

Stellungnahme der Verwaltung zu den in der Bezirksvertretung Rodenkirchen (BV2) am 15.06.2020 beschlossenen Maßnahmen

Folgende Maßnahmen hat die Bezirksvertretung beschlossen:

1. Die Verwaltung der Stadt Köln und die Betreiber der Stadtbahnstrecke zwischen Köln und Bonn (KVB und HGK) werden gebeten, anstelle des Neubaus der Brücke eine plangleiche beschränkte Querung bzw. einen höhengleichen beschränkten Bahnübergang herzustellen. Ein vergleichbarer Übergang befindet sich bereits an der Nachbarhaltestelle Siegstraße. Beim Eisenbahn-Bundesamt ist eine entsprechende Genehmigung zu erwirken.
2. Falls der Rat der Stadt Köln oder die Betreiber der Stadtbahnstrecke ein neues Brückenbauwerk errichten müssen, so sind die bisherigen (nicht barrierefreien) Rampen (für Radfahrer) ebenfalls neu zu errichten. Ein Treppenaufgang zur Verkehrssicherheit und Aufzulanlagen für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger sowie eine Trennung von Radverkehr und Fußgängerverkehr auf einer ggf. breiteren Brücke werden begrüßt.

Stellungnahme der Verwaltung

zu 1.)

Die Gleistrasse im Bereich der Brücke Am Tannenhof, Stadtbahnhaltestelle Michaelshoven unterliegt der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), einer Verordnung, die den Bau und den Betrieb der öffentlichen Schieneninfrastruktur und damit der Eisenbahnen regelt. Stadtbahnen werden durch die BOStrab (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen) geregelt. Da im betroffenen Trassenabschnitt sowohl Eisenbahnen als auch Stadtbahnen verkehren, unterliegt der Streckenabschnitt der EBO.

Entsprechend § 12 Abs. 1 EBO dürfen außerhalb von Bahnhöfen oder Hauptsignalen von Abzweigstellen im Allgemeinen keine neuen höhengleichen Kreuzungen angelegt werden. Ausnahmen sind nur für vorübergehend anzulegende Kreuzungen zulässig.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) als Eigentümerin wird keine Ausnahme von der Vorschrift bei der Genehmigungsbehörde beantragen. Sie begründet dies durch höchste Sicherheitsbedenken. Die Landeseisenbahnverwaltung (LEV) und die Verwaltung teilen diese Auffassung. Zu den Hauptverkehrszeiten fahren 24 Bahnen den Haltepunkt Michaelshoven pro Stunde an. Aufgrund der anzuwendenden Regelungen der EBO ergäben sich in der Stunde Schließzeiten des beschränkten Bahnübergangs von bis zu 48 Minuten. Dadurch besteht die Gefahr, dass Personen die Gleise aufgrund der Wartezeit trotz geschlossenem Bahnübergang queren.

Die Situation an den benachbarten Bahnübergangsanlagen Siegstraße und Sürth Bf sind nach Aussage der HGK nicht vergleichbar, da am Haltepunkt Michaelshoven zum einen die Signale viel weiter entfernt sind, zum anderen die Anordnung von Signal, Bahnübergang und Bahnsteig von den benachbarten Haltepunkten abweichen. Dies führt zu den verlängerten Schließzeiten. Hinzu kommen die um ein Vielfaches höheren Fahrgastzahlen in Michaelshoven.

Sichtweiten spielen im EBO-Bereich keine Rolle, da hier auf Signal gefahren wird und nicht auf Sicht, wie teilweise im BOStrab-Bereich.

Aus den vorgenannten Gründen ist der Bau einer höhengleichen Kreuzung ausgeschlossen und der Neubau der Brücke erforderlich.

Zu 2.)

Die Brücke „Am Tannenhof“ ist bereits als Radverkehrsachse, sowohl im Radverkehrsnetzplan von 1993 (modifiziert 2004) und im ADFC-Fahrradstadtplan, beschrieben. Im ADFC-Fahrradstadtplan ist die Brücke als Schiebestrecke aufgeführt.

Die Errichtung von Rampen wird im Zuge der Planungsleistung geprüft. Ein Neubau muss den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen, sodass bei der Nutzung keine Gefahren u. a. durch Rutsch-, Sturz- und Aufprallunfälle entstehen.

Aufgrund der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) dürfen Rampen eine maximale Neigung von 10 % bis zu einer Länge von maximal 20 m aufweisen (vorliegend: max. 18 %).

Sollte die Planung ergeben, dass aufgrund der Örtlichkeit keine Brückenrampen im Einklang mit der ERA realisierbar sind, spricht sich die Verwaltung, auch nach Abstimmung mit dem Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln, für den Bau einer Treppenanlage aus. Die Treppenanlage wird für die Nutzung durch Fahrradfahrende optimiert (breitere Fahrradschieberinnen).

Eine Trennung von Rad- und Fußverkehr auf der Brücke ist in diesem Fall nicht nötig.

Die politischen Gremien werden im Zuge des erweiterten Planungsbeschlusses beteiligt.