

Stellungnahme zu dem Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion vom 11.09.2007 zur Beschlussvorlage

Nord-Süd Stadtbahn (3. Baustufe) von der Schönhauser Straße bis zum Verteilerkreis in Köln-Marienburg

Ds-Nr. 0010/007

Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 1:

Es handelt sich überwiegend um Wohngebäude mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss.

Der Zustand der Gebäude ist nach äußerem Anschein gut, so dass die Erhaltungswürdigkeit grundsätzlich gegeben scheint. Das Gebäude Bonner Straße 333 steht unter Denkmalschutz. Die Verwaltung wird den Eingriff in die vorhandene Bebauung auf das absolut notwendige Maß beschränken. Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung für den Abschnitt der Bonner Straße zwischen dem Gürtel und der Schönhauser Straße einen zweispurigen Ausbau vor. Ein vierspuriger Ausbau hätte einen ungleich höheren Eingriff in die vorhandene Bausubstanz zur Folge.

Um den Objektwert bzw. die Erwerbungskosten für die Stadt beziffern zu können, ist eine aufwendige Wertermittlung für jedes einzelne betroffene Objekt erforderlich. Da die Gebäude nicht nur von außen betrachtet werden, sondern auch der Zustand im Inneren in Augenschein genommen werden muss, ist hier in jedem Fall das Einverständnis der Eigentümer erforderlich. Nach Auskunft der zuständigen Dienststelle ist für das Verfahren ein Zeitaufwand von mindestens drei Monaten erforderlich. Soweit sich die Eigentümer nicht kooperativ zeigen, kann der Zeitaufwand auch deutlich größer werden.

Stellungnahme der Verwaltung zu Punkt 2:

Eine Wechselspur im genannten Straßenabschnitt ist aus Sicht der Verwaltung nicht umsetzbar, da sie mit der Stadtbahn in Mittellage und den geplanten Linksabbiegespuren/Umfahrten nicht vereinbar ist. Wechselspuren können nur eingerichtet werden, wenn keine Abbiegebeziehungen berücksichtigt werden müssen.

Eine denkbare Alternative bestünde darin, die Stadtbahn im Abschnitt zwischen der Marktstraße und dem Bayenthalgürtel in Seitenlage zu führen. Dann müsste in diesem Abschnitt eine zusätzliche Fahrspur angelegt werden. Bei dieser Variante müsste aus Verkehrssicherheitsgründen jede Grundstückszufahrt, die direkt am Gleiskörper liegt, signalisiert werden. Hierbei besteht eine besondere Schwierigkeit darin, dem aus den Grundstücken ausfahrenden Verkehr zu verdeutlichen, in welche Richtung die dritte (also mittlere Spur) aktuell nutzbar ist. Hier sind Falschfahrten sehr wahrscheinlich. Darüberhinaus müssen in jedem Einzelfall Lösungen entwickelt werden, die klären, wie die vielen direkt am Gleiskörper liegenden Geschäfte und Gewerbebetriebe angedient werden können.

Die geschilderten Konsequenzen führen dazu, dass nicht davon auszugehen ist, dass diese Lösung wesentlich platzsparender ist als die durchgehend vierspurige Lösung. Noch wesentlicher sind aber die kaum lösbaren Verkehrssicherheitsprobleme.

Von Bedeutung ist auch das richtungsbezogene Belastungsbild im betroffenen Abschnitt der Bonner Straße. So liegt die heutige Verkehrsbelastung in der Bonner Straße nördlich des Gürtels in der morgendlichen Spitzenstunde stadteinwärts bei ca. 1.100 Kfz, stadtauswärts bei ca. 600 Kfz. Unmittelbar südlich der Schönhauser Straße beläuft sich der Wert auf ca. 1.200 Kfz stadteinwärts und ca. 700 Kfz stadtauswärts. Anders sieht das Belastungsbild in der Nachmittagsspitzenstunde aus. Am Gürtel sind hier ca. 800 Kfz stadteinwärts und ebenfalls ca. 800 Kfz stadtauswärts feststellbar. In Höhe der Schönhauser Straße liegt die Belastung bei ca. 1.000 Kfz stadteinwärts und bei ca. 900 Kfz stadtauswärts.

In der morgendlichen Spitzenstunde ist eine stark unterschiedliche richtungsbezogene Verkehrsbelastung feststellbar. Am Nachmittag ist dies nicht der Fall. Folglich bietet sich die Wechselspur als Lösungsmöglichkeit für den Abschnitt zwischen Gürtel und Schönhauser Straße nur für das morgendliche Belastungsbild an. Die ausgewogene Belastung am Nachmittag spricht gegen die Einrichtung einer Wechselspur.

Ungeachtet der Realisierungsmöglichkeit liegen die prognostizierten Verkehrsbelastungen bei der nun vorgeschlagenen Lösung deutlich über der einer einspurigen Richtungsfahrspur, da davon auszugehen ist, dass eine zweite Fahrspur auch entsprechend höhere Verkehrsmengen in das Gebiet „hereinzieht“. Annäherungsweise können die Belastungszahlen für die morgendliche bzw. abendliche Spitzenstunde des vierspurigen Ausbaus zu Grunde gelegt werden.

Da die Wechselspur in jedem Fall eine zusätzliche Fahrspur darstellt, ist auch ein höherer Flächenanspruch von 3,00 m Breite erforderlich.

Die Verwaltung kann aus den genannten Gründen eine Dreispurigkeit nicht empfehlen.