ANLAGE 1

Machbarkeitsstudie

Querung Mindener Straße
Stadtbahnhaltestelle Deutzer Freiheit

Machbarkeit von Alternativen zur ebenerdigen Querung der Mindener Straße und an der Stadtbahnhaltestelle Deutzer Freiheit in Köln-Deutz

Stand: 26.06.2014



Bild Quelle: Stadt Köln

Stadt Köln

Amt für Brücken und Stadtbahnbau

INHALT

1. Allgemeines/ Rahmenbedingungen 3

1.1. Anlass und Voruntersuchung 3
1.2. Alternativen 5

2. Beschreibung der Örtlichkeiten: 8

2.1. Östlicher Haltestellenzugang im Bereich der Deutzer Freiheit 8
2.2. Tunnel unter der Mindener Straße 9
2.3. Rampen zur Haltestelle Deutzer Freiheit 10
2.4. Westliche Zugänge am „ehemaligen Lufthansahochhaus“ 10

3. Geplante Attraktivierung: 12

3.1. Ertüchtigung der vorhandenen Fußgängerunterführung 12
3.2. Attraktivierung der bestehenden Wegeverbindung 15
3.3. Überwege bzw. Überführung nach Modell Zoo/ Flora 18

4. Fazit und Empfehlung: 20

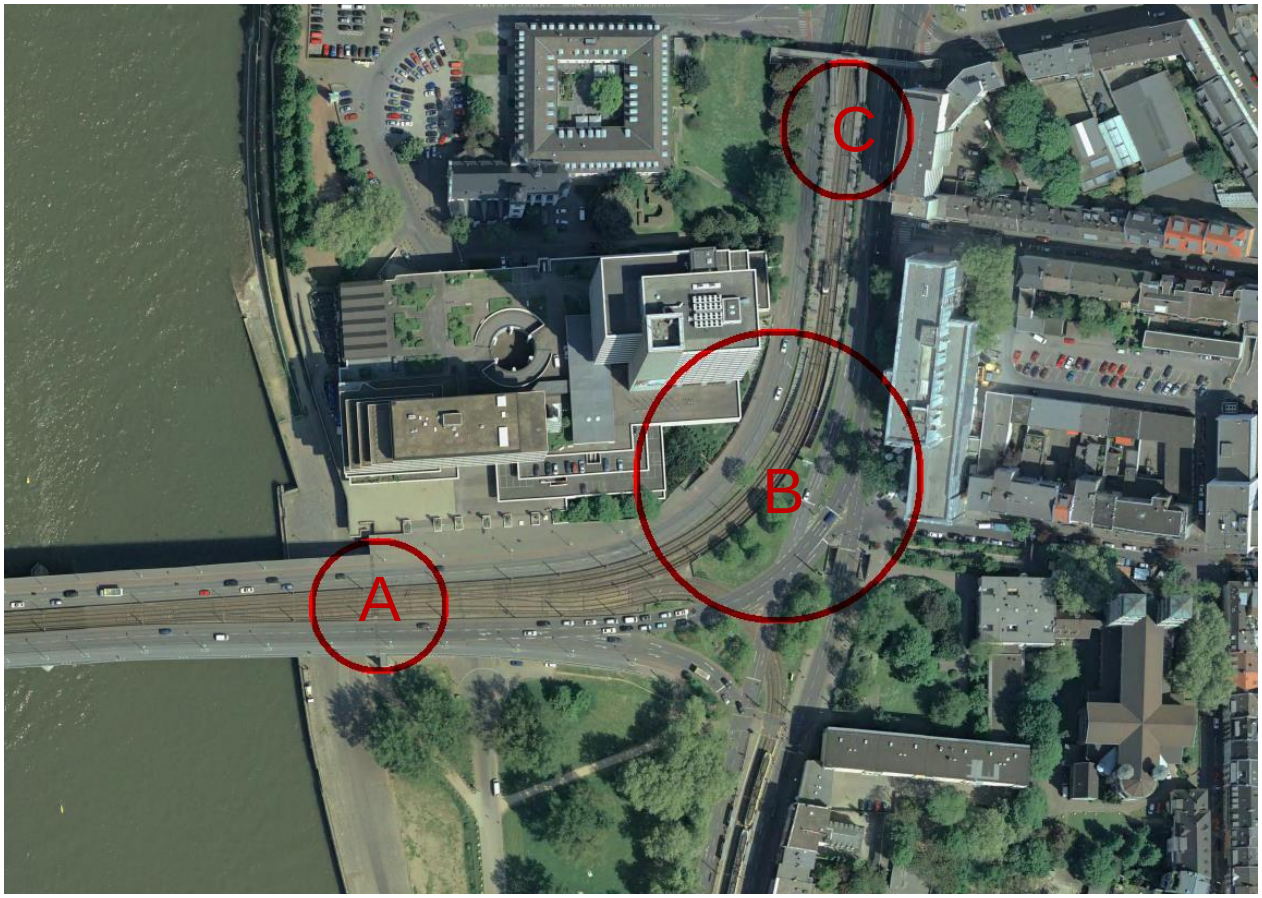
Anlagen 20

1. Allgemeines/ Rahmenbedingungen

1.1. Anlass und Voruntersuchung

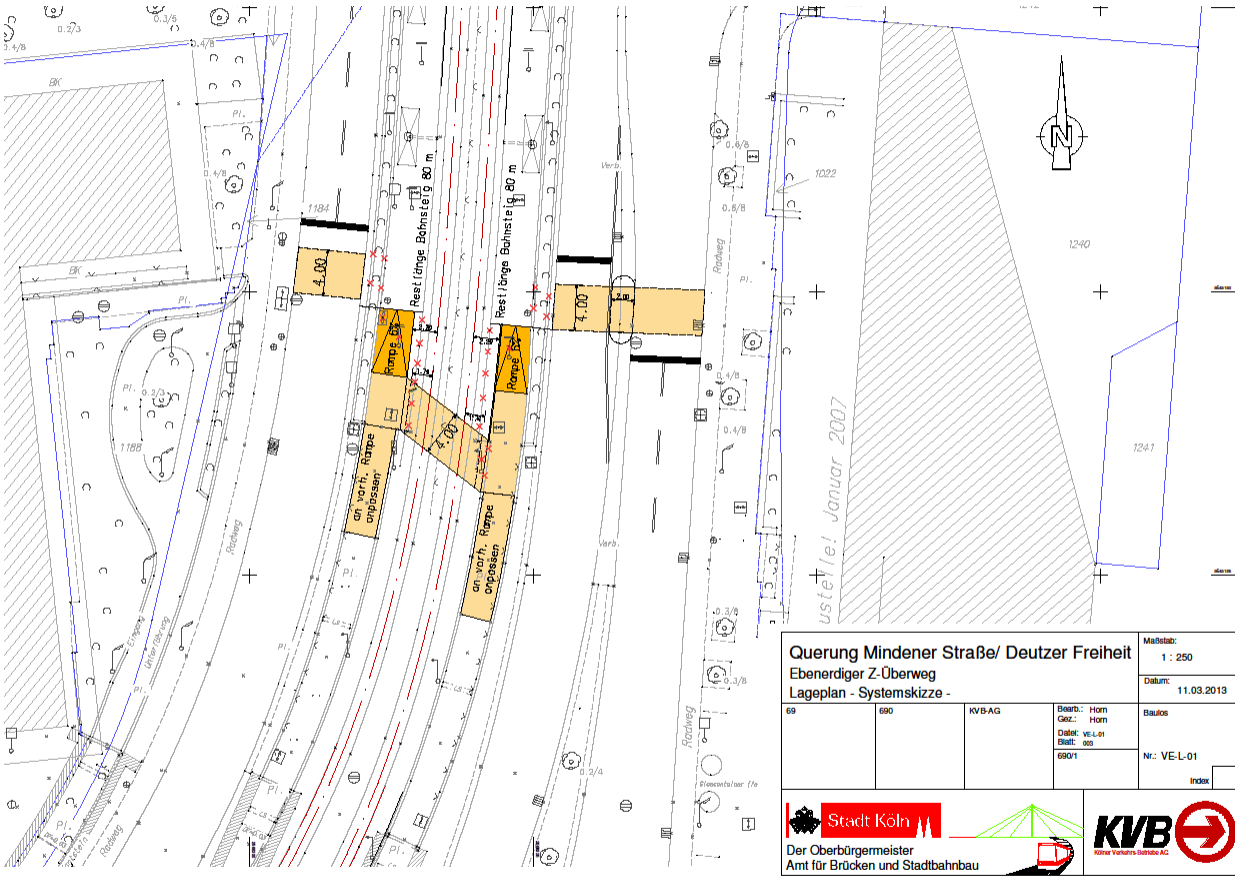
Laut Städtebaulichem Masterplan Innenstadt Köln vom November 2008 „sollte detailliert untersucht werden inwieweit … eine ebenerdige Querbarkeit von der Deutzer Freiheit zum Rhein ermöglicht werden kann“.

In einer Machbarkeitsstudie vom 13.09.2010 wurden drei unterschiedliche oberirdische Standorte untersucht. Der Untersuchungsbereich A am Brückenkopf der Deutzer Brücke und der Untersuchungsbereich C im Bereich der Rampe der Fußgängerbrücke am nördlichen Ende der Haltestelle wurden nicht weiter verfolgt, da die Machbarkeit auf Grund mangelnden Platzes (geometrisch nicht umsetzbar) und hoher Folgekosten (Treppe bzw. Überführung im Untersuchungsbereich C müssen kostenintensiv angepasst werden) nicht gegeben ist. Die barrierefreie Umsetzung der ebenerdigen Querung ist in diesen Bereichen auch aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich.



Luftbild mit den drei Untersuchungsbereichen der Machbarkeitsstudie aus 2010
Bild Quelle: Stadt Köln

Weiterhin wurden nun vier unterschiedliche Varianten im Untersuchungsbereich B, am südlichen Ende der Haltestelle, verfolgt, bei denen die Verkehrsführung im IV keine wesentliche Änderung außer einer zusätzlichen Fußgängerlichtsignalanlage erfährt. Nach intensiver Abstimmung mit 61, 66 und der KVB und Untersuchungen der KVB über die Rotzeiten im zuggesicherten Bereich, wurde eine der Untervarianten von Variante B weiterverfolgt.

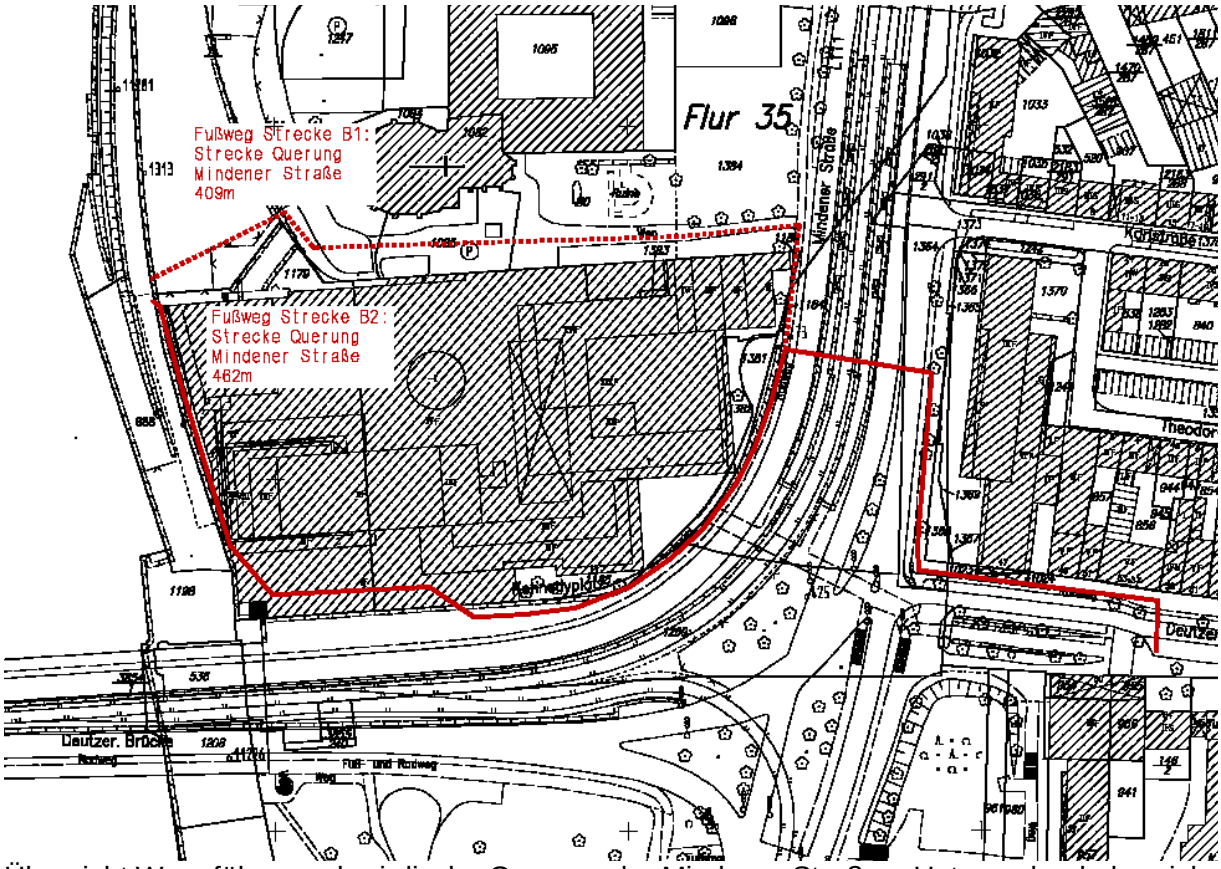


Vorzugsvariante B aus der Machbarkeitsstudie 2010

Im März 2013 wurde nach mehreren Ortsterminen mit den zuständigen Ämtern und der Bezirksregierung (BezReg) Köln die Planung erneut mit der Bitte um einen Ortstermin an die Technische Aufsichtsbehörde (TAB der BezReg Düsseldorf) und die BezReg Köln verschickt. In einem Schreiben vom 18.04.2013 der Bezirksregierung Köln wurde einvernehmlich mit der TAB folgendes festgestellt:

„Seitens der Vertreter der beiden Bezirksregierungen wird eine höhengleiche Querung aus sicherheitsrelevanten Gründen abgelehnt. Aus Sicht der Bezirksregierungen ist hier nur eine planfreie Querung genehmigungsfähig."

Aus städtebaulicher Sicht ist diese Ablehnung nicht zufriedenstellend. Daher sollte langfristig im Zuge einer zukünftigen kompletten Neuplanung der Haltestelle darüber nachgedacht werden, ob unter den dann neuen Gegebenheiten eine ebenerdige Querung an dieser Stelle nicht doch realisierbar ist.



Übersicht Wegeführung oberirdische Querung der Mindener Straße – Untersuchunbsbereich B

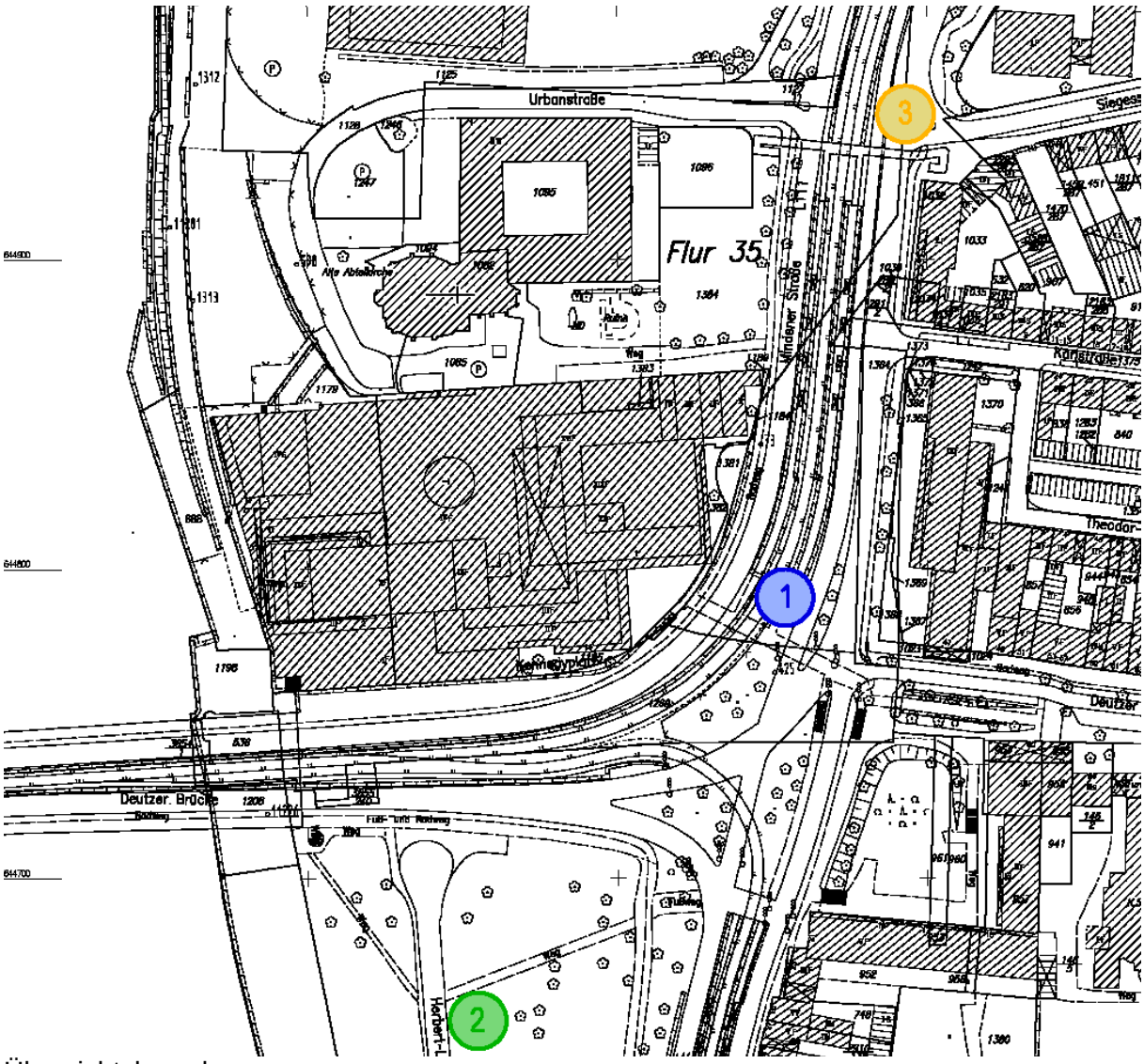
1.2. Alternativen

Da nach wie vor im Rahmen der Umsetzung des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln die Anbindung der Deutzer Freiheit an das Rheinufer rechtsrheinisch hergestellt werden soll und die vorhandene Unterführung als unzureichend erachtet wird, wird nun die Attraktivierung der vorhandenen Unterführung bzw. bestehenden oberirdischen Wegeverbindung untersucht.

Zu prüfende Alternativen zu einer ebenerdigen Querung sind:

1. Ertüchtigung der vorhandenen Fußgängerunterführung (Kapitel 3.1)
2. Attraktivierung der bestehenden Wegeverbindung über die Siegburger Straße südlich der Rampe zur Deutzer Brücke (Kapitel 3.2)
3. Überwege über die Mindener Straße/ Überführung über die Gleise im Bereich der Fußgängerbrücke am nördlichen Bahnsteigende (Modell Zoo/Flora) (Kapitel 3.3)

Zum besseren Verständnis werden die Örtlichkeiten in Kapitel 2 detailliert erläutert und in Kapitel 3 mögliche Umsetzungen der Alternativen dargestellt.

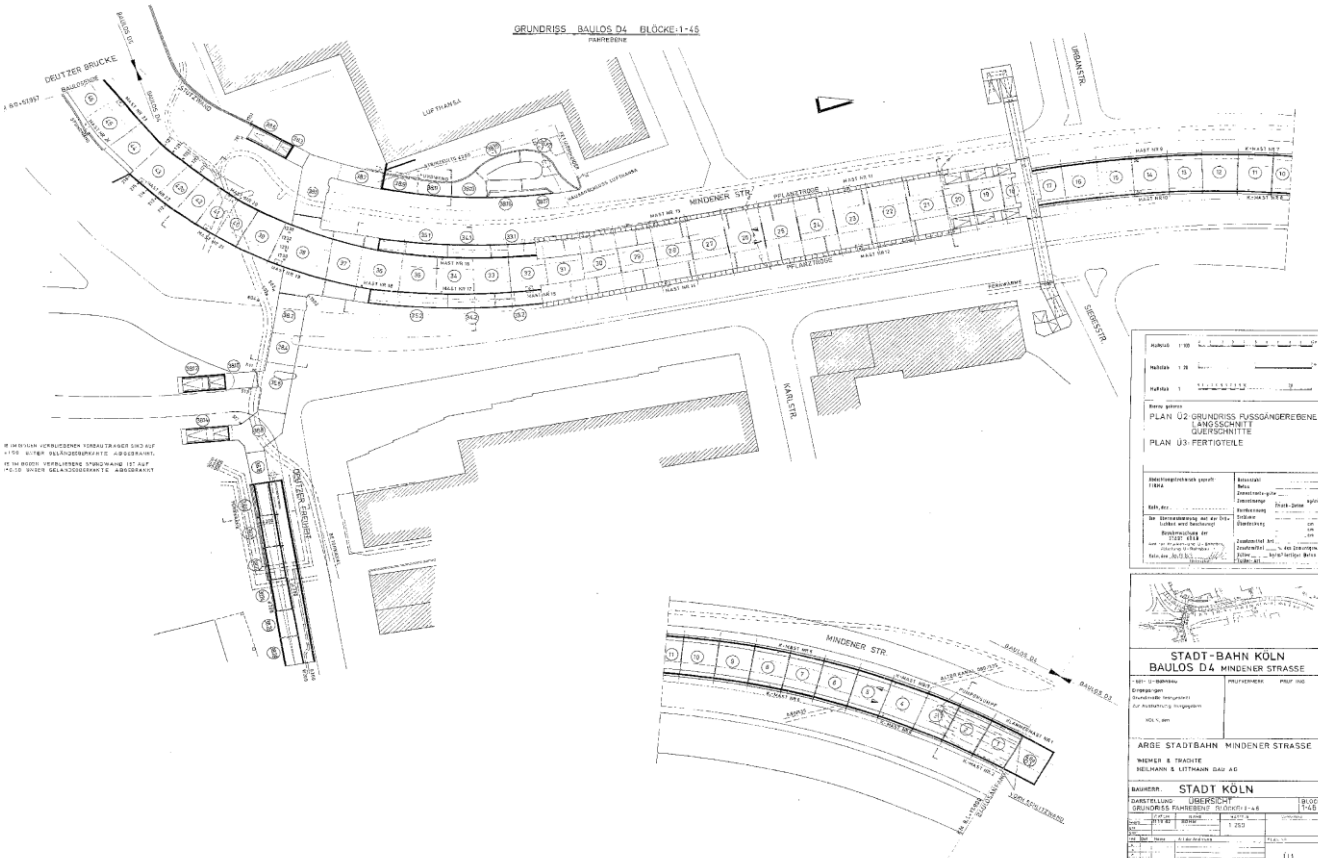


Übersichtslageplan

Bestand / örtliche Verhältnisse

Die Mindener Straße führt von der Rampe der Deutzer Brücke in einem Bogen Richtung Norden weiter zum Deutzer Bahnhof. Durch den zweispurigen Straßenaufbau und die Straßenbahn in Mittellage auf der Brücke ist auch die weitere Geometrie auf der Mindener Straße vorgegeben. Da an den Bogen in südlicher Richtung die Siegburger Straße anschließt und in östlicher Richtung die Deutzer Freiheit verläuft entsteht hier ein größerer Kreuzungspunkt. Die Straße ist im östlichen Bereich vierstreifig und die Haltestelle benötigt zusätzlichen Platz, so dass die Breite in diesem Bereich insgesamt inklusive Geh- und Radwegen mehr als 50 m beträgt.

Zurzeit besteht keine direkte oberirdische Verbindung zwischen der Deutzer Freiheit und der anderen Straßenseite. Im südlichen Bereich der Haltestelle kann durch eine Fußgängerunterführung sowohl der Bahnsteig als auch das ehemalige Lufthansahochhaus bzw. die Deutzer Brücke erreicht werden. Am nördlichen Ende gibt es eine Fußgängerüberführung, die den Bahnsteig mit beiden Straßenseiten verbindet. Sowohl die Fußgängerunter- als auch –überführung sind nach heutigen Maßstäben nicht barrierefrei ausgeführt.



Grundriß Oberfläche

2. Beschreibung der Örtlichkeiten:

2.1. Östlicher Haltestellenzugang im Bereich der Deutzer Freiheit

Das Bauwerk der Unterführung wurde im Jahre 1983 aus Stahlbeton im Zuge des Baus der Haltestelle Deutzer Freiheit errichtet. Der östliche Zugang am westlichen Ende der Deutzer Freiheit ist als Rampe ausgeführt und überwindet auf einer Länge von ca. 51 m ohne Zwischenpodeste, mit einer Breite von rd. 2,90 m, eine Höhe von ca. 3,2 m und hat somit eine Neigung von 6,3 %. Zusätzlich gibt es zwei Treppen, die im südöstlichen Bereich des Bauwerks beiderseits der Siegburger Straße den Zugang zur Unterführung und somit die Verbindung zur Haltestelle der Linie 7 auf der Siegburger Straße sicherstellen. Diese Treppen überwinden mit jeweils 2 Läufen á 14 Stufen eine Höhe von insgesamt ca. 4,2 m.

Östliche Rampe am westlichen Ende der Deutzer Freiheit

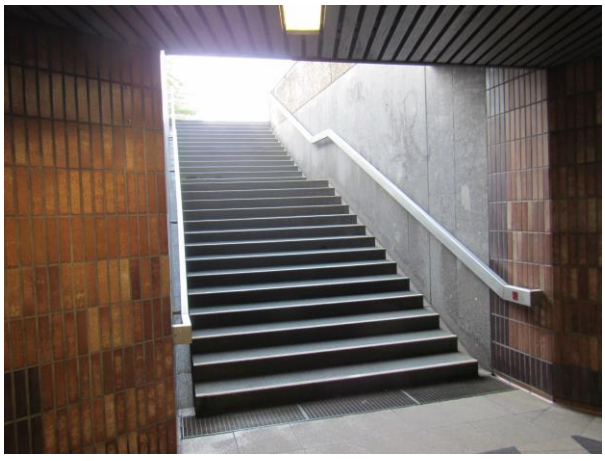


Blick Richtung Westen - Tunnelmund



Blick Richtung Westen – Anfang Tunnel

Treppenbauwerke Richtung Siegburger Straße



Blick Richtung Süden, Siegburger Straße



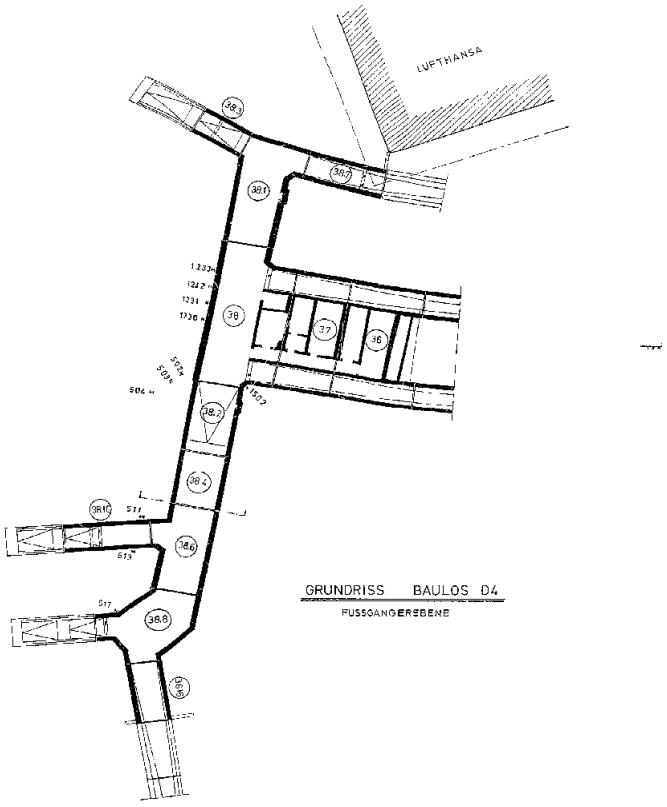
Blick Richtung Norden in die Unterführung

2.2. Tunnel unter der Mindener Straße

Am östlichen Ende des Tunnels treffen die Rampe und beide Treppen zusammen und führen dann weiter im 4,7 m breiten Tunnel in westlicher Richtung über eine Länge von rd. 33 m bis hin zu den Rampen, die auf die Bahnsteige führen. In diesem Tunnelbereich gibt es keine Neigung bzw. auf den letzten 9,5 m ein Neigung von rd. 6 %. Auf den folgenden 18,9 m zweigen auf der nördlichen Seite die beiden Rampen zur Haltestelle ab. In diesem Bereich hat der Tunnel keine Neigung. Der westliche Teil des Tunnels ist 11,3 m lang und mündet in einem T-Stück in die Rampe und Treppe auf der westlichen Seite und verläuft hier ebenfalls ohne Neigung. Insgesamt ist der Tunnelteil somit rund 63,2 m lang.



Tunnel – Blick Richtung Westen



Grundriss Tunnel

2.3. Rampen zur Haltestelle Deutzer Freiheit

Die beiden Rampen zur Haltestelle führen in nördlicher Richtung aus dem Tunnel. Die westliche der beiden Rampen ist rd. 41 m lang und hat unterschiedliche Neigungen zwischen 7,2% und 8,4%. Die östliche Rampe hat bei einer Länge von insgesamt ca. 43,5 m eine Neigung zwischen 7,4 % und 8 %. Beide Rampen haben eine Breite von 2,80 m.

Rampen zur Haltestelle



Östliche Rampe –
Blick Richtung Ausgang Bahnsteig



Östliche Rampe
Blick vom Bahnsteig Richtung Süden

2.4. Westliche Zugänge am „ehemaligen Lufthansahochhaus“

Am westlichen Ende des Tunnels führt in nördliche Richtung parallel zur Mindener Straße eine fast 50 m lange und 2,80 m breite Rampe an die Oberfläche. Während die Rampe in ihrem geradlinigen Verlauf teilweise eine Neigung von 10% aufweist, kann man durch einen geringfügigen Umweg von 10,6 m im oberen Bereich einen flacher geneigten Bogen begehen, so dass man hier über die gesamte Länge dann eine maximale Neigung von 6,1% überwinden muss.

In südlicher Richtung erreicht man über eine Treppe mit einem Zwischenpodest (zweiläufig) mit insgesamt 36 Stufen und einer Breite von knapp 3 m die Oberfläche.

Rampe auf der westlichen Seite



Blick Richtung Norden, die Rampe hoch



Blick Richtung Süden, in den Tunnel

Rampe auf der westlichen Seite

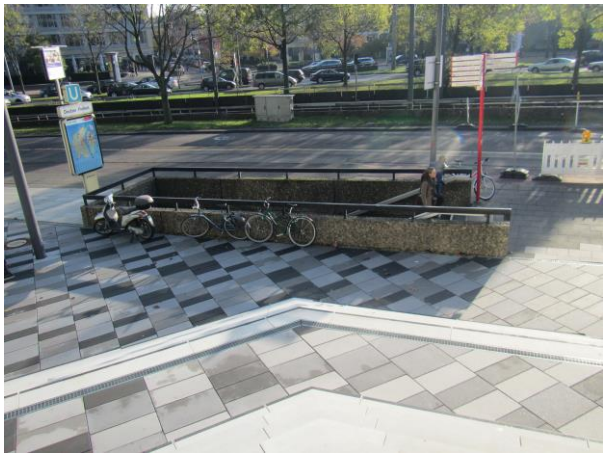


Zweigeteilte Wegeführung, links Bogen
mit geringerer Neigung

Treppe auf der südwestlichen Seite des Tunnels



Blick Richtung Norden, die Treppe hinunter



Blick Richtung Osten über die Treppe

3. Geplante Attraktivierung:

3.1. Ertüchtigung der vorhandenen Fußgängerunterführung

3.1.1. Stufe 1 – keine baulichen Änderungen:

In einem ersten Schritt soll zunächst ein Rückschnitt an den Bepflanzungen im Bereich der Rampen vorgenommen werden.

3.1.2. Stufe 2 – geringe bauliche Änderungen

Durch geringe bauliche Maßnahmen kann das Erscheinungsbild der Unterführung erheblich verbessert werden. Die abgehängte Decke kann heller gestaltet werden und somit mehr Höhe vermitteln. Zudem kann zusätzlich durch das Austauschen der Lichtelemente bzw. eine geänderte Lichtraumgestaltung ein vollkommen neues Erscheinungsbild entstehen. Eine Farbgestaltung auf Basis eines Farbkonzeptes und eventuell Akzente durch Spiegelelemente können den Tunnel optisch erheblich aufweiten und das subjektive Sicherheitsempfinden insbesondere in den Eckbereichen wesentlich verbessern.

3.1.3. Stufe 3 – größere bauliche Änderungen

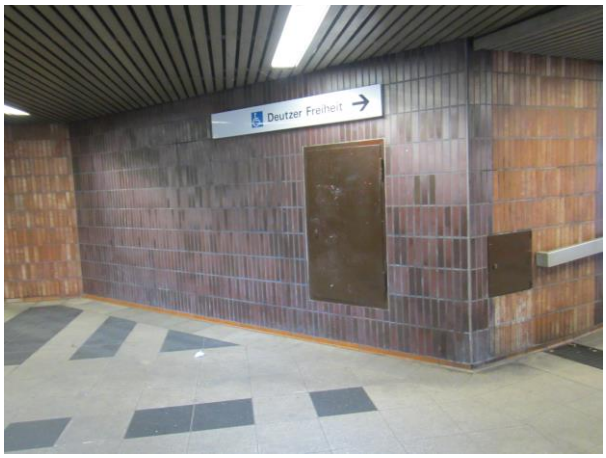
In der mittelfristigen Planung muss ein barrierefreier Ausbau der Rampen erfolgen, welche zurzeit mit einer Neigung von mehr als 6% und ohne Zwischenpodeste ausgeführt sind. Um die Barrierefreiheit am östlichen Zugang (Deutzer Freiheit) herstellen zu können, muss die Neigung der Rampe auf max. 6% herabgesetzt werden und alle 6 m ein Zwischenpodest von 1,5 m Tiefe eingebaut werden. Dies würde einen aufwendigen Abbruch im Bereich des Betonbauwerks der Rampe bedingen und eine Verlängerung der Rampe um ca.15 m nach sich ziehen.

Zusätzlich wurde geprüft, das Bauwerk durch teilweisen Abriss der Bausubstanz an einigen engen oder dunklen Stellen tatsächlich zu vergrößern. Untersuchungen hierzu sind insbesondere im Bereich an der nördlichen Ecke am Fuß der Rampe zur Deutzer Freiheit gemacht worden. In diesem Bereich gibt es eine um einen halben Meter vorgemauerte Wand, die Wasser- und Elektroinstallationen verbirgt. Würde man diese Mauer beseitigen, gäbe es lediglich einen Raumgewinn von einem halben Meter und die Installationen müssten kostenintensiv verlegt werden. Bei einer weiteren Aufweitung muss das sehr gut erhaltene Betonbauwerk teilweise abgebrochen werden. Hierfür sind Erdbewegungen im größeren Umfang erforderlich. Da die Betondecke zusammen mit den Wänden und dem Boden aus statischer Sicht als Rahmen ausgebildet wurde und die Decke einseitig in Richtung der Wände gespannt ist, wird bei Veränderungen eine kostenintensive Unterfangung der Decke und eine Anschlusskonstruktion notwendig. Zusätzlich liegt in diesem Bereich eine Bauwerksfuge, die rundum vorhanden ist und hier ebenfalls angepasst werden müsste. Da dieser Bereich teilweise unterhalb der Straße liegt, würde auch eine aufwändige Verkehrsführung während der Bauzeit mit einer Anpassung der Signalisierung notwendig, so dass der zu erwartende Nutzen in keinem Verhältnis zu den sehr hohen Kosten steht.

Fuß östliche Rampe, Halle



Blick von Ost nach West rechts ist die vorgemauerte Ecke zu erkennen



vorgemauerte Ecke am Fuß der östlichen Rampe zur Deutzer Freiheit

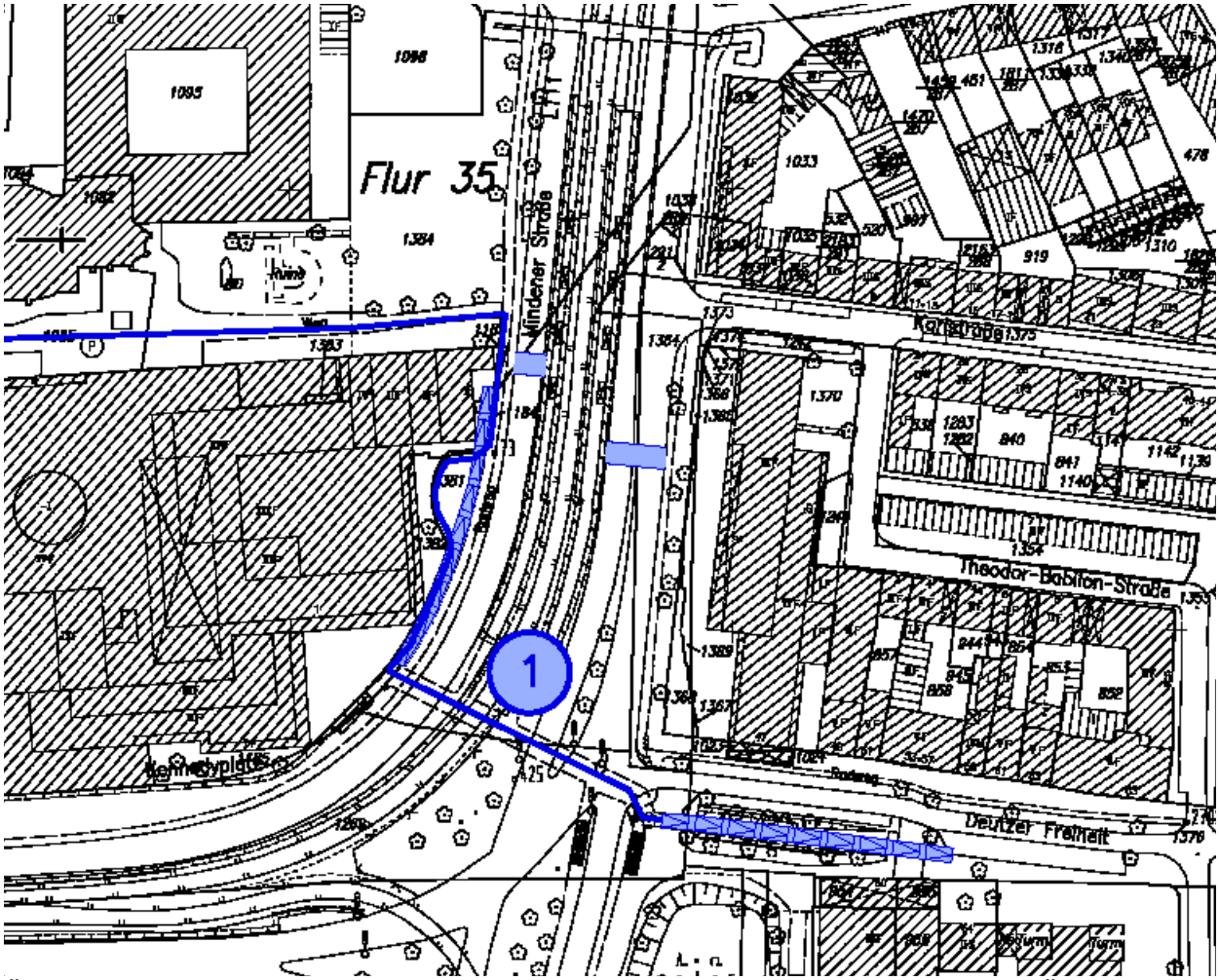
Da der Tunnel im Bereich der östlichen Rampen bzw. Treppen teilweise unterhalb des Gehweges liegt, könnte auch durch ein nachträglich einzubauendes Oberlicht eine zusätzliche Aufhellung erreicht werden. Allerdings müssen sehr kostenintensiv Erdarbeiten durchgeführt werden. Zusätzlich muss das Betonbauwerk durch Betonbohrungen geöffnet werden. Um den begehbaren Bereich auf dem Gehweg nicht zu sehr einzuschnüren, muss das Oberlicht begehbar bzw. befahrbar sein und aus Sicherheitsglas bestehen.

Die östliche Rampe zum Bahnsteig hat bei einer Länge von insgesamt ca. 43,5m eine Neigung zwischen rd. 7,4 % und 8 %. Da die Bahnsteige hier 91m lang sind, für einen Langzug aber nur 80 m Länge benötigen, kann eine zusätzliche Länge von 11 m für die Optimierung der Rampen zum Bahnsteig hin genutzt werden. Hiervon werden alleine für die 6 zusätzlichen Podeste 9 m benötigt. Für eine geforderte maximale Neigung von 6 % wird eine zusätzliche Länge von 12,7 m benötigt. Da nur eine Verlängerung um zwei weitere Meter möglich ist, kann hier nur eine optimierte Neigung von 7,3 % erreicht werden. Dies entspricht nicht den Anforderungen für einen barrierefreien Zugang. Ebenso stellt sich die Situation bei der westlichen Rampe zu den Bahnsteigen dar. Diese hat bei einer Länge von insgesamt rd. 41 m eine Neigung zwischen 7,2 % und 8,4 %. Der westliche Bahnsteig hat eine Länge von 90,5 m, hier stünden also zusätzliche 10,5 m zur Verfügung. Davon müssen wiederum 9 m für die 6 zusätzlichen Podeste berechnet werden. Die verbleibenden 1,5 m zusätzliche Länge würden eine optimierte Neigung von 7,8 % ermöglichen. Dieser Wert liegt ebenfalls über den geforderten 6 % für Barrierefreiheit. Selbst unter sehr hohem Kostenaufwand (Abbruch der vorhandenen Rampe mit schwerem Eingriff in das bestehende Bahnsteig- und Tunnelbauwerk, umfangreiche Erdarbeiten, usw.) lässt sich also mit den örtlichen Gegebenheiten über die vorhandenen Rampen kein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen herstellen. Ob Abweichungen von den Regelwerken möglich wären, müsste noch mit den Behindertenverbänden und den Zuwendungsgebern abgeklärt werden.

An der westlichen Rampe im Bereich des ehemaligen Lufthansahochhauses lässt sich hingegen mit großem finanziellem Aufwand ein barrierefreier Zugang zur Unterführung herstellen. Auch hier werden umfangreiche Abbruch- und Erdarbeiten notwendig, um die entsprechenden Voraussetzungen für den Umbau der Rampe zu schaffen. Im unteren Bereich der Rampe bis zum „Schlenker“ hat die Rampe bei einer Länge von ca. 26 m eine Neigung von 6,1% bzw. 5,9%. In diesem Bereich müssen 4 Podeste mit einer Länge von mind. 1,5 m ein-

gefügt werden, so dass hier eine Verlängerung von 6 m zusätzlich entsteht. Im oberen Bereich, der parallel zur Straße geführt wird, ist auf einer Länge von 23,5 m eine Neigung zwischen 5,8 und 10% vorhanden. Hier müssen weitere 4 Podeste eingefügt werden, und um die notwendige Neigung von 6% herzustellen, muss die Rampe zusätzlich um 4,9 m verlängert werden. Somit verlängert sich die Rampe insgesamt um 16,7 m.

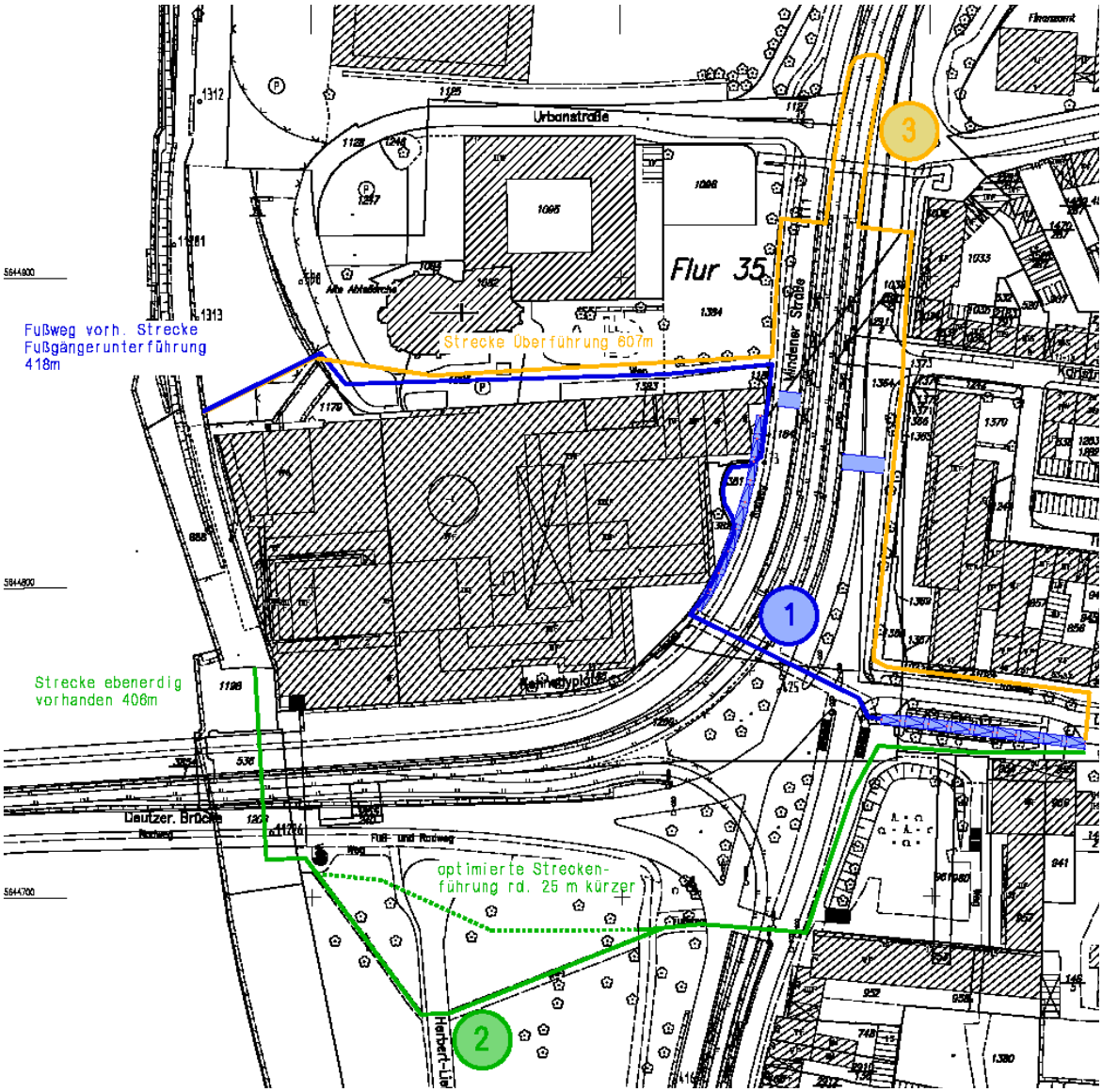
Um einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen zu ermöglichen, können signalisierte Überwege über die Straße hin zum Bahnsteig angeordnet werden. Mit den beiden barrierefrei umgebauten Rampen zur Unterführung kann man dann mit erheblichen Umwegen beide Bahnsteige barrierefrei erreichen.



Übersichtslageplan mit barrierefreien umgebauten Rampen zur Unterführung und Überwegen zu den Bahnsteigen

3.2. Attraktivierung der bestehenden Wegeverbindung

Eine zweite Möglichkeit der alternativen Anbindung zwischen Deutzer Freiheit und Rheinufer besteht in der Attraktivierung der vorhandenen Wegebeziehung nördlich der Bahnsteige auf der Siegburger Straße durch die Grünfläche südlich der Rampe zur Deutzer Brücke.



Übersichtslageplan alternative Strecken

Wie man dem obigen Plan entnehmen kann, besteht bereits heute eine direkte oberirdische Wegeverbindung, die den Fußgänger südlich des Knotenpunktes am nördlichen Ende der Haltestelle auf der Siegburger Straße und dann durch die Grünfläche südlich der Brückenrampe und schließlich unter der Deutzer Brücke entlang zum Rheinufer hin führt (grüne Linie). Diese Wegeführung ist sogar rd. 12 m kürzer als eine optimierte oberirdische Querungsmöglichkeit an der Mindener Straße. Zusätzlich ist sie verkehrssicher und ohne großen finanziellen Aufwand ansprechend und barrierefrei herzustellen. Die jetzige Neigung des Weges liegt zwischen 2,4 und 4,4 %.

Grünfläche südlich der Rampe Brücke Deutzer Freiheit



Blick von Westen Richtung Nordost



Blick von Osten über den jetzigen Gehweg

3.2.1. Stufe 1 – keine baulichen Änderungen

Eine Attraktivierung der vorhandenen Wegebeziehung ohne bauliche Änderungen wäre nur im Bereich der Grünfläche durch entsprechende Änderungen in den Pflanzungen möglich, dies ist jedoch nicht vorgesehen.

3.2.2. Stufe 2 – geringe bauliche Änderungen

Die Wegebeziehung, die zurzeit besteht, ist ca. 25 m länger als die optimierte Linienführung und weicht nur im Grünflächenbereich südlich der Rampe in Form eines Dreiecks von der grünen Linienführung ab. Bei dieser Variante müssen Wegweiser im Bereich der Deutzer Freiheit, an der Siegburger Straße und am Lufthansahochhaus aufgestellt werden, die auf die ungewohnte Wegführung hinweisen. Die vorhandene Wegeführung hat über die gesamte Neigung in der Grünfläche keine Zwischenpodeste. Bei der vorhandenen Neigung zwischen 2,4 und 4,4 % ist das auch nicht notwendig, da diese Neigung als barrierefrei gilt.

Gehweg Grünfläche südlich der Rampe Brücke Deutzer Freiheit



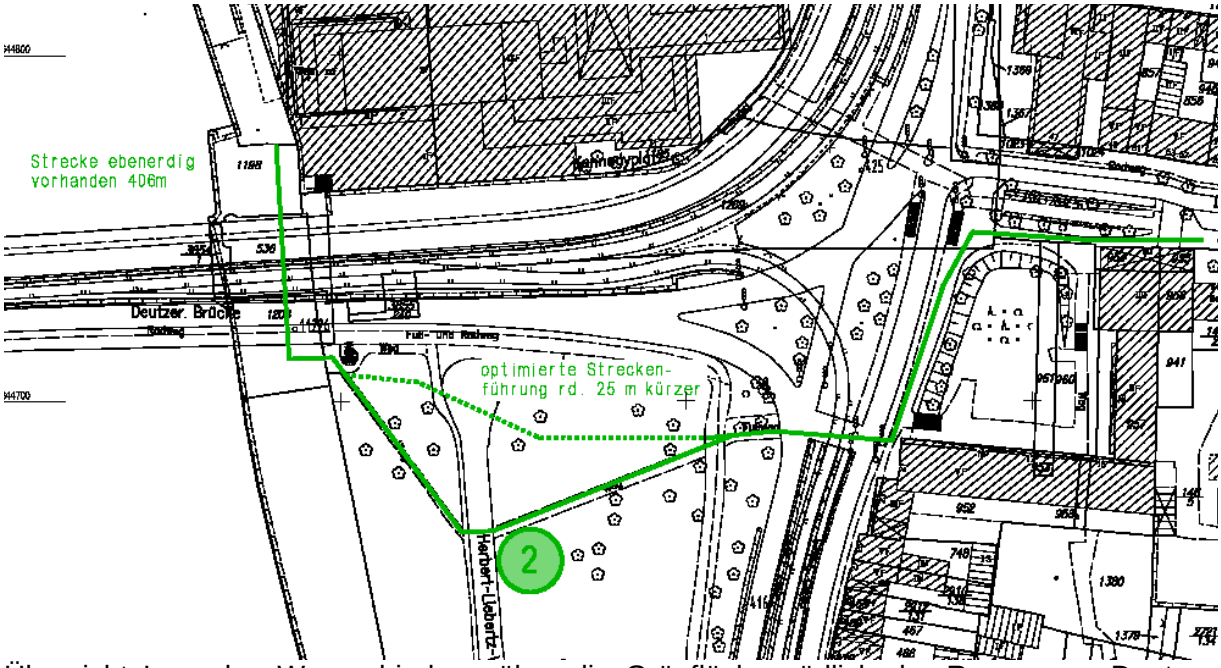
Blick Richtung Norden



Blick Richtung Nordosten

3.2.3. Stufe 3 – größere bauliche Änderungen

Die Wegführung in der Grünfläche kann noch optimiert werden, indem man eine neue geschwungene kürzere Verbindung herstellt und diesen neu anzulegenden Weg direkt mit Podesten versieht. Hierfür werden Erdarbeiten im Böschungsbereich der Grünfläche notwendig, um eine konstante Neigung über die gesamte Strecke zu gewährleisten. Da sich hierdurch mit vergleichsweise hohem Kostenaufwand nur eine Verkürzung der Strecke um ca. 25 m erreichen lässt und die Strecke zudem im Bereich des Wendehammers und im Wurzelbereich einiger Bäume verläuft, wird von einer weiteren Vertiefung dieser Planung abgesehen.

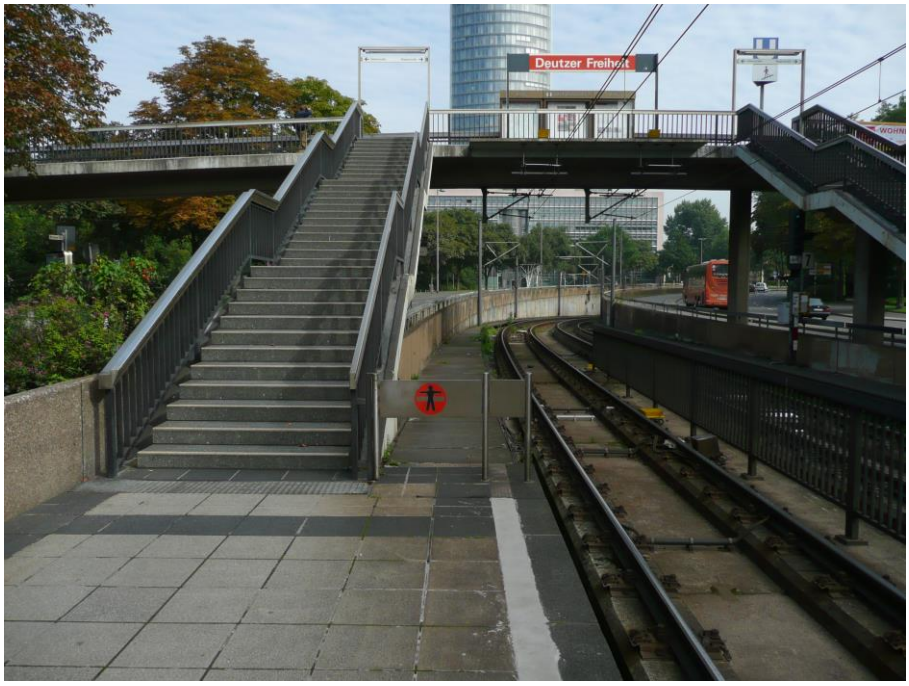


Übersicht Lageplan Wegverbindung über die Grünfläche südlich der Rampe zur Deutzer Freiheit

3.3. Überwege bzw. Überführung nach Modell Zoo/ Flora

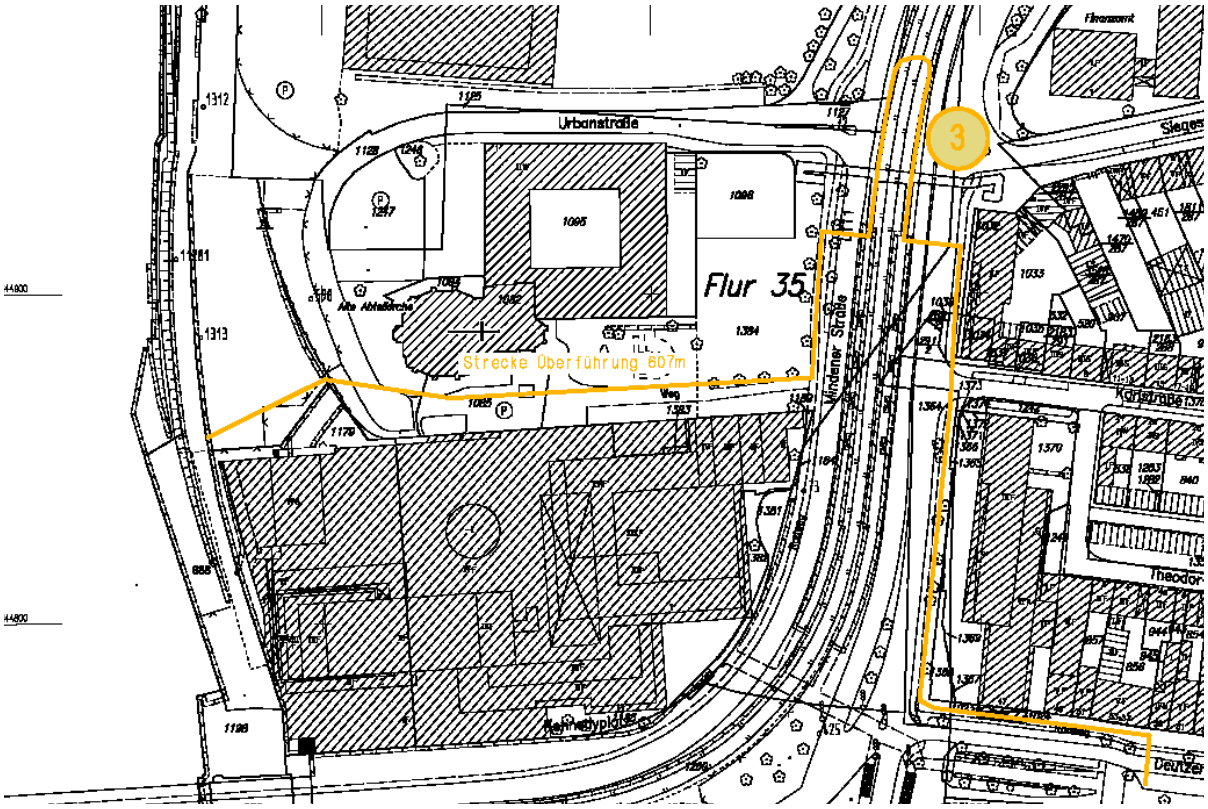
Die Fußgängerbrücke nördlich der Bahnsteige wurde im Jahre 1984 fertig gestellt und verbindet die beiden Bahnsteige mit beiden Straßenseiten der Mindener Straße. Die ca. 5,40 Höhenmeter werden über je zwei dreiläufige Treppen mit Zwischenpodesten und einer geringen Neigung im Mittelbereich der Brücke überwunden. Um diese Treppen in barrierefreie Rampen umzubauen, fehlt hier sowohl auf dem Bahnsteig als auch auf den Gehwegen der Platz. Das bestehende Brückenbauwerk befindet sich baulich in einem guten Zustand.

Fußgängerüberführung am nördlichen Ende der Bahnsteige



Blick von Süden auf die dreiläufige Treppe Richtung Norden

Möglich wäre es jedoch, die Brücke abzubrechen und nach dem Modell Zoo/ Flora den durch die Rampe der Gleise immer kleiner werdenden Höhenunterschied zu nutzen und somit eine neue Fußgängerüberführung über die Gleise mit Rampen und Zwischenpodesten zu bauen. Auf die Bahnsteige gelangen die Fußgänger durch Fußgängerüberwege über die Fahrbahnen. Diese Variante ist mit einem erheblichen Kostenaufwand für den Abbruch einer gut erhaltenen Brücke, Neubau eines neuen und langen Brückenrampenbauwerks und zweier signalisierter Überwege, sowie einem großen Aufwand durch Streckensperrung und Umleitungen, verbunden. Städtebaulich ist diese Variante zudem problematisch.



Übersichtslageplan Streckenführung über neue Überführung

Zusätzlich ergibt sich durch die Wegeführung eine größere Streckenlänge von insgesamt 607m. Das sind über 200 m bis zum Rheinufer mehr als der mobilitätseingeschränkte Mensch bei einer Streckenführung durch die Grünfläche südlich der Rampe zur Brücke Deutzer Freiheit überwinden müsste.

4. Fazit und Empfehlung:

Der Ausbau einer ebenerdigen Querungsmöglichkeit im Bereich des Bahnsteiges der Linie 1 bzw. 9 ist durch den abschlägigen Bescheid der Bezirksregierungen Düsseldorf und Köln nicht möglich.

In einem ersten Schritt sollte eine Verbesserung der Wegebeziehung zwischen Deutzer Freiheit und Rheinufer kostengünstig und zeitnah durch eine Attraktivierung der vorhandenen Wegebeziehung über die Grünfläche südlich der Rampe zur Deutzer Brücke hergestellt werden.

Da die Bahnsteige nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. Fassung v. 7. August 2013, § 8 (3) - Auszug- bis 2022 barrierefrei erreichbar sein müssen ("...Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden."), gilt es in einem zweiten, jedoch sehr kosten- und zeitintensiven Schritt, die beiden Rampen zur vorhandenen Fußgängerunterführung mit entsprechender Neigung und Zwischenpodesten umzubauen und zwei neue Fußgängerüberwege zu den Bahnsteigen über die Mindener Straße herzustellen.

Aus baulicher Sicht besteht in den nächsten Jahren an der Fußgängerunterführung kein Sanierungsbedarf, so dass in einer abschließenden Bewertung die Dringlichkeit der vorzeitigen Herstellung der Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 oder zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit einer notwendigen Sanierung zu erörtern ist.

Anlagen

Auszug Masterplan
Übersichtslageplan
Schreiben der Bezirksregierung vom 18.04.2013

Köln, 26.06.2014
gez. Neweling