TOP

Ausschuss für Stadtentwicklung	13.05.2020

öffentlich

Vorlage Nr.	312/2020-7
Stand	15.04.2020

Betreff Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, FDP und UWG vom 30.03.2020 (Eingang 15.04.2020) betr. Konkretisierung und Realisierung einer Umgehungsstraße am Knotenpunkt Hersel

Beschlussentwurf

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beauftragt die Verwaltung,

1. ausschließlich die in der Vorlage 067/2020-7 vorgestellte Variante 1a weiterzuverfolgen und alle notwendigen Maßnahmen zu veranlassen,
2. nach Realisierung der Umgehungsstraße (Variante 1A) den Bahnübergang der Linie 16 an der Kreuzung L118 – L300 für sämtlichen Verkehr offen zu belassen und keinerlei Planungen die eine Schließung oder Einschränkungen dieses Übergangs beinhalten zuzulassen,
3. ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans einzuleiten mit dem Ziel, die Strecke der Variante 1a als Hauptverkehrsstraße darzustellen,
4. die Möglichkeiten einer Finanzierung durch eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme zu prüfen und dem Ausschuss das Ergebnis mitzuteilen.

Sachverhalt

Die CDU-, UWG- und FDP Fraktion im Rat der Stadt Bornheim stellen für den Stadtentwicklungsausschuss folgenden Antrag:

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Bornheim trifft den folgenden Beschluss zur Konkretisierung und Realisierung einer Umgehungsstraße für den Knotenpunkt Hersel.
Er beschließt,

1. ausschließlich die in der Vorlage 067/2020-7 vorgestellte Variant 1a (siehe Anlage) weiterzuverfolgen und alle notwendigen Maßnahmen für eine schnellstmögliche Realisierung zu veranlassen.

2. nach Realisierung der Umgehungsstraße (Variante 1A) den Bahnübergang an der Kreuzung L118 – L300 für sämtlichen Verkehr offen zu belassen und keinerlei Planungen die eine Schließung oder Einschränkungen dieses Übergangs beinhalten zuzulassen.

3. die Notwendigkeit einer Entlastung des Knotenpunkt Hersel im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bei der Anordnungsbehörde anzuzeigen oder durch diese feststellen zu lassen.

4. eine Kostenaufteilung im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bzw. Eisenbahnkreuzungsverordnung vorzunehmen.

5. die Entlastung der Kommune bei Maßnahmen im Zusammenhang mit Bahnkreuzungen im Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich umfassend zu prüfen und schnellstmöglich entsprechende Anträge zu stellen.

Die Verwaltung sieht folgenden Sachverhalt:

Machbarkeitsstudie Umgehung Hersel

Die vorgestellte Machbarkeitsstudie zur Entlastung des Bahnübergangs L 118 / Linie 16 enthält noch keine Bewertung der möglichen Varianten.

Variante 1a
Diese Variante tangiert nur in Teilen eine anliegende Wohnbebauung und liegt vorwiegend in geplanten und bereits genutzten Gewerbegebieten. Mit der Trasse können ggf. auch die angrenzenden Gewerbegebiete erschlossen werden, dies erfordert aber noch eine enge Feinabstimmung. Mit den Standardwerten kann dies nicht erreicht werden.
Von der Kostenschätzung her liegt die Variante mit 10,6 Mio. € im Mittel der anderen beiden.

Variante 1b
Diese Variante liegt auch zu weiten Teilen in geplanten und bestehenden Gewerbegebieten, greift aber stark in die Landschaft und hier insbesondere in den Raum des Grünen C ein. Ein Weiterverfolgen dieser Variante würde einen erheblichen Abstimmungsbedarf mit der Bezirksregierung Köln erfordern, mit ungewissem Ausgang.
Durch die etwas größere Längenentwicklung könnte dies Variante besser an die geplanten Gewerbeflächen angeschlossen werden. Die geschätzten Kosten liegen mit 11,1 Mio. € etwas über den beiden anderen Varianten.

Variante 1c
Mit dem Mittelweg und der Allerstraße werden weitgehen bereits bestehende Trassen genutzt. Die Ausbildung als Unterführung steht im Gegensatz zu den Brückenbauwerken der beiden anderen Varianten. Zusätzliche Flächen werden allerding damit nicht erschlossen.
Zu erheblichem Aufwand führen allerdings die erforderlichen Anrampungen, die mit z.T. über 8% Neigungsverhältnis auch über den Empfehlungen der RASt 06 liegen. Dazu kommen erhebliche Eingriffe im Bereich Klosterrather Weg sowie aufwändige Schallschutzmaßnahmen. Die Kostenseite liegt dagegen mit geschätzten 9,6 Mio. € etwas günstiger.

Weitere Planungsschritte

Wenn man den Einschnitt im Bereich Klosterrather Weg sowie die z.T. erheblichen Eingriffe in das Grüne C als negative Folgen vermeiden will, dann kann es sinnvoll sein, auf Grundlage der Variante 1a weiter zu planen.

Bei allen Maßnahmen unter 1 wird davon ausgegangen, dass hierdurch lediglich eine Entlastung des Bahnüberganges L 118/ Linie 16 erfolgt. Der Bahnübergang selbst soll für alle Verkehrsarten offen bleiben.

Die Realisierung einer niveaufreien Kreuzung mit der Linie 16 erfordert einen hohen finanziellen Aufwand, der durch Fördermittel ggf. verringert werden kann. Hier bieten sich insbesondere die Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GFVG) an. Die Verwaltung kann prüfen, welche aktuellen Regelungen hier zur Mitfinanzierung möglich sind. Voraussetzung für diese Fördermittel ist die Bewertung als verkehrswichtige Straße. Dies ist grundsätzlich durch die Kommune nachzuweisen und kann z.B. durch eine Änderung des Flächennutzungsplans und eine entsprechende Darstellung als örtliche Hauptverkehrsstraße möglich.

Für einen Einplanungsantrag und ein Gespräch über eine grundsätzliche Förderfähigkeit sollten die Machbarkeitsstudie und die geschätzten Kosten aus der vorliegenden Kostenberechnung ausreichen.

Eisenbahnkreuzungsmaßnahme

Die Verwaltung kann die Möglichkeiten der Einplanung einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme ebenfalls prüfen. Nach dem bisherigen Kenntnisstand besteht das Interesse der Bahnbetreiber an einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme darin, dass eine niveaufreie Kreuzung der Straße mit der Bahnlinie erfolgt und im gleichen Zeitraum ein bestehender Übergang dafür geschlossen wird.

Es ist daher aktuell nachzufragen, ob sich diese Haltung grundlegend geändert hat und auch eine Kostenbeteiligung der Bahnbetreiber (DB, HGK) sowie durch Straßen NRW möglich ist. Für die Durchführung einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme wäre die Variante 2 grundsätzlich geeignet. Sie wäre aber nur mit Eingriffen in die angrenzende Bausubstanz möglich und zeigt sich von dem Aufwand her mit 14,4 bis 15,1 Mio. € als teuerste Variante.