TOP

Ausschuss für Stadtentwicklung	05.09.2018

öffentlich

Vorlage Nr.	549/2018-7
Stand	16.08.2018

Betreff Auflösung der Bahnquerung der L 118 mit der Stadtbahnlinie 16 im Bereich der Kreuzung L 118 / L 300 in Bornheim-Hersel

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung nimmt die Stellungnahmen der Baulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW und Häfen und Güterverkehr Köln AG bezüglich der Auflösung der Bahnquerung der L 118 / L 300 mit der Stadtbahnlinie 16 zur Kenntnis.

Sachverhalt

Im Jahr 2017 hat das Büro Brilon Bondzio Weiser (BBW) eine Verkehrsuntersuchung/-prognose des Landesbetriebes zum Knotenpunkt der Landesstraßen L 118 und L 300 sowie der unmittelbar angrenzenden Querung der Stadtbahnlinie 16 durchgeführt.

Bereits heute ist die Verkehrssituation im gesamten Bereich unbefriedigend. Es kommt in den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Rückstauungen. Zudem ist das Steuerungssystem der BÜSTRA-Anlage veraltet und ausfallgefährdet. Eine Erweiterung der Signalsteuerung ist nicht möglich. Aufgrund der veralteten Technik ist ein neues Steuerungssystem dringend erforderlich und soll kurzfristig umgesetzt werden.

Wie die Verkehrsuntersuchung ergeben hat, weisen die Verkehrsströme der L 118 aus/in Richtung Bornheim-Roisdorf und der L 300 aus/in Richtung Bonn-Buschdorf bereits heute eine „mangelhafte“ Verkehrsqualität (Stufe E) auf. Dies kann weder durch die Erneuerung des BÜSTRA-Anlage, noch einen darüber hinaus gehenden Umbau des Knotenpunktes vollständig verändert werden.

Die Stadt Bornheim hat das Planungsbüro IVV aus Aachen mit einer neuen Verkehrsprognose bis zum Jahr 2030 beauftragt. Auf dieser Grundlage sollen alternative Möglichkeiten zur Verbesserung an dem Knotenpunkt durch das Planungsbüro BBW untersucht werden. Diese kurzfristigen Lösungen werden aber das Grundproblem der Bahnquerung nicht beheben.

Eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität aller Verkehrsströme kann erst bei einer Auflösung der niveaugleichen Bahnquerung mit der Stadtbahnlinie 16 erfolgen. Als mögliche Lösung werden in der Untersuchung von BBW z.B. eine Aufhebung des Bahnübergangs und ein Verschwenk der L 118 vorgeschlagen, um weiter nördlich an die L 300 anzuschließen.

Vor diesem Hintergrund ist in der Sitzung des Rates der Stadt Bornheim der folgende Beschluss gefasst worden:

Der Rat beauftragt die Verwaltung, bei den Baulastträgern Landesbetrieb Straßenbau NRW und Häfen und Güterverkehr Köln AG eine Auflösung der Bahnkreuzung im Bereich der Kreuzung L 118 / L 300 in Hersel anzuregen.

Neben den kurzfristen Planungen und Maßnahmen sind demnach gerade auch langfristige Ausbaubetrachtungen hinsichtlich einem kreuzungsfreien Ausbau vorzunehmen. In den Stellungnahmen der Ratsvertreter wurde betont, dass eine ergebnisoffene Untersuchung der möglichen Varianten erfolgen sollte. Dies kann sowohl die Tieferlegung der Landesstraßen, als auch eine Tieferlegung der Stadtbahnlinie beinhalten.

Daraufhin wurden die Baulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW und Häfen und Güterverkehr Köln AG angeschrieben und um eine Rückmeldung bezüglich der Auflösung der Bahnkreuzung und einer kreuzungsfreien Querungsmöglichkeit gebeten.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat in einem am 19. Juli 2018 eingegangenen Schreiben geantwortet (siehe Anlage 1). Darin bittet er um die Zusendung der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zur Planung eines höhengleichen Knotenpunktes mit Bahnquerung und Berücksichtigung einer BÜSTRA-Anlage. Des Weiteren weist der Landesbetrieb darauf hin, dass für eine höhenfreie Kreuzung zwischen L 118 und HGK-Bahngleisen andere Regelungen aus dem Eisenbahnkreuzungsrecht zu beachten sind. Seine Erfahrungen aus laufenden Projekten zeigen, wie mühsam und langwierig die Absprachen der betroffenen Baulastträger, insbesondere in der Klärung von Finanzierungsfragen sein können. Die Kosten schätzt der Landesbetrieb auf einen Betrag zwischen 15 und 25 Mio. Euro.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) hat in einem am 31. Juli 2018 eingegangenen Schreiben geantwortet (siehe Anlage 2). Darin wird beschrieben, dass bereits im Jahr 2014 auf die veraltete Technik hingewiesen wurde. Der mögliche Ausfall des VS-Steuergerätes wirkt sich nicht störend auf den Bahnbetrieb, jedoch auf den Individualverkehr, aus. Für die erforderliche komplette Änderung der Signalanschaltungen ist ein längerer zeitlicher Vorlauf für Planung, Genehmigung und Umbau vorzusehen. Der Austausch des VS-Steuergerätes, einhergehend mit der Umplanung des Kreuzungsbereiches, wird als dringend geboten angesehen.

Wie durch die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH Brilon Bondzio Weiser bestätigt, lässt sich das Problem der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Kreuzung jedoch auch mit dem beschriebenen Neubau der Signalanlage und der Bahnübergangssteuerung nicht lösen. Mit der Einführung des 10-Minuten-Taktes der Stadtbahnlinie 16 wird sich das Problem noch verschärfen, da sich dadurch die Schließzeiten des Bahnübergangs annähernd verdoppeln. Vor diesem Hintergrund hatte die HGK im Jahr 2017 eine planfreie Kreuzung (Straße über Gleistrasse oder alternativ Gleistrasse über Straße) in die Diskussion eingebracht, die mit Blick auf die hohen Kosten bisher abgelehnt wurde. Auch wenn diese Planung nun weiter verfolgt werden soll (es wird von einem Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeitraum von 10 bis 15 Jahren ausgegangen), wird die Technik möglichst kurzfristig zu erneuern sein.

<u>Anlagen zum Sachverhalt</u>

Anlage 1: Stellungnahme des Landesbetrieb Straßenbau NRW vom 18.07.2018
Anlage 2: Stellungnahme der Häfen und Güterverkehr Köln AG vom 27.07.2018