

Fachdienst 5 - Stadtplanung, Bauordnung, Wirtschaftsförderung	Sitzungsteil
Az.:	öffentlich

Beratungsfolge:	Sitzungstermin:	Abstimmungsergebnis:
Rat der Stadt Bedburg	12.07.2011	
Stadtentwicklungsausschuss (8. WP)	27.09.2011	
Stadtentwicklungsausschuss (8. WP)	20.11.2012	
Stadtentwicklungsausschuss (8. WP)	29.01.2013	
Stadtentwicklungsausschuss	01.12.2015	
Stadtentwicklungsausschuss	28.06.2016	siehe oben

Betreff:

Umbau Bahnübergang Lindenstraße sowie Bahnübergang Erkelenzer Straße
hier: Beratung über die weitere Vorgehensweise

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die diskutierten Vorzugsvarianten 0, 2 und 3 mit dem Eisenbahnbundesamt abzustimmen und dort die entsprechende grundsätzliche Zustimmung zu erhalten.

Begründung:

Im Stadtgebiet Bedburg sollen die beiden vorhandenen Bahnübergänge aus verkehrlichen, technischen und sicherheitsrelevanten Aspekten verbessert und aktuellen Anforderungen angepasst werden. Hierzu laufen die entsprechenden Planungen schon seit mehreren Jahren.

Zuletzt wurde in der Sitzung am 01.12.2015 der letzte Sachstand wiedergegeben. Auf die entsprechende Sitzungsvorlage WP9-232/2015 wird verwiesen. Dabei wurden verschiedene mögliche Planungsvarianten vorgestellt. Der Ausschuss hat seinerzeit keine Varianten zur weiteren vertieften Bearbeitung ausgewählt, sondern zur Beratung in den Arbeitskreis Verkehr vertagt, um weitere Möglichkeiten sowie Kostenschätzungen diskutieren zu können. Der AK Verkehr hat sich daraufhin in zwei Sitzungen mit der Thematik intensiv beschäftigt. Die jeweiligen Protokolle sind als Anlage 1 und 2 beigefügt. Als Ergebnis dieser Arbeitskreise hat die Verwaltung gemeinsam mit dem Büro Stadtverkehr eine Übersicht über die aus Sicht der Verwaltung sowie des Arbeitskreises im weitesten Sinne in Frage kommenden Varianten erstellt. Details sind der beigefügten Anlage 3 zu entnehmen.

Variante 0: Optimierung im Bestand ("Nullvariante")

In dieser Lösung soll an den grundsätzlichen Verkehrsbeziehungen nichts geändert werden. Eine Anpassung der Signalanlagen auf die aktuellen Bahnrichtlinien wird jedoch auch hier bauliche Anpassungen zwingend nach sich ziehen. So führen unter anderem Signalisierungen und der Anschluss an die Fernüberwachung des Elektronischen Stellwerks Köln-Ehrenfeld insbesondere am BÜ Erkelenzer Straße zu verlängerten Schließzeiten. Damit einher geht voraussichtlich eine separate Rechtsabbiegerspur auf der Neusser Straße zum Abbiegen rechts in die Erkelenzer Straße. Westlich des Bahnübergangs Lindenstraße könnte die Einmündung in die Adolf-Silverberg-Straße ggf. durch eine neue Ampelkreuzung erfolgen

Variante 1: Schließung beider Bahnübergänge

Hierbei sollen die beiden Bahnübergänge beseitigt und an deren Stelle jeweils eine Untertunnelung für Fuß- und Radfahrer erfolgen. Eine Querung für den Autoverkehr soll dann zwischen Adolf-Silverberg-Straße (nördlich des Bahnhofs) und dem Kreisverkehr auf der Rückseite des Real-Marktes erfolgen. Ein direkter Anschluss dieser Unterführung an die Bahnstraße ist wegen der großen Höhenunterschiede nicht möglich. Zudem würde von der Adolf-Silverberg-Straße beidseitig ein etwa 150 m langer paralleler Verschwenk zur Überbrückung eines Höhenunterschiedes von ca. 5,0 m erfolgen (siehe Anlage 4). in nördlicher Richtung wäre die nächste Quermöglichkeit der Bahnlinie erst an der Überführung der K36 (Straße nach Kaster). Für die Entlastung der Ortsteils Lipp würde die Germaniastraße zwischen Erkelenzer Straße und Lindenstraße durchgebunden.

Variante 2: Schließung BÜ Lindenstraße und Modernisierung BÜ Erkelenzer Straße

Diese Variante unterscheidet sich von Variante 1 lediglich in der Offenhaltung des BÜ Erkelenzer Straße. Zudem wird auch in dieser Variante die Germaniastraße zur Vermeidung von Schleichwegen durch den Ortsteil Lipp zwischen Erkelenzer Straße und Lindenstraße durchgebunden. Aus signaltechnischen Gründen würden dabei jedoch - je nach Gestaltung der Vorfahrtsregelung - voraussichtlich einzelne wichtige Verkehrsverknüpfungen unterbunden werden müssen (z.B. kein Linksabbiegen von der Erkelenzer Straße in Richtung Neusser Straße oder bei alternativer Vorfahrtsregelung kein Linksabbiegen von der Neusser Straße in die Germaniastraße). Darüber hinaus sind hier ebenfalls entsprechende signaltechnische Anpassungen vergleichbar der notwendigen Umbauten in der „Variante 0“ vorzunehmen.

Variante 3: Troglösung

Bei der Troglösung würde die gesamte Bahnlinie abfallend nördlich des Bahnhofs Bedburg und auftauchend wieder vor der Unterführung der Bahnlinie an der K36 (Straße nach Kaster) in einen Trog gelegt. Hierdurch entfallen die höhengleichen Bahnübergänge und die Straßenquerungen würden zu ebenerdigen Querungen mit Brückenbauwerken. Damit verbunden ergeben sich auch

keinerlei Wartezeiten an Bahnschranken oder Einschränkungen von Verkehrsbezügen. Zusätzliche Querungen der Bahntrasse würden flexibler möglich. Diese Variante wäre aller Voraussicht nach die mit Abstand teuerste Variante.

Variante 4: Kappung der Bahnlinie nördlich des Bahnhofs Bedburg

Bei dieser Variante würde die Bahnlinie nördlich des Bahnhofs Bedburg stillgelegt werden. Dabei könnte eine Kappung bis zu einem neu zu errichtenden Haltepunkt hinter dem BÜ Erkelenzer Straße nördlich von Bedburg (z. B. am Ende der Otto-Hahn-Straße) oder alternativ ohne zusätzlichen Haltepunkt bis ins Grevenbroicher Stadtgebiet erfolgen. Der Entfall müsste durch einen leistungsstarken Busersatzverkehr aufgefangen werden. Hierdurch müssten Fahrgäste aus den Stadtgebieten Bergheim oder Kerpen Richtung Neuss / Düsseldorf in Zukunft zweimal umsteigen (Bahn - Bus - Bahn). Die Baukosten wären niedriger, jedoch wäre dauerhaft ein zusätzlicher ÖPNV (kein SPNV) im Wesentlichen durch die Stadt zu finanzieren.

Weitere Details zu den Varianten können der beigefügten Aufstellung entnommen werden. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei den Kosten lediglich um grobe Kostenschätzungen handelt. Darüber hinaus weisen die dargestellten Skizzen noch Vorentwurfsstatus auf. In einer Detailplanung kann es noch zu bautechnischen oder richtlinienbedingten Anpassungen kommen.

Neben den reinen Maßnahmen im Bereich der Bahnübergänge werden zu den einzelnen Varianten auch mögliche Netzergänzungsmaßnahmen genannt, die zu einer Verbesserung der in der beigefügten Wertungsmatrix aufgeführten negativen Bewertungsmatrix führen können. Diese wären jedoch nicht mehr Teil der Maßnahmen im engeren Sinn und lägen im alleinigen Verantwortungsbereich des jeweiligen Straßenbaulastträgers und der Stadt Bedburg.

Insgesamt ist zu beachten, dass die Entscheidung über die umzusetzende Variante nicht allein durch die Stadt Bedburg getroffen wird. Bei den Baumaßnahmen handelt es sich um Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, für die bei den Baukosten jeweils eine Kostendrittung der "kreuzungsbedingten Kosten" vorgenommen wird (Straßenbaulastträger / DB Netz AG / Bund). Straßenbaulastträger für den BÜ Lindenstraße ist der Rhein-Erft-Kreis, für den BÜ Erkelenzer Straße die Stadt Bedburg. Zudem ist eine vorherige Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt als Genehmigungsbehörde unerlässlich.

Um mit dem Eisenbahnbundesamt die grundsätzliche Realisierbarkeit der einzelnen Varianten abzustimmen, sollten durch den Ausschuss von den aufgeführten fünf Lösungen 2-3 Varianten ausgewählt werden, die für die Stadt Bedburg als Belegenheitskommune generell akzeptable Lösungen sein könnten. Dabei sollten die Varianten ausgeschlossen werden, die aus Sicht der Stadt in keinem Fall umgesetzt werden sollten, selbst wenn sie die Vorzugsvariante anderer Kreuzungsbeteiligter wären.

Aus den Ergebnissen der Bewertungsmatrix schlägt die Verwaltung vor, die Varianten 1 und 4 nicht weiterzuverfolgen und mit den Kreuzungsbeteiligten sowie dem Eisenbahnbundesamt die Umsetzung der Varianten 0, 2 und 3 zu diskutieren.

Hier evtl. Abstimmungsergebnis aus vorherigen Fachausschüssen eintragen:

Finanzielle Auswirkungen:Nein Ja **Bei gesamthaushaltsrechtlicher Relevanz im laufenden oder in späteren Haushaltsjahren Mitzeichnung oder Stellungnahme des Kämmers*:*** evtl. gesondertes Beiblatt beifügen**50181 Bedburg, 20.06.2016**

Rainer Köster
Fachdienstleiter

Sascha Solbach
Bürgermeister