

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.11.2013
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	11.11.2013

Nord-Süd Stadtbahn Köln, Teilinbetriebnahme Süd Umbau der Wendeanlage am Bahnhof Rodenkirchen

In seiner Sitzung am 30.04.2013 hat der Rat der Stadt Köln die vorzeitige Inbetriebnahme des Südabschnitts der Nord-Süd Stadtbahn beschlossen. Bereits in dieser zwischen Verwaltung und KVB abgestimmten Beschlussvorlage, die als Grundlage für den Beschluss zur Einführung der Linie 17 diente, wurde dabei dargestellt, dass die vorhandene Wendeanlage im Bereich des Bahnhofes Rodenkirchen keine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzt, um regelmäßig im Fahrplanbetrieb genutzt zu werden. Hintergrund ist die ungünstige Anordnung der Weichenverbindungen in der Wendeanlage, die zu Behinderungen für die stadteinwärts verkehrenden Züge führt. Zudem ergibt sich eine ungünstige Situation für den Individualverkehr am Bahnübergang Friedrich-Ebert-Straße, da heute die in die südlich des Übergangs gelegene Wendeanlage verkehrenden Züge bereits weit vor der Haltestelle auf das stadteinwärts führende Gleis geführt werden, was zu einer weiteren Verlängerung der Schließzeiten führt. Da die Leistungsfähigkeitsgrenze des Bahnübergangs für den querenden Individualverkehr bereits im Bestand nahezu erreicht ist, war daher zunächst der Bau einer neuen Wendeanlage nördlich der Friedrich-Ebert-Straße vorgesehen.

Aufgrund dessen, dass der Ratsbeschluss vom 30.04.2013 zusätzlich zu dem Beschlussvorschlag der Verwaltung eine zeitweise Führung der Linie 17 über die Haltestelle Bahnhof Rodenkirchen hinaus bis nach Sürth vorsieht, ergibt sich für die benötigte Wendeanlage eine andere Situation. So sollen insgesamt 6 Fahrten in der morgendlichen Berufsverkehrsspitze zwischen ca. 7:00 und 8:00 Uhr nach Sürth geführt werden, wodurch es gerade in der verkehrsreichsten Tageszeit zwangsläufig und unabhängig von der Lage der Wendeanlage zu zusätzlichen Schließzeiten des Bahnübergangs kommt. Die entlastende Wirkung einer Wendeanlage nördlich der Friedrich-Ebert-Straße würde dementsprechend nur außerhalb der morgendlichen Verkehrsspitze eintreten. Hinzu kommt, dass eine Wendeanlage nördlich der Friedrich-Ebert-Straße bereits bei den bisherigen Überlegungen lediglich einen Kompromiss darstellt. Zum einen aufgrund der dadurch entstehenden unterschiedlichen Abfahrtspositionen der Linien 16 und 17 in Fahrtrichtung Innenstadt, zum anderen aufgrund der dort sehr beengten räumlichen Verhältnisse. Die aus allen genannten Aspekten zu erwartenden negativen Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der morgendlichen Verkehrsspitze, haben KVB und HGK nun veranlasst, weitere Alternativen zu prüfen, um eine verkehrlich leistungsfähige Situation für möglichst alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

Umbau der vorhandenen Wendeanlage bei Optimierung des Bahnübergangs

Im Ergebnis dieser Überprüfungen ist vorgesehen, die vorhandene Wendeanlage dahingehend umzubauen, dass sie für die Aufnahme der Linie 17 ausreichend dimensioniert ist. Dabei sollen gleichzeitig die überproportional langen Schließzeiten bei Nutzung der Wendeanlage vermieden und zeitgleich die Schließzeiten des Bahnübergangs grundsätzlich reduziert werden.

In diesem Rahmen ist vorgesehen, die Weichenverbindungen, die heute nördlich des Bahnübergangs Friedrich-Ebert-Straße angeordnet sind, nach Süden zu verschieben. Um eine direkte Einfahrt der dort endenden Züge in die parallel zur P+R-Anlage befindliche Wendeanlage zu ermöglichen, ist die Einfahrt ebenfalls nach Süden zu verschieben.

Im Zuge des Umbaus können zudem die Schließzeiten des Bahnübergangs Friedrich-Ebert-Straße angepasst und für den Straßenverkehr optimiert werden. Durch diese Anpassungen wird sich die Situation am Bahnübergang selbst durch den dann vorhandenen 5-Minuten-Takt (Überlagerung der Fahrten der Linie 16 und 17) gegenüber heute nicht wesentlich verschlechtern. Die Auswirkungen wurden gutachterlich untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass mit der Optimierung der Schließzeiten und der Verlängerung der Grünzeiten für den die Gleise querenden Straßenverkehr die zukünftig häufigeren Stadtbahneingriffe weitestgehend kompensiert werden können.

Anlage

gez. Höing