

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	13.09.2012

### **Ehemaliges Esso-Gelände**

**hier: Anfrage der CDU-Fraktion aus der Sitzung der Bezirksvertretung Nippes vom 21.06.2012, TOP 7.2.6**

"Wie im Dezember in einer Kölner Zeitung stand, soll auf dem ehemaligen Essogelände ein zusätzliches Hafengelände der HGK entstehen. Nach Rücksprache mit der Verwaltung wurde mitgeteilt, dass das Genehmigungsverfahren durch die Bezirksregierung bereits abgeschlossen sei. Nach Durchsicht des Verkehrsgutachtens ergeben sich dennoch folgende Fragen:"

#### Frage 1:

Laut vorliegendem Verkehrsgutachten können keine grundlegenden baulichen Veränderungen im Verkehrsbereich durchgeführt werden. Wie ist in diesem Zusammenhang der Umbau der Kreuzung Neusser Landstraße/Geestemünder Straße zu sehen?

#### **Antwort der Verwaltung:**

Laut Verkehrsgutachten müssen im Zusammenhang mit dem Gesamtausbau des KLV-Terminals bauliche Maßnahmen in der Geestemünder Straße realisiert werden, damit die zukünftigen Verkehre reibungslos abgewickelt werden können. Für den Knotenpunkt Geestemünder Straße/Neusser Landstraße wurde zunächst ein Ausbau des lichtsignalgeregelten Knotenpunktes empfohlen. Nach einer weiteren Überprüfung des Knotenpunktes wurde eine Kreisverkehrslösung als eine leistungsfähige Lösung mit einem geringeren Eingriff in den Baumbestand als mögliche Lösung vorgeschlagen.

#### Frage 2:

Das Verkehrsgutachten beschränkt sich lediglich auf den Bereich Neusser Landstraße/Geestemünder Straße und Franz-Greiß-Straße. Wie soll in diesen Bereich eine Zuführung des Lkw-Verkehrs erfolgen, dies gilt besonders aus dem Norden (SB Chorweiler) kommend?

#### **Antwort der Verwaltung:**

Laut Verkehrsgutachten bewegen sich die wesentlichen KLV-Verkehre auf der Geestemünder Straße, der Industriestraße und der BAB 1. Die Belastung durch die KLV-Verkehre wird in den weiteren Bereichen des Hauptstraßennetzes mit der zunehmenden Entfernung immer geringer. Im zur Zeit beauftragten Gutachten werden auch die Verkehrsanteile des KLV-Terminals aus Richtung Norden ermittelt.

#### Frage 3:

Wurde der neue und zusätzlich zu erwartende Verkehr bei dem bereits geforderten Lkw-Führungskonzept mit in die Planungen einbezogen?

**Antwort der Verwaltung:**

Mit dem Lkw-Führungskonzept soll eindeutig festgelegt werden, auf welchen Straßen sich der Lkw-Durchgangsverkehr in unserem Stadtgebiet bewegen soll bzw. wo Lkw-Durchgangsverkehr nicht erwünscht ist. So sind im Bereich Niehl und Merkenich die Industriestraße, Emdener Straße und Geestemünder Straße mit Ziel Autobahn A1 in nördliche Richtung und die Millitarringstraße und Industriestraße in südliche Richtung für Lkw-Verkehr vorgesehen.

Detaillierte Ein- und Ausfahrregelungen und die eventuelle Festlegung einer genauen Ausfahrriechtung für Lkw werden nicht in einem Lkw-Führungskonzept geregelt. Solche ortsbezogenen Verkehrsmaßnahmen werden für jedes Bauvorhaben individuell durch ein begleitendes Verkehrsgutachten festgelegt. Das Lkw-Führungskonzept mit seinen beschlossenen Fahrrouten dient für solche Verkehrsgutachten zukünftig als Grundlage bzw. Richtlinie.

**Frage 4:**

Laut Gutachten sind zusätzliche Eisenbahnbewegungen auf der HGK-Bahntrasse in Köln-Longerich zu erwarten. Reicht die Kapazität der Bahntrasse aus und sind zusätzliche Emissionen zu erwarten?

**Antwort der HGK:**

Die HGK setzt sich für sinnvolle Alternativen zum Transport per Lkw ein. Deshalb beabsichtigt die HGK den Ausbau des Godorfer Hafens, der Güterverkehr aus dem Kölner Süden aufnehmen und so die Zahl der Lkw-Fahrten von dort zum Niehler Hafen reduzieren soll. Aus dem gleichen Grund planen wir den Bau eines Terminals, welches die Verladung von Gütern aus dem Kölner Norden auf die Bahn ermöglicht und so Fahrten von dort zum Terminal am Eifeltor einspart.

Dieses so genannte „Terminal Nord“ entsteht an der Industriestraße, bis zu 2.000 Meter von der Wohnbebauung an der „Gartenstadt“ entfernt. Neue Gleisbauten sind Gutachtern zufolge nicht notwendig und wären durch die Auslastung nicht zu rechtfertigen: Die Zugfrequenz auf dieser Strecke hat in der Vergangenheit kontinuierlich abgenommen. Sie wird nach neuesten Erkenntnissen in den kommenden Jahren weiter zurückgehen und auch nach Inbetriebnahme eines fertigen ausgebauten und voll ausgelasteten „Terminal Nord“ nicht wieder die früheren Höchstwerte erreichen. Für dessen Bedarf bietet die eingleisige Anlage ausreichend Kapazität.

Die HGK versteht den Lärmschutz als Investition in gute Nachbarschaft. Deshalb werden die Betriebsabläufe den Anwohnerinteressen angepasst. Alle sinnvollen baulichen Möglichkeiten werden genutzt und jedes Jahr werden erhebliche Mittel in den stets guten Zustand der Gleisanlagen investiert. Zudem plant die HGK die Einführung emissionsabhängiger Trassenpreise, um die Belastung für die Anwohner der Strecken weiter zu reduzieren.