fraktion vom 14.08.2007 zu der Beschlussvorlage
„Ausbau Porzer Ringstraße in Köln-Westhoven“

DS-Nr. 0016/007

Stellungnahme der Verwaltung:

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 23.01.2007 und in der Sitzung der Bezirksvertretung Porz am 30.01.2007 wurde in der von der Verwaltung vorgelegten Beschlussvorlage erläutert, dass aufgrund des prognostizierten Anteils an Güterverkehr die Schließzeiten der Schrankenanlage an der Porzer Ringstraße sich weiter erhöhen werden. Die Bewertung der Verkehrsprognose für den Individualverkehr (IV) stellt dar, dass durch eine bauliche Aufhebung des Bahnübergangs nicht das städtische Straßennetz, hier speziell der Ortsteil Poll, sondern die angrenzende BAB entlastet wird und somit der Bedarf an baulichen Änderungen, in Form einer Brücke zur Aufhebung des Bahnübergangs, in Frage gestellt wird.

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 14.08.2007 und in der Sitzung der Bezirksvertretung Porz am 21.08.2007 erfolgte seitens der Verwaltung eine ergänzende Stellungnahme, in der ausführlich die Belastung des Bahnübergangs und die erforderlichen Schließzeiten in Folge des steigenden Güterverkehrs erläutert wurden. Des Weiteren wurde auf das Fachgespräch mit der Deutsche Bahn AG (DB) verwiesen, die aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens keine Notwendigkeit von baulichen Änderungen sehen, so dass eine finanzielle Beteiligung von DB und Bund nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ausscheidet. In diesem Zusammenhang wurde seitens der Verwaltung angeregt, zumindest für die Fußgänger und Radfahrer eine Verbesserung der Durchlassfähigkeit des Bahnübergangs in Form einer Brücke zu prüfen.

Aufgrund des obigen Antrages der CDU-Fraktion vom 14.08.2007 werden nachfolgend drei Varianten aufgezeigt, die eine Zusammenfassung des bisherigen Prüfungsergebnisses darstellen und die Grundlage für die weitere Vorgehensweise bilden soll.

1. Variante

Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragte die Verwaltung am 06.06.2000 mit der Aufhebung des Bahnübergangs an der Porzer Ringstraße gemäß dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie entsprechend der Variante 1 weiterzuverfolgen. Auf der Grundlage dieses Beschlusses erfolgt die Aufhebung des Bahnübergangs mit einer Brücke. Der Kostenumfang beträgt ca. 22,5 Mio. Euro. Die Aufhebung des Bahnübergangs kann nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz bezuschusst werden, d.h. je 1/3 anteilmäßig für die Stadt, die DB und den Bund. Bei den geschätzten Kosten von ca. 22,5 Mio. Euro (Tendenz steigend) entfallen ca. 7,5 Mio. Euro anteilmäßig auf die Stadt Köln. Der städtische Anteil kann nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu 75 % bezuschusst werden, so dass der Eigenanteil für die Stadt bei ca. 1,875 Mio. Euro liegt.

Bedingt durch die geringe Verkehrsbelastung der Porzer Ringstraße und den zu erfüllenden Kriterien bei einer Finanzierung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist eine Beteiligung von DB und Bund hinsichtlich der Finanzierung auszuschließen. In Folge dessen sind die erforderlichen Mittel für die Maßnahme als Einzelmaßnahme von der Stadt bereit zu stellen, so dass auch bei einer langfristigen Finanzplanung keine Möglichkeit der Finanzierung seitens der Stadt gesehen wird.

2. Variante

Die Optimierung der Schrankenanlage ist im Hinblick auf die Auslastung der Anlage an der Porzer Ringstraße auszuschließen. Begründet wurde dies bereits in der ergänzenden Stellungnahme der Verwaltung (Anlage 4) die zur Sitzung am 14.08.2007 umgedruckt wurde.

Auf der Grundlage des Radwegnetzplanes, der im Bereich der Porzer Ringstraße einen Radweg ausweist, ist zu prüfen, wie dieser entsprechend den rechtlichen Grundlagen umgesetzt werden kann. Bei der 2.Variante bleibt der vorhandene Bahnübergang bestehen, es wird jedoch die Durchlässigkeit des Bahnübergangs für Fußgänger und Radfahrer verbessert. Hierfür ist eine Rad- und Gehwegbrücke angedacht, für die eine Bezuschussung grundsätzlich möglich ist und die mit 70 % aus dem Radwegebauprogramm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ aus der Radwegnetzplanung der Stadt Köln aus dem Jahr 2003, gefördert wird. Ob allerdings die Kriterien (erhöhter Bedarf an querenden Fußgängern und Radfahrern) zur Förderung erfüllt werden, ist in einer Machbarkeitsstudie, die verschiedene Varianten beinhalten sollte, zu untersuchen. Wichtig dabei ist, dass die zu erfüllenden Förderungskriterien des Radwegebauprogramms eingehalten werden und die Kosten für die Brücke im Hinblick auf den Nutzen vertretbar sind.

Eine augenscheinliche Prüfung hat ergeben, dass der Standort für eine Rad- und Gehwegbrücke mit der geringsten Spannweite etwa 300 m nordwestlich des derzeitigen Bahnübergangs liegt. Die Anordnung des Geh- und Radweges erfolgt auf der vorhandenen Trasse der Zufahrt zu den Kleingärten, dieser quert dann mit Hilfe der Brücke die Gleistrassen des Güterbahnhofs und verschwenkt wieder auf die Porzer Ringstraße mit Anschluss an das vorhandene Radnetz im Bezirk Kalk.

Es gilt allerdings zu beachten, dass Zwangspunkte, die sich durch das erforderliche Lichtraumprofil (z.B. Oberleitungen der DB) und den zulässigen Rampenneigungen von max. 6 % ergeben, eingehalten werden müssen. Dabei werden sich Eingriffe in bestehende Grünbereiche der Kleingartenanlage und des Gremberger Wäldchens nicht vermeiden lassen. Auch sollte bei dieser Prüfung die soziale Komponente in Folge der abgelegenen Trassenführung nicht außer Acht gelassen werden.

Als positiv ist zu werten, dass für die Fußgänger und Radfahrer nach Fertigstellung der Brücke keine Wartezeiten beim Queren der Gleistrassen entstehen. Negativ wird sich der geringfügige Umweg und wie oben bereits angemerkt die fehlende soziale Kontrolle auswirken.

Erst wenn alle Prüfungen und Untersuchungen abgeschlossen und kostenmäßig beziffert sind, können die Verhandlungen zwischen Stadt, Bund und DB erfolgen. Aufgrund des geringeren baulichen Umfangs ist davon auszugehen, dass die Kosten niedriger sind, als bei der oben genannten Variante 1. Es ist aber bereits jetzt schon absehbar, dass ohne Rückbau des derzeitigen Bahnübergangs die Kostenübernahme fast zu 100% bei der Stadt verbleibt.

3. Variante

Die Porzer Ringstraße wird nur bis in Höhe des Bahnübergangs für den motorisierten Individualverkehr freigegeben und endet als Sackgasse. Beiderseits der Bahnschranke wird die Porzer Ringstraße mit einer Wendeanlage begrenzt, so dass für den Individualverkehr keine Durchlässigkeit mehr besteht. Für die Fußgänger und Radfahrer wird die Durchlässigkeit wie unter der obigen 2. Variante erläutert mit Hilfe eines Brückenbauwerks über die Gleistrassen gesichert. Die Verteilung des Verkehrs erfolgt dann ausschließlich über die BAB.

Diese Variante wirkt sich nicht nur positiv auf den Ablauf im Bereich der Gleistrassen des Güterbahnhofs aus, sondern trägt auch wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit bei und

wird seitens der DB begrüßt. Unter diesem Aspekt des Rückbaus ist eine Beteiligung zur Finanzierung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz seitens der DB möglich. Das für die Stadt entstehende Kostendrittel kann dann zusätzlich nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 75 % bezuschusst werden.

Ebenfalls wurde die Möglichkeit einer Rest-Zeit-Signalisierung für den motorisierten Individualverkehr mit dem folgenden Ergebnis geprüft:

Um unnötige Wendefahrten auf dem Teilstück der Porzer Ringstraße von der Kölner Straße bis zur Schrankenanlage zu vermeiden, wäre die Anordnung einer Signalanlage an der Kölner Straße sinnvoll, die anzeigt ob der Bahnübergang frei und passierbar ist. Dies setzt voraus, dass keine zusätzlichen Zwangspunkte die Zufahrt auf dem ca. 1 km langen Teilstück behindern.

Der 1. Zwangspunkt auf der Porzer Ringstraße ist die KVB-Linie 7, die ebenfalls mit Sicherungsschranken ausgerüstet ist und eine direkte Zufahrt zum Bahnübergang bei querenden Stadtbahnen durch Schließzeiten der Schrankenanlage unterbricht. Der 2. Zwangspunkt ergibt sich aus den Schließzeiten der DB-Schranke, die abhängig ist von den Rangierfahrten des Güterverkehrs und sich somit zeitlich nicht exakt beziffern lässt. Der 3. Zwangspunkt, der eher passiv zu bewerten ist, ergibt sich aus der individuellen Fahrzeit des jeweiligen motorisierten Fahrzeugs.

Diese drei Faktoren in Einklang zu bringen ist auf dem einen Kilometer langen Teilstück der Porzer Ringstraße nicht möglich. Des Weiteren müssten die Kosten für eine derartige Anlage in voller Höhe von der Stadt getragen werden.