

eine Schließung des Bahnübergangs an der Lindenstraße erfolgen.

Diese sei in Form einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme mit Kostendrittellung (Bahn, REK, Bund) realisierbar.

Herr Giesen erkundigt sich, ob der bestehende Grundsatzbeschluss der Stadt Bedburg nach so langer Zeit heute noch zeitgemäß sei.

Herr Stuhm weist darauf hin, dass die EBA-Kreuzungsvereinbarungen aufgrund der beteiligten Träger häufig bis zu 20 Jahre dauern würden, dies sei in Bedburg keine Besonderheit.

Herr Schulz erläutert, dass verschiedene Planungsszenarien diskutiert wurden. Für den Fall, dass eine Umgehungsstraße im Falle einer Schließung eines Bahnüberganges geplant werde, müsse diese aus Verkehrsführungsgründen sinnvollerweise um den ganzen Ortsteil Lipp herumgebaut werden, damit der LKW-Verkehr nicht durch die Wohngebiete geleitet werde. Eine solche Lösung sei aufgrund des Aufwandes aber kaum umsetzbar. Sollten die Bahnübergänge zwar modernisiert werden aber erhalten bleiben, so ist auf jeden Fall zukünftig mit längeren Schließungszeiten an den Bahnschranken zu rechnen. Dies würde auch zu mehr Rückstau in allen Verkehrsbereichen führen, was letztendlich zu keiner Verbesserung der aktuellen Verkehrssituation in Bedburg führen würde. Nach dem AEG seien zukünftig grundsätzlich niveaugleiche Bahnübergänge zu vermeiden.

Herr Mitter führt aus, dass es angedacht sei, im Jahre 2019 die S-Bahn auf dieser Strecke verkehren zu lassen. Weiterhin solle die Bahntrasse laut Bundesbahn zweigleisig ausgebaut werden. Fraglich sei dabei, wie der steigenden Lärmbelastigung hier begegnet werde. Er hält es aus Sicht der Bahn für wirtschaftlich, die Strecke direkt als Tiefbautrasse auszubauen und damit auch gleichzeitig die Zerteilung der Stadt aufzulösen. Er fragt nach, was die Stadt Bedburg aus ihrer Sicht dazu beitragen kann, diese Situation nachhaltig zu gestalten und nicht nur ein Problem kurzfristig zu lösen.

Herr vom Berg erkundigt sich, wer die Kosten für die angedachte Fußgänger- und Radfahrerunterführung zahlen solle. Er halte die von Herrn Mitter vorgeschlagene „Troglösung“ der Streckenführung für evtl. die günstigere Variante.

Herr Schulz erklärt, dass die sog. „Troglösung“ derzeit noch eine ungeplante Idee sei und die Kosten hierfür noch völlig ungeklärt seien. Ob dies technisch durchführbar ist, müsste zunächst auch erst mal geklärt werden.

Herr Stuhm hält eine „Troglösung“, auch wenn sie voraussichtlich mit Abstand die teuerste Variante darstellt, städtebaulich für die beste Lösung, aber auch im Sinne des Eisenbahnbundesamtes sei eine solche Streckenführung erstrebenswert. Er führt die Maßnahme in Kaldenkirchen als gelungenes Beispiel an.

Herr Fachdienstleiter Köster teilt mit, dass die beiden Bahnübergänge nördlich vom Bahnhof gelegen sind und somit diese Maßnahme unabhängig vom angestrebten S-Bahn-Projekt betrachtet werden muss, da die Anbindung der Erft-S-Bahn aus südlicher Richtung lediglich bis zum Bahnhof Bedburg geplant ist. Der VRR, welcher für die Anbindung aus der nördlichen Richtung (Grevenbroich) verantwortlich ist, hat sich an einem weiteren Ausbau der Strecke bis Bedburg nicht interessiert gezeigt.

Er weist darauf hin, dass die Finanzierung der Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen grundsätzlich durch die Maßnahmeträger (Staat, Bahn und Straßenbaulastträger) gedrittelt wird.

Herr Lohmann sieht die Unterführung kritisch und schlägt vor, die „Troglösung“ weitergehend zu untersuchen.

Herr Fachdienstleiter Köster erklärt, dass der Bau einer Troglösung für eine Strecke von der Brücke am Anfang der Neusser Straße bis zum Bahnhof unter laufendem Betrieb der Bahn sicherlich deutlich mehr Kosten verursachen werde.

Frau Pier-Sekul fragt, was gegen eine Brücke sprechen würde. Sie als Sicht einer Frau würde eine Unterführung aus Sicherheitsgründen immer ablehnen.

Herr Giesen wünscht sich eine Gegenüberstellung mit konkreten aktuellen Kosten welche die Varianten von Schließung mit Unterführung, Troglösung bzw. Modernisierung und Erhaltung der vorhandenen Bahnübergänge darstellt.

Der Ausschussvorsitzende fragt nach, inwiefern eine sog. „Troglösung“ die Stadt teilen würde.

Herr Stuhm führt aus, dass bei einer Troglösung die Querungsmöglichkeiten weiterhin erhalten blieben, diese vermehre sogar im Vergleich zu den anderen Varianten die Querungsmöglichkeiten. Das Problem der vertieften Bahnstrecke läge darin, dass eine Brücke über eine elektrifizierte Bahnlinie bis zu 6,20 m betragen muss. Dies erfordert eine entsprechend lange Rampenlänge unter Berücksichtigung einer barrierefreien Überquerung für Fußgänger und Rollstuhlfahrer. Dies ist im Vergleich zu einer Unterführungslösung aus städtebaulicher Sicht ein erheblich großer Unterschied.

Herr Fachdienstleiter Köster teilt mit, dass ungefähre Kostenschätzungen bis auf die Variante der „Troglösung“ bereits bestehen und hält den Vorschlag der Verwaltung für die derzeit verkehrlich beste Lösung. Er erinnert daran, dass zwischen der Stadt Bedburg und dem Rhein-Erft-Kreis eine Verwaltungsvereinbarung aus dem Jahr 1998 bezüglich der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme „Lindenstraße“ im Zuge der Gestaltung der K37n bestehe. Sollte die Stadt Bedburg nunmehr aus dieser Vereinbarung aussteigen, so sei ein hoher sechsstelliger Betrag für Planungs- und Grunderwerbskosten an den Rhein-Erft-Kreis zurückzuerstatten.

Herr Stuhm weist darauf hin, dass die Kosten nicht nur im direkten Summenvergleich bewertet werden dürfen. Es wäre auch eine Bewertung hinsichtlich der Sicherheit bzw. eine Kostennutzungsrechnung z.B. im Hinblick auf mögliche Unfallkosten, höhere Betriebskosten oder längere Schließzeiten der Kreuzungsbereiche durchzuführen. Aus diesem Grunde betrachtet er die „Variante 2“ für die optimalste Maßnahme.

Herr Nitsche fasst zusammen, dass die Gestaltung der beiden Bahnübergänge die bedeutendste Verkehrsplanungsmaßnahme für die nächsten Jahrzehnte in Bedburg sein wird. Aus diesem Grunde solle diesbezüglich heute keine voreilige Entscheidung getroffen werden. Er schlägt vor, den Beschlussvorschlag dahingehend zu ändern, dass die Verwaltung nicht über die vorgeschlagene Variante weiter mit dem Eisenbahnbundesamt verhandelt, sondern, dass die Verwaltung dem Stadtentwicklungsausschuss entsprechende Kostenberechnungen einschließlich der Betriebskosten zu den einzelnen Varianten vorstellen solle.

Herr Speuser schließt sich im Wesentlichen den Ausführungen von Herrn Nitsche an und lehnt heute ebenfalls eine Beschlussfassung als voreilig ab. Er schlägt eine Vorberatung der Thematik im Arbeitskreis Verkehr vor.

Herr Fachdienstleiter Köster teilt mit, dass in der nächsten Sitzung des Arbeitskreises Verkehr im Januar 2016 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans das Thema Bahnübergänge weitergehend behandelt werden könne.

(Anmerkung: Aus terminlichen Gründen findet dieser Arbeitskreis erst im März 2016 statt.)

Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Die Verwaltung soll entsprechende Kostenberechnungen zu den einzelnen Varianten vorstellen.

Der „Arbeitskreis Verkehr“ soll sich mit der Thematik bis zur nächsten SEA-Sitzung befassen.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)