

Vorlage 2558/2022 Erweiterter Planungsbeschluss für den Ersatzneubau der Brücke Am Tannenhof, Stadtbahnhaltestelle Michaelshoven in Köln-Rodenkirchen

Beschluss der Bezirksvertretung Rodenkirchen (BV 2) vom 05.12.2022

hier: Stellungnahme der Verwaltung

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen empfiehlt dem Rat folgenden geänderten Beschluss zu fassen:

Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Planung einer ebenerdigen, also plangleichen Gleisquerung Am Tannenhof, Stadtbahnhaltestelle Michaelshoven mit den folgenden Rahmenbedingungen:

1. Verlegung des Bahnsteigs für die Fahrtrichtung Bonn auf die nördliche Seite des Übergangs, analog zur Nachbarhaltestelle „Siegstraße“ (hierdurch geringere Schließzeiten der Schranken und höhere Sicherheit durch reduzierte Geschwindigkeit der dann nur anfahrenen Bahnen);
2. Verlängerung der Bahnsteige (Vorgriff auf die geplante Dreifachtraktion) und Verbreiterung (bessere Aufnahme der Schülermassen zu Stoßzeiten);
3. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen in Absprache mit der KVB, wie z.B. unterhalb der Schranken hängende „Schürzen“;
4. Schaffung von „Flucht-Räumen“ für sich zwischen geschlossenen Schranken aufhaltende Personen.

Des Weiteren soll geprüft werden, ob und wie die Entwidmung des Streckenabschnitts um Michaelshoven vom Allgemeinen Eisenbahngesetz erreicht werden kann (seit Jahrzehnten verkehren auf diesem Abschnitt keine Güterzüge mehr – Aufgabe Güterumschlag im Rheinauhafen!).

Die Verwaltung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

- zu 1. Das nördlich befindliche Grundstück, welches für einen möglichen Bahnsteigneubau benötigt wird, befindet sich im Besitz der Stadt Köln. Sollte der neue Bahnsteig in nördliche Richtung „verschoben“ werden, muss das Grundstück dem Betreiber der Eisenbahnstrecke, der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), zur Verfügung gestellt werden.

Eine Verringerung der Schließzeiten und eine Erhöhung der Sicherheit ergeben sich laut Aussage des Betreibers der Strecke (HGK) durch die Verlegung des Bahnsteigs allerdings nicht.

Wesentlich für die Summe der Schließzeiten sind die Anzahl der Züge und die zeitliche Lage der Zugkreuzungen. In der Einschaltzeitberechnung des Bahnübergangs (Bü) kann für den Fahrgastwechsel nur eine konstante Größe hinterlegt werden (in der Regel werden hier 20 Sekunden für den Fahrgastwechsel angenommen). Bei erhöhtem Fahrgastaufkommen sind deutlich längere Schließzeiten anzunehmen, da der*die Stadtbahnfahrer*in erst losfahren kann, wenn der Fahrgastwechsel abgeschlossen ist und alle Türen geschlossen sind.

Nachstehend eine (theoretische) Betrachtung zu der Einschaltzeitenberechnung: Bei 24 Zügen in der Stunde (12 in Richtung Bonn, 12 in Richtung Köln) können im günstigsten Fall die Kreuzungen so liegen, dass beide Züge annähernd gleichzeitig einschalten und auch wieder ausschalten. Bei einem solchen „best case“ -Szenario wäre eine Schließzeit von ca. 110 Sekunden möglich, das würde in Summe eine Schließzeit von

etwa 22 Minuten/Stunde bedeuten. Dieser optimale Fall wird in der Praxis ganz selten erreicht werden können.

In der „worst case“-Betrachtung fährt bspw. ein Zug in Richtung Bonn, befährt den Bü und dann die Ausschaltkontakte (theoretisch würde der Bü dann öffnen) und in dem Moment oder Sekunden vorher schaltet ein Zug Richtung Köln den Bü ein. Dann öffnet der Bü nicht, sondern bleibt geschlossen. Dann würden sich bei dieser Konstellation die Schließzeiten auf etwa 3 Minuten summieren. Sollte sich dann die nächste Zugfahrt in Richtung Bonn bereits wieder in der Einschaltstrecke befinden, öffnet der Bü wieder nicht und eine Schließzeit von über 4 Minuten wäre möglich. Das kann sich dann aufschaukeln, wenn dann wieder ein Zug in Richtung Köln fahren würde usw.

Darin sind die unterschiedlich langen Fahrgastwechselzeiten noch gar nicht berücksichtigt, gerade zu Schulbeginn mit entsprechend hohem Fahrgastanteil wird die theoretisch angenommene Fahrgastwechselzeit von 20 Sekunden bei weitem überschritten werden. Dann könnten auch Schließzeiten von 6, 7 oder 8 Minuten erreicht werden.

Aus den beschriebenen Gründen mit den vielen Variablen können bei 24 Zugfahrten Schließzeiten von 30 bis 45 Minuten in der Stunde prognostiziert werden. Als konstante Werte können nur die GELB + ROT + SCHRANKENLAUFZEIT ZU + SCHRANKENLAUFZEIT AUF mit insgesamt 24 Sekunden angegeben werden, alle anderen Zeiten sind dynamisch und hängen, wie beschrieben, von vielen Faktoren ab.

Zu den Hauptverkehrszeiten mit hunderten Schüler*innen kann ein Fahrgastwechsel auch länger als 1 Minute dauern, der die Bü-Schließzeit erheblich erhöht. Wäre der Bahnsteig hinter dem Bü (also am heutigen Standort), würden die dynamischen Fahrgastwechselzeiten keinen Einfluss auf die Schließzeiten nehmen. Eine minutengenaue Angabe der Schließzeiten ist daher nicht möglich.

Im HGK-Netz findet man für die Lage der Bahnsteige alle möglichen Konstellationen (Bahnsteige sowohl vor als auch hinter einem Bü, gegenüberliegende Bahnsteige, versetzt liegende Bahnsteige, usw.).

Für den Fall, dass der Bahnsteig/Zughalt unmittelbar hinter einem Bü liegt, ist die zulässige Fahrgeschwindigkeit reduziert angeordnet.

Nach Auskunft der KVB wird bei den Stadtbahnen auf Sicht gefahren. Bei einer versetzten Lage der Haltestellen und ausgebauten Bahnsteigen spräche seitens der KVB nichts gegen den ebenerdigen Übergang in Bezug auf den Stadtbahnbetrieb.

- zu 2: Der Bau längerer Bahnsteige für die neuen 70 Meter langen Züge der KVB müsste bei der Planung berücksichtigt und im Planfeststellungsverfahren genehmigt werden. Die Bahnsteigbreite würde unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Grundstücksflächen geplant, sollte aber mindestens 3,5 – 4 Meter betragen.
- zu 3: Ein sog. Gitterbehang ist kaum genehmigungsfähig, weil durch diese Sperre eingeschlossene Personen keine Fluchtmöglichkeiten mehr haben. Alle baulichen Maßnahmen, die den Eintritt in den Gefahrenraum verhindern, verhindern auch die Fluchtmöglichkeiten aus dem Gefahrenraum. Wenn eine Person (verbotenerweise) unter Missachtung des Rotlichts den Gefahrenraum betritt und auf Grund der bereits auf der anderen Seite geschlossenen Schranke zwischen den Schranken eingeschlossen ist, muss in jedem Fall die Möglichkeit der „Flucht aus dem Gefahrenraum“ gegeben sein. Offene als Fluchtweg ausgewiesene Bereiche

werden dazu führen, dass die Schranken umgangen werden, dies ist auch nicht zielführend.

Für die Planung eines Bü ist das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verantwortlich. Die KVB, als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf der Strecke, ist zu dieser Maßnahme nicht zu hören. Sowohl HGK als auch KVB planen ihre Bü-Anlagen aber nach den gleichen gesetzlichen Regelwerken, so dass es hier keine Unterschiede gibt.

- zu 4: Auf Grund des bestehenden Gleisabstands, der vorgegebenen Planungsvorschriften und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse sieht die Verwaltung keine Möglichkeit, zwischen dem Schrankenbereich (dem sog. Gefahrenraum) Fluchträume zu schaffen. Wie überall, kann hier nur an die Disziplin und Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmenden appelliert werden, die Rotlicht-Signalisierung und die geschlossenen Schranken zu beachten.

Zur Prüfung einer Umwidmung der Strecke:

Für einen Vergleich der beiden Betriebsvorschriften EBO und BOStrab können verschiedene Kriterien herangezogen werden, u.a.:

Kriterium	HGK (EBO NE-Standard)	KVB (BOStrab)	Bemerkung
Trassierung	Unabhängiger Bahnkörper Große Radien Geringe Neigungen Zweirichtungsverkehr (GWB, s. o.)	Straßenbündiger bis unabhängiger Bahnkörper Kleine Radien Größere Neigungen in der Regel Einrichtungsverkehr	Nach EBO aufwändiger und teurer, dafür langlebiger, unabhängig von anderen Verkehrsträgern Höhere Flexibilität in der Infrastrukturgestaltung bei BOStrab
Geschwindigkeit	bis 100 km/h	Innerstädtisch bis 70 km/h Außerhalb bis 80 km/h	EBO: kürzere Reisezeiten
Abstand (Betriebsverfahren)	Fahren im Raumabstand	Fahren auf Sicht, Fahren im Raumabstand möglich	
Signalisierung	Vollsignalisierung, möglich mit Gleiswechselbetrieb (GWB, d. h. beide Gleise in beiden Richtungen befahrbar)	Teilweise Signalisierung, „sonst Fahren auf Sicht“	EBO: Höhere Betriebsflexibilität durch GWB, sofern eingerichtet
Stellwerke	Nahverkehrs-ESTW	Nahverkehrs-ESTW	ESTW-Kosten ziemlich identisch, Unterschiede in der Software
Bahnübergänge	Planung nach BÜV NE Neue Bü werden nicht mehr genehmigt; Im Regelfall nur mit Schranken zu genehmigen	Planung nach BÜV NE Neue Bü sind noch zulässig Bei Verzicht auf Schranken hohes Sicherheitsrisiko	Gleiche Planungsgrundlagen, daher Bü-Kosten und Schließzeiten nahezu identisch
Fahrpersonal	EBO-Führerschein erforderlich	BOStrab-Führerschein erforderlich	Personal muss ggf. zwei Betriebsvorschriften beherrschen

Fahrzeuge	EBO-Zulassung erforderlich	BOStrab-Zulassung erforderlich	Ggf. zwei Zulassungsverfahren erforderlich
-----------	----------------------------	--------------------------------	--

BOStrab: Betriebs-Ordnung der Straßenbahnen

EBO NE: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen

ESTW: Elektronisches Stellwerk

Ein weiteres Kriterium sind die Baukosten in der Signal- und Fahrleitungstechnik. Diese sind bei beiden Betriebsarten weitestgehend identisch, da bei gleichen Herstellern eingekauft wird und die technischen Anforderungen als gleich zu bewerten sind. Im Oberbau könnten die Baukosten etwas höher liegen, da für eine EBO-Strecke höhere Radsatzlasten geplant werden, am Ende führt das aber wiederum zu einer wesentlich höheren Nutzungsdauer, gleicht sich also in jedem Fall wieder aus.

Bezüglich der Ausgleichszahlungen für Betrieb und Unterhalt greift das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) § 16 für Nichtbundeseigene Eisenbahnen. Gemäß Abs. (1a) für höhengleiche Kreuzungen werden diese von Bund und Land gezahlt. Diese Ausgleichszahlungen entfallen im BOStrab-Betrieb.

In einem Gespräch zwischen der Landeseisenbahnaufsicht (LEA), Bezirksregierung Köln und dem Rhein-Sieg-Kreis wurde der Neubau einer Stadtbahnlinie 17 zwischen Bonn, Niederkassel und Köln thematisiert. Hierbei wurde auch untersucht, ob die EBO-Bestandstrasse der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) im rechtsrheinischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis von EBO auf BOStrab umgewidmet werden kann. Bei diesem Gespräch wurden erhebliche Risiken identifiziert, die am Ende den Ausschlag dafür gegeben haben, dass die Infrastruktur weiterhin als EBO-Strecke betrieben werden soll.

Hier ein paar Punkte aus dem Erörterungsgespräch:

- Eine einfache „Umwidmung“ EBO > BOStrab ist rechtlich nicht möglich.
- Zunächst muss ein Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren gemäß AEG § 11 durchgeführt werden. Hier müsste dargestellt werden, dass der HGK, so wörtlich, „der Betrieb der Infrastruktur nicht mehr zugemutet werden kann“. Sollte der HGK der Betrieb nicht mehr zugemutet werden können, müssten sie die Abgabe- und Stilllegungsabsichten im Bundesanzeiger veröffentlichen und Dritten (EBO-Eisenbahninfrastrukturunternehmen) die Möglichkeit geben, die Infrastruktur als EBO-Bahn weiter zu betreiben. Sollte es Interessierte geben, was nicht auszuschließen ist, würde zwar der Betreiber der Strecke wechseln, die KVB hätte aber weiterhin keinen BOStrab-Standard.
- Des Weiteren würde nach Stilllegung gemäß EBO die bestehende Eisenbahninfrastruktur ihren Bestandsschutz verlieren.

Hinsichtlich der Förderung von ÖPNV-Projekten erhalten sowohl die HGK als auch die KVB Mittel des Landes über den NVR bzw. dessen Nachfolge go.Rheinland. Folglich sollte es keinen Unterschied machen, wer Antragsteller*in ist.

Ein möglicher Übergang EBO / BOStrab wäre an der physikalischen Grenze der Stellwerke Sürth / Wesseling zwischen Sürth und Godorf anzunehmen. Allerdings sind zwei verschiedene Betriebsformen in einem Stellwerk aus signaltechnischen und betrieblichen Aspekten nicht realisierbar.

Fazit:

Stellwerks-, Bü- und Fahrleitungstechnik sind von den Kosten her nahezu identisch. Ausgleichszahlungen für Betrieb und Unterhaltung des Bü würden im BOStrab-Betrieb gem. AEG entfallen.

Zwei verschiedene Betriebsformen in einem Stellwerk infolge einer physikalischen Trennung der Strecke sind nicht realisierbar.

Entscheidend sind aus Sicht der Verwaltung die verfahrenskritischen Risiken, die im Falle einer Umwidmung von EBO auf BOStrab unkalkulierbar sind und einen vollständigen Verlust der Strecke nach sich ziehen können. Von daher sollte die Strecke als EBO-Infrastruktur bestehen bleiben.

Die Verwaltung schlägt dem Rat daher die planerische Weiterverfolgung der Variante 1 T (Überführung mit Treppenanlagen) mit dem Querschnitt Variante 4 K (Stahlüberbau-Plattenbalken) vor.