

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln
Beschlussorgan
 Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis							
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	15.02.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Ausschuss für Umwelt und Grün	17.02.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Stadtentwicklungsausschuss	22.02.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	28.02.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	22.03.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung den Standort D als P+R-Anlage bei den weiteren Planungen zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zu berücksichtigen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Ausschüsse für Umwelt und Grün, Stadtentwicklung und die Bezirksvertretung Rodenkirchen uneingeschränkt zustimmen.

Alternativvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung den Standort C als P+R-Anlage bei den weiteren Planungen zur 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn zu berücksichtigen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Ausschüsse für Umwelt und Grün, Stadtentwicklung und die Bezirksvertretung Rodenkirchen uneingeschränkt zustimmen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme _____ €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja _____ €	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten _____ € _____ €
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro) _____		Einsparungen (Euro) _____		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen**Beschluss des Verkehrsausschusses vom 23.09.2010:**

Der Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsuntersuchung für die Realisierung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, auch die Standorte A, B und D auf

1. die Möglichkeit einer zusätzlichen direkten Anbindung an die BAB 555 hin zu untersuchen und zu bewerten,
2. die Auswirkungen der 3. und 4. Baustufe der Stadtbahn auf die einzelnen Standorte aufzuzeigen.

Ferner wird die Verwaltung gebeten, die Vertragsverhältnisse mit den Pächtern der Tankstellen der Flächen A und B darzulegen.

Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten zu prüfen, unter welchen Bedingungen bei Variante A eine Verlegung der (vorläufigen) Endhaltestelle auf das Tankstellenareal möglich wäre.

Bei Variante B möge die Verwaltung Möglichkeiten aufzeigen, wie sich die vorgesehenen Stellplätze auch ohne größeren Eingriff in den Grünbestand realisieren lassen.

Bei Variante D möge die Verwaltung darzustellen, welche Möglichkeiten zur Lärminderung bzw. zum Lärmschutz gegeben seien und inwieweit eine frühzeitige Bürgerinformation möglich sei.

Prüfergebnis:

"Die Verwaltung wird beauftragt, die Standorte A, B und D auf die Möglichkeit einer zusätzlichen direkten Anbindung an die BAB 555 hin zu untersuchen und zu bewerten."

Die Möglichkeit einer direkten Anbindung einer P+R-Anlage auf den Flächen A, B und D, ohne in Anspruchnahme des Verteilerkreises ist in Anlage 1 dargestellt.

- Bei der Fläche A ist die Zufahrt von der A555 kommend nur durch den Bau eines Tunnels möglich. Die Abfahrt kann oberirdisch erfolgen.
- Bei der Fläche B kann die Zufahrt oberirdisch erfolgen. Die Abfahrt ist nur in einer Tunnellösung möglich.
- Bei der Fläche D sind Zu- und Abfahrt nur über Tunnellösungen machbar.

Alle Tunnelbauwerke würden in der Wasserschutzzone II liegen. Neubauten sind in dieser Wasserschutzzone verboten bzw. werden nur mit hohen Auflagen durch die Bezirksregierung Köln genehmigt. Der Bau dieser Tunnel wäre daher sehr aufwändig und mit hohen Mehrkosten verbunden.

Grundsätzlich ist jedoch eine direkte Anbindung der P+R-Anlage über einen Straßentunnel bei allen Flächen aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich. Die Leistungsfähigkeit des Verteilerkreises und aller betroffenen Knoten ist bei allen Flächenvarianten stets gegeben. Eine Tunnellösung zur direkten Anbindung einer P+R-Anlage in der prognostizierten Größenordnung ist bei anstehenden Kosten in Millionenhöhe unwirtschaftlich und daher auch nicht förderungsfähig.

"Die Verwaltung wird gebeten, die Vertragsverhältnisse mit den Pächtern der Tankstellen der Flächen A und B darzulegen."

Für die Fläche A besteht derzeit ein Mietvertrag zwischen der Stadt Köln und der Aral AG vom 09.12.1998 mit einer Mietlaufzeit bis zum 31.12.2024. Der Mieterin wurde darin das Recht eingeräumt, das Mietverhältnis einmalig um 5 Jahre (31.12.2029) zu verlängern. Die Stadt Köln behält sich in dem Mietvertrag jedoch ein Sonderkündigungsrecht vor. So heißt es im § 3 vorletzter Absatz: "Die Vermieterin kann außerdem den Mietvertrag jederzeit mit einer halbjährlichen Frist kündigen und die Rückgabe des Mietgrundstücks verlangen, wenn die vermietete Fläche ganz oder teilweise für eigene Zwecke oder im öffentlichen Interesse benötigt wird". Allerdings ist weiter in § 4 für diesen Fall eine Entschädigung des Mieters geregelt. So heißt es: "Im Falle der vorzeitigen Vertragsauflösung gemäß § 3 zahlt die Vermieterin dem Mieter eine Entschädigung in Höhe der nachgewiesenen, am Tage der Räumung noch nicht abgeschriebenen Baukosten, soweit es sich nicht um ausbaufähige und wieder verwendbare Geräte handelt". Eine Entschädigung wird derzeit im Millionenbereich geschätzt. Zu dem kommt der Ausfall der Mieteinnahmen. Die Stadt Köln hätte danach bei einer frühzeitigen Kündigung einen finanziellen Verlust in siebenstelliger Höhe zu verzeichnen. Es ist außerdem damit zu rechnen, dass die Mieterin gegen eine Kündigung vor Ende der Vertragslaufzeit gerichtlich vorgehen wird. Die Fläche A steht danach für den Bau einer P+R-Anlage vor 2030 nicht zur Verfügung.

Für die Fläche B besteht derzeit ein Mietvertrag zwischen der Stadt Köln und der Deutschen BP AG mit einer Mietlaufzeit bis zum 31.12.2014. Der Vertrag verlängert sich um jeweils ein weiteres Jahr, wenn nicht mindestens 1 Jahr vor Ablauf gekündigt wird. Die Fläche B steht danach, unter Einhaltung der Kündigungsfrist für den Bau einer P+R-Anlage zur Verfügung. Auch hier hat die Stadt Köln einen finanziellen Verlust durch Wegfall der Mieteinnahmen zu tragen. Genauere Daten und Fakten liegen vor, können aber nur im nichtöffentlichen Teil der Ausschusssitzung behandelt werden.

"Die Verwaltung wird um Überprüfung gebeten, unter welchen Bedingungen bei Variante A eine Verlegung der (vorläufigen) Endhaltestelle auf das Tankstellenareal möglich wäre."

Wie unter Punkt 2 bereits erläutert, besteht der derzeitige Mietvertrag mit der Aral AG für die Fläche A bis mindestens 2024 mit einer Option der Mieterin bis 2029. Die Fläche steht somit für eine Verlegung der Haltestelle Arnoldshöhe im Zuge der 3. Baustufe nicht zur Verfügung. Bei einer Verlegung der Haltestelle in das Tankstellenareal müsste der Bereich des Verteilerkreises an der Bonnerstraße und an der Militärringstraße zwei Mal gekreuzt werden. Dies ist aus verkehrlichen Gründen bei diesem hochbelasteten Verteilerkreis nicht möglich. Eine Ver-

legung der Haltestelle ist auch gleichbedeutend mit einer Verlängerung der 3. Baustufe. Es würden Mehrkosten entstehen, die den bisher errechneten Kosten/Nutzen Faktor derart verschlechtern würden, dass die Förderfähigkeit des gesamten Projektes gefährdet wäre. Neben den erhöhten Kosten würde eine Verlegung der Haltestelle auf das Tankstellenareal dazu führen, dass Fahrgäste entlang des Einzugsgebietes der Bonner Straße diese Haltestelle nicht mehr nutzen würden. Auch hier besteht die Gefahr, dass der Kosten/Nutzen Faktor sich weiter verschlechtert, da die Lage der Haltestelle nur für P+R Kunden attraktiv sein würde.

Eine Verlegung der Haltestelle in den Bereich der Fläche A ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Eine solche Überlegung sollte erst im Zuge einer späteren Verlängerung der Stadtbahn abschließend geprüft werden.

"Bei Variante B möge die Verwaltung Möglichkeiten aufzeigen, wie sich die vorgesehenen Stellplätze auch ohne größeren Eingriff in den Grünbestand realisieren lassen."

Bei Inanspruchnahme der heute schon befestigten Fläche am Standort B könnte hier eine Parkpalette mit circa 95 Stellplätzen pro Parkebene realisiert werden. Hierbei würde kein Eingriff in den Grünbestand erfolgen. Um die prognostizierten 600 Stellplätze zu schaffen, würde hier eine Parkpalette mit mindestens 6 Ebenen entstehen. Die räumliche Wirkung einer Parkpalette mit 6 Etagen erscheint an diesem Standort so dominant, dass eine Realisierung aus städtebaulichen Gründen nicht zu vertreten wäre.

Die vorgesehene Stellplatzzahl für circa 600 Pkw lässt sich am Standort B ohne größeren Eingriff in den Grünbestand aus städtebaulichen Gründen nicht realisieren.

"Die Verwaltung wird beauftragt, die Auswirkungen der 3. und 4. Baustufe der Stadtbahn auf die einzelnen Standorte aufzuzeigen."

Die 4. Baustufe bzw. eine Verlängerung der Stadtbahn über den Verteilerkreis hinaus über Rondorf nach Meschenich ist nach derzeitigem Stand erst in 25-30 Jahren realisierbar. Bis dahin sind der Mietvertrag mit der Aral AG für die Fläche A und die Bindefrist für die P+R Fördergelder des Landes abgelaufen. Eine Verlängerung der Stadtbahn bis Meschenich mit einer zusätzlichen P+R-Anlage am südlichen Ende von Meschenich (siehe Anlage 2) bringt dann auch eine neue Verteilung der P+R Potenziale.

Aufgrund dieser großen Zeitspanne hält die Verwaltung es nicht für ratsam bereits in der 3. Baustufe über den Verteilerkreis hinaus zu bauen und diese problematische Verkehrssituation über 2 bis 3 Jahrzehnte vorzuhalten. Die entscheidenden Auswirkungen der 3. und 4. Baustufe auf die einzelnen Standorte sind primär in der fußläufigen Entfernung der P+R-Anlage zu den jeweiligen Haltestellen der beiden Baustufen zu sehen.

Grundlage für einen Vergleich der 4 Standorte mit der 3. und 4. Baustufe sind der derzeit gültige Beschluss des Rates vom 29.01.2008 über die Planung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn gemäß Variante 4 und der Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 26.10.2000 über die Verlängerung der Nord-Süd Stadtbahn vom Verteilerkreis Köln über Rondorf bis nach Meschenich. Gemäß Beschluss des Rates vom 29.01.2008 ist die Lage der vorläufigen Endhaltestelle der 3. Baustufe am Ende der Bonner Straße vor dem Verteilerkreis Köln festgelegt. Gemäß dem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 26.10.2000 verläuft die Trassenführung der Stadtbahn niveaufrei über den Verteilerkreis (siehe Anlage 2).

Bei Berücksichtigung der 3. Baustufe erwies sich die Fußwegverbindung vom Standort D zur Stadtbahnhaltestelle mit circa 2 Minuten Dauer als die günstigste. Der zeitliche Aufwand von Standort A aus ist mit bis zu 6 Minuten am höchsten, von Standort B aus liegt er mit circa 4,5 Minuten im mittleren Bereich. Der Weg aus der Kreismitte (Standort C) zur Haltestelle wäre nur über ein Brückenbauwerk eine akzeptable Alternative. Der Standort D wird daher bei der Baustufe 3 als der günstigste bewertet.

Bei Berücksichtigung der 4. Baustufe würde die Haltestelle Arnoldshöhe in Hochlage gemäß vorgenanntem Beschluss entsprechend Richtung Süden verschoben. Die genaue Lage steht noch nicht fest. Um die Erreichbarkeit der Haltestelle für Anwohner der angrenzenden Wohnbereiche weiterhin attraktiv zu halten, sollte die neue Haltestelle im nördlichen Bereich des Verteilerkreises zu liegen kommen. Für die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle von den vier P+R Standorten bedeutet es, dass der Standort C mit 2 bis 3 Minuten die günstigste Fußwegverbindung hätte, da die Haltestelle teilweise in die Fläche C integriert ist. Von den Standorten A und B müssten mit 5 bis 8 Minuten die weitesten Wege zurückgelegt werden. Weiterhin wären hier auch aufwendige Brückenkonstruktionen notwendig. Der Fußweg von Fläche D ist mit 4 Minuten noch akzeptabel und der Zugang kann über Treppen und Aufzüge erfolgen.

"Bei Variante D möge die Verwaltung darstellen, welche Möglichkeiten zur Lärminderung bzw. zum Lärmschutz gegeben seien und inwieweit eine frühzeitige Bürgerinformation möglich sei."

Im Hinblick auf Lärminderung bzw. Lärmschutz wurde bereits im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung von der ursprünglich vorgesehenen quadratischen Grundform der Parkpalette abgewichen, da sie mit ihrer Lage und ihren Zu- und Abfahrten nah an die bestehende Bebauung zu liegen käme. In beiliegenden Anlagen 3 und 4 wurde die Planung der P+R-Anlage nochmals modifiziert. Vorgeschlagen wird eine schmale längliche Grundform der Parkpalette, die parallel direkt an der Bonnstraße platziert wird. Der Abstand zwischen der Anlage und der nächst liegenden Bebauung würde somit gegenüber der ersten Planung mit jetzt circa 90 m verdoppelt. Für einen ausreichenden Lärm- und Sichtschutz würde dieser Zwischenraum zu der bestehenden Bepflanzung entsprechend aufgeforstet und die Rückseite der Parkpalette könnte mit einer Schallschutzwand versehen werden. Die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen bzw. die Art einer Schallschutzwand muss durch eine Schallschutzuntersuchung nachgewiesen werden. Die Zu- und Abfahrten der Anlage würden somit ebenfalls von der Bebauung entscheidend abrücken.

Da ein gewisses Potenzial der P+R-Kunden neben der BAB 555 auch die Zufahrt aus der Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ nutzen, ist eine Zufahrt von der Militärringstraße direkt gegenüber der Straße „Im Wasserwerkswäldchen“ sinnvoll. Denkbar ist auch eine Zufahrt, die näher am Verteilerkreis liegt und somit noch weiter von der Bebauung abrückt. Die verkehrstechnische Machbarkeit dieser Anbindung erscheint jedoch problematisch und müsste noch im Detail näher untersucht werden.

Bei dem neuen Grundriss der P+R-Palette gemäß Anlage 3 wird es notwendig, eine größere Fläche zu versiegeln, als das bei der bisherigen quadratischen Grundform der Fall gewesen wäre. Ebenso ist der Eingriff in den Baumbestand höher. Es ist daher bei der Realisierung dieser Varianten zu prüfen, ob beim Bau der Zufahrt die Großbäume auf dieser Fläche geschont werden können.

Die Lage und Form dieser Parkpalette hätte den Vorteil, dass durch die unmittelbare Nähe zur Haltestelle eine sehr gute soziale Kontrolle, ein besseres Sicherheitsgefühl für die P+R-Nutzer und somit auch eine sehr hohe Akzeptanz der Anlage gegeben sind. Des Weiteren

würde diese Parkpalette auch selbst einen Schallschutz für die westlich gelegene Bebauung gegen den Verkehrslärm der Bonner Straße bilden.

Eine frühzeitige Bürgerinformation/Bürgerbeteiligung ist seitens der Verwaltung vorgesehen.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1 - 4