

Planungsgruppe MWM Aachen

Vortrag

19.02.2015

Wolfgang Mesenholl, MWM Aachen

Planungs- und Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Brühl

Ebenerdige Querung der Stadtbahnlinie 18

Strukturierung der Prüfkriterien

Genehmigungsrechtliche Aspekte

- Zulässigkeit Antragstellung
- Anwendungsvoraussetzungen gem. § 2 (2) / Definition des Rechtsbegriffs „neue Kreuzung“
- Zuständigkeiten (BR Köln als Anordnungsbehörde, HGK als Eigentümerin und Betreiberin, EBA, Stadt)
- Zusammenhang zum laufende PFV (zweigleisiger Ausbau)
- Einleitung neues PFV (Schritte, Dauer, Kosten)
- ..

Umbautechnische Aspekte

- Erforderliche Umbaumaßnahmen (Verlegung Weichen, technische Anpassungsmaßnahmen etc.)
- Schrankenanlagen
- Sicherheitsaspekte
- Auswirkungen auf überörtlichen Netzbetrieb (Fahrplan)
- ..

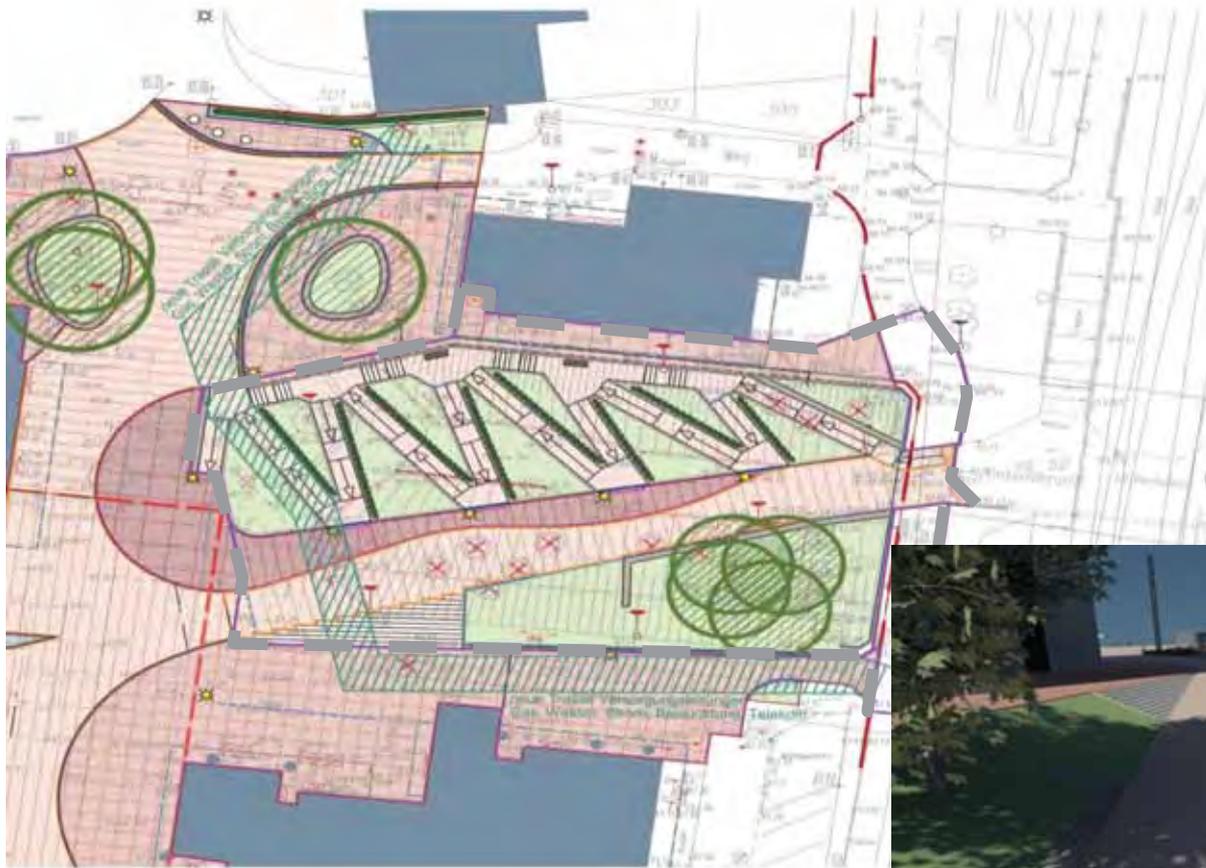
Städtebau

- Variantenvergleich
- Qualität der Querung
- Einbindung in Aufwertung Ost-West-Achse
- Zusammenhang Brühl-Mitte
- Benutzerfreundlichkeit, Akzeptanz
- ..

Städtebauförderung

- Aktuelle Fördermittelausstattung
- Zusammenhang der Bauabschnitte
 - 1. BA BNP
 - 2. BA BNP (Platz)
 - 3. BA (Brühl-Mitte)
- ..

Derzeitiges Ausbaukonzept für den 1. Bauabschnitt Ertüchtigung Unterführung (barrierefrei) – keine ebenerdige Querung



Quelle: MWM



Variante A – Querung in direkter Sichtachse; Schließung Unterführung

Stadt Brühl

ebenerdige Querung Gleisanlage Balthasar-Neumann-Platz - Brühl Mitte - Carl-Schurz-Straße - Variante 2

M 1:500



Quelle: MWM

Stand: 18.08.2014 Planungsgruppe MWM, Auf der Hüls 128, 52068 Aachen, Tel.: 0241-938660

Variante B 1: Ebenerdige Querung + Unterführung (unverändert)

Stadt Brühl

ebenerdige Querung Gleisanlage Balthasar-Neumann-Platz - Brühl Mitte - Carl-Schurz-Straße - Variante 2

M 1:500



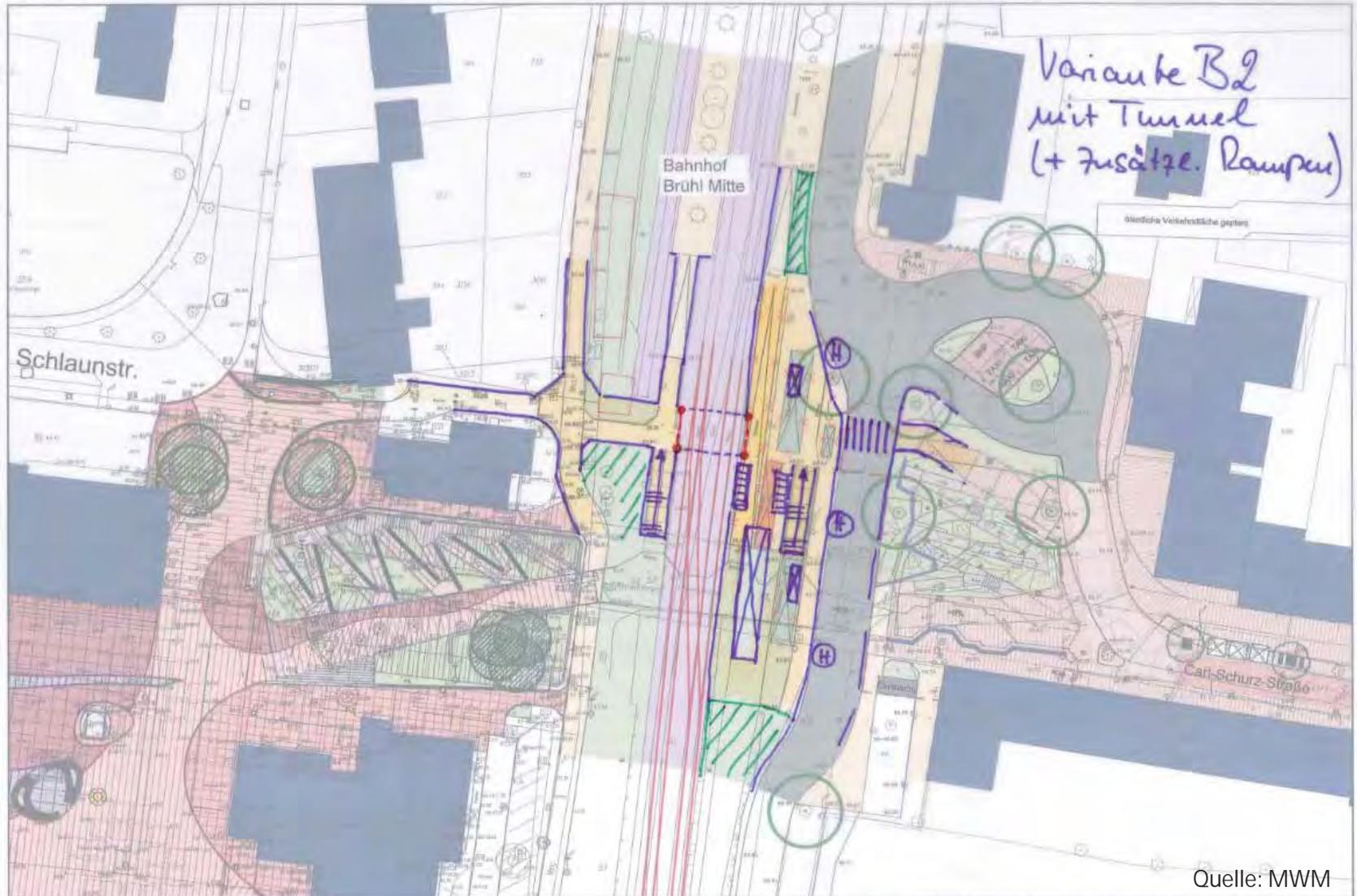
Quelle: MWM

Variante B 2: Querung + Ertüchtigung Unterführung (barrierefrei)

Stadt Brühl

ebenerdige Querung Gleisanlage Balthasar-Neumann-Platz - Brühl Mitte - Carl-Schurz-Straße - Variante 1

M 1:500



Quelle: MWM

Ebenerdige Querung - Prüfkriterium Genehmigungsrecht

Variante A
Querung in direkter Linie
Entfall der FG-Unterführung



Nein



Verkehrsentwicklung, Sicherheit, Bauwerk abgängig

Nein

Keine Gesetzesgrundlage für Antrag gegeben

Variante B1
Querung nördlich versetzt
Beibehaltung der Unterführung unverändert



Zusätzliche Querung neue Kreuzung?

Ja, aber nicht auf Basis EKrG

Scopingtermin für Verfahren nach AEG



Erstellung der Planung mit sämtlichen Konsequenzen

Antrag auf Planfeststellung - wer?

Planfeststellungsverfahren nach AEG



Nein: Keine Umsetzung möglich

Ja: Realisierung wenn finanzierbar

Variante B2
Querung nördlich versetzt
Beibehaltung der Unterführung
Umbau barrierefrei

Nein



Verkehrsentwicklung, Sicherheit,

Nein

Keine Gesetzesgrundlage für Antrag gegeben

Bahnübergang nicht im Bereich beweglicher Weichenteile

- Alternative 1: Verschiebung der Weichenverbindung
- Alternative 2: Verschiebung des Bahnübergangs abweichend zu Varianten B1/2 Richtung Norden

Alternative 1:

Anpassung Gleise

- Verschiebung aller Weichen inkl. Anpassung der Oberleitungsanlage
- Je nach genauer Lage des BÜ ggf. Einkürzung des Stumpfgleises (Gleis 413)

Wende-/Abstellanlage

- Kein ausreichender Platz für Wendeanlage bis zur Clemens-August-Str.
- Anordnung der Wendeanlage an alternativem Ort erforderlich
- Nach derzeitigem Kenntnisstand kein ausreichendes Flächenangebot entlang der zweigleisigen Strecke bis Hp Brühl-Badorf
- Bei Anordnung der Wendeanlage auf fremden Flächen ggf. zusätzliche Abstimmungen mit anderen Beteiligten inkl. Flächenerwerb erforderlich
- Gutachten und Genehmigungen für neuen Standort erforderlich

Alternative 1:

Anpassung Bahnhof Brühl-Mitte

- Mindestabstand zwischen BÜ und deckendem Signal für geplante Geschwindigkeit (60 km/h) ≥ 30 m
- Verschiebung der Signale N411 und N412 Richtung Norden erforderlich
- Verschiebung des Bahnsteigs um gleiches Maß (~ 15m für Variante B1)
- Anpassung der Bahnsteiglänge an Vorgaben der LEA (L = 65 m)
- Rückbau der Zugangsrampe zur Personenunterführung

Auswirkungen Fahrplan

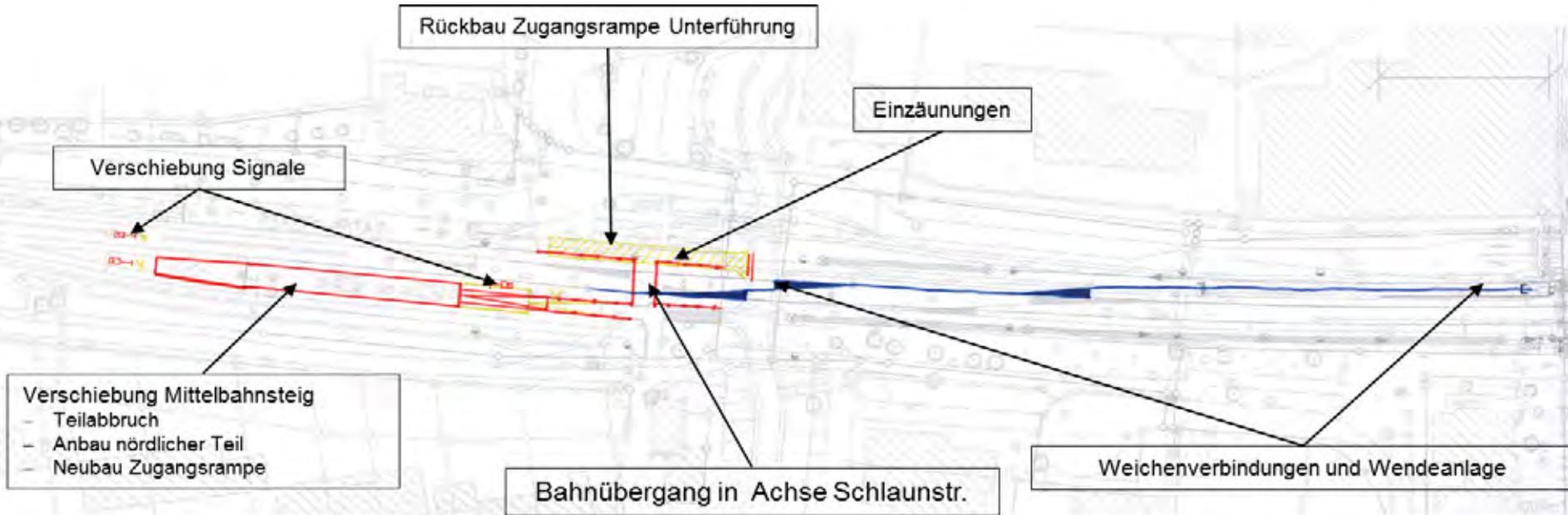
- Zusätzliche (Einsatz-)Fahrten von und zu neuem Standort der Wendeanlage
- ggf. keine Umsetzung eines 10-Minuten-Taktes in beide Richtungen möglich
- Auswirkungen auf die Umlaufzeiten (veränderte Fahrzeug- und Fahrpersonalzahlen)
- Höhere Anzahl an Schließvorgängen der Bahnübergänge



Ebenerdige Querung - Prüfkriterium Umbaumaßnahmen

Technische Planskizze (Ausschnitt Brühl-Mitte)

Alternative 1:



Alternative 2:

Anpassung Bahnhof Brühl-Mitte

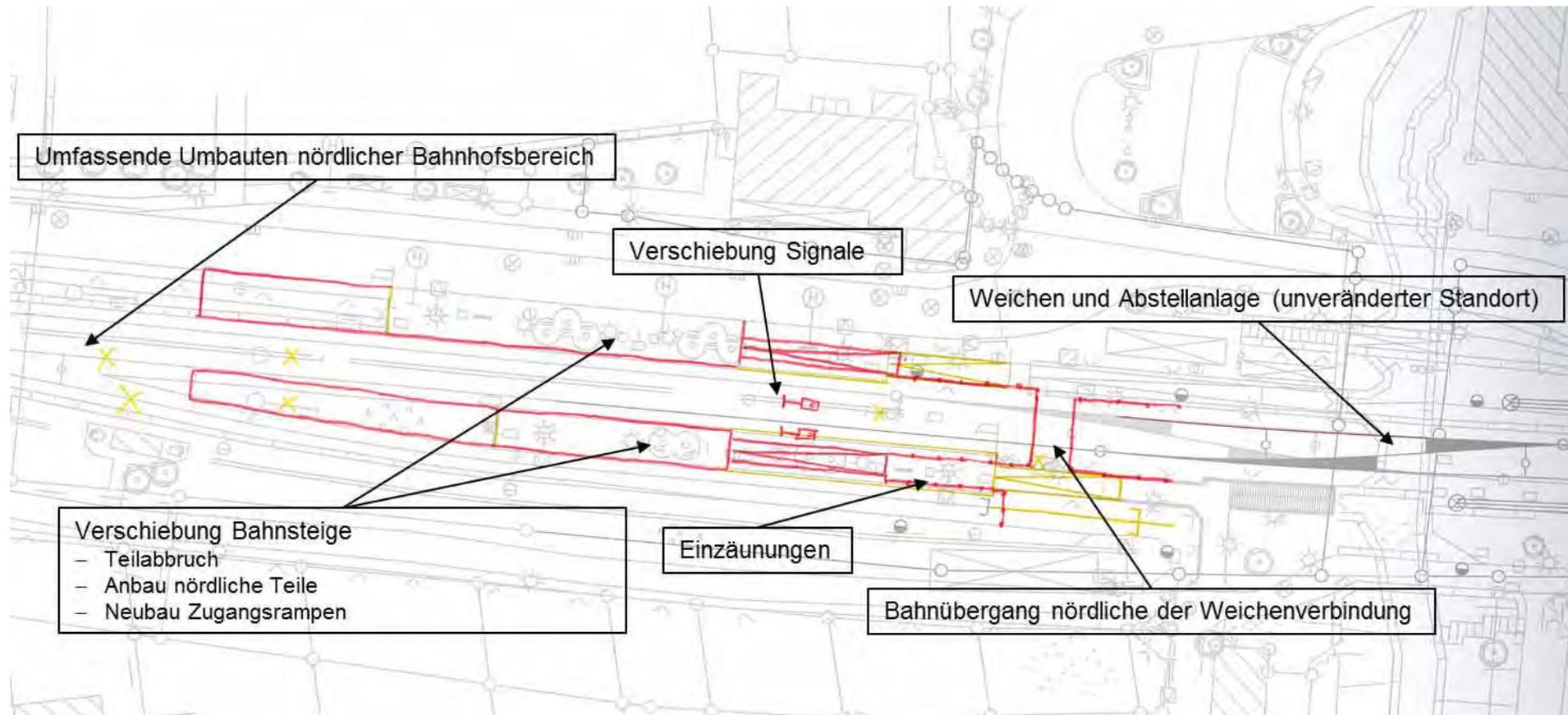
- Bahnübergang im Bereich der heutigen Zugangsrampe zum Mittelbahnsteig
- Verschiebung der Signale N411 und N412 (Mindestabstand)
- Verschiebung der Bahnsteige und Anpassung der Bahnsteiglängen Anpassung der Bahnsteiglängen
- Anpassung des gesamten nördlichen Bahnhofskopfes, u.a. Anpassung und Änderung von
 - Gleislagen
 - Weichen
 - Oberleitungsanlage inkl. Oberleitungsmaste
 - Leit- und Sicherungstechnik
- ggf Auswirkungen auf angrenzende Streckengleise



Ebenerdige Querung - Prüfkriterium Umbaumaßnahmen

Technische Planskizze (Ausschnitt Brühl-Mitte)

Alternative 2:



Variantenuntersuchung ebenerdiger Überweg in Brühl Mitte

Kriterium	Variante A	Variante B1	Variante B2	Ausbaukonzept
	ebenerdige Querung in Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	Keine ebenerdige Querung
	Entfall der Fußgängerunterführung	Beibehalt Fußgängerunterführung ohne Veränderungen	Beibehalt Fußgängerunterführung mit Ertüchtigung und barrierefrei	Beibehalt Fußgängerunterführung mit Ertüchtigung und barrierefrei
Städtebau				
direktes Element in der Wegeachse Ost-West	ja, kürzester Weg	ja mit Einschränkungen, durch Fußgängerunterführung (nicht optimiert), ebenerdiger Übergang nördlich versetzt	ja, durch Fußgängerunterführung (optimiert), ebenerdiger Übergang nördlich versetzt	ja, durch Fußgängerunterführung (optimiert)
Sichtachse West-Ost	direkte Blickbeziehung zwischen Carl-Schurz-Straße und BNP gegeben, jedoch Einschränkungen durch Sicherungselemente Schranken, Zäune, Blinklichter	nein, zusätzliche Sichthindernisse (Bauten)	nein, zusätzliche Sichthindernisse (Bauten)	mit Einschränkungen (aber optimiert)
gestalterische Einbindung	gut, neue Gestaltungsspielräume möglich, jedoch Störung des städtebaulichen Eindrucks durch bahntechnische Sicherungen insbesondere lange hohe Zäune, Schranken, Signale; keine "großzügige" offene Quermöglichkeit	keine spürbaren gegenüber der heutigen Situation	deutlich spürbare Verbesserung des Gesamteindrucks und der Aufenthaltsqualität	deutlich spürbare Verbesserung des Gesamteindrucks und der Aufenthaltsqualität
Erreichbarkeiten des Haltepunkts Brühl-Mitte, Ost-West-Verbindung	Wegelängen gut, Erreichbarkeit durch Sicherungssysteme (Schranken) eingeschränkt	Wegelängen gut, Erreichbarkeit durch Sicherungssysteme (Schranken) eingeschränkt, allerdings uneingeschränkte Nutzung der Fußgängerunterführung möglich	Wegelängen gut, Erreichbarkeit durch Sicherungssysteme (Schranken) eingeschränkt, allerdings uneingeschränkte Nutzung der Fußgängerunterführung möglich	Wegelängen befriedigend, Erreichbarkeit gut

Ebenerdige Querung - Prüfkriterium Sicherheit

Variantenuntersuchung ebenerdiger Überweg in Brühl Mitte

Kriterium	Variante A	Variante B1	Variante B2	Ausbaukonzept
	ebenerdige Querung in Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	Keine ebenerdige Querung
	Entfall der Fußgängerunterführung	Beibehalt Fußgängerunterführung	Beibehalt Fußgängerunterführung	Beibehalt Fußgängerunterführung
		ohne Veränderungen	mit Ertüchtigung und barrierefrei	mit Ertüchtigung und barrierefrei
Sicherheit				
Sicherheit im Konflikt Weg / Schiene	entscheidend schlechter	zusätzliche Risiken für Nutzer auch bei entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen	zusätzliche Risiken für Nutzer auch bei entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen	uneingeschränkt sicher
Risiken im "Normalbetrieb" und regelkonformen Verhalten der Nutzer	bei entsprechenden Sicherungsmaßnahmen (hohe Zäune, Schranken, Blinklicht, akustische Signale) gilt ein Überweg als "sicher". Jedoch stellt die Querung der Schienen gerade für mobilitätseingeschränkte Personen (Rolli-Fahrer, Menschen mit Rollatoren, Fahrradfahrer) eine Gefahrenquelle dar (Unebenheiten, Räder können in die Schiene geraten)			keine
zusätzliche Risiken (Lebenserfahrung)	Gefahr des Missbrauchs, bei nicht regelkonformem Gebrauch Lebensgefahr, Missbrauch führt auch zu Leistungsminderungen im Schienenverkehr. Diese Aspekte werden bei der Prüfung der generellen Zulässigkeit eine entscheidende Rolle spielen.			keine
soziale Sicherheit	gut, weil immer von allen Seiten einsehbar, jedoch auch Wartezeiten nachts vor der Schranke	schlechter als Bestand und B2, da Frequenz im Tunnel (und damit soziale Kontrolle) sinkt	aufgrund der ertüchtigenden Maßnahmen deutlich besser als Bestand aber etwas schlechter als im Ausbaukonzept (geringere Frequenz im Tunnel, wenn zusätzlich ebenerdige Querung)	aufgrund der ertüchtigenden Maßnahmen deutlich besser als Bestand
Komfort	Wegeverbindung: sehr gut Wartezeit: ausreichend	Wegeverbindung: gut Wartezeit: sehr gut - ausreichend	Wegeverbindung: sehr gut Wartezeit: sehr gut - ausreichend	Wegeverbindung: gut Wartezeit: sehr gut

Ebenerdige Querung - Prüfkriterien Leistungsfähigkeit, Barrierefreiheit

Variantenuntersuchung ebenerdiger Überweg in Brühl Mitte

Kriterium	Variante A	Variante B1	Variante B2	Ausbaukonzept
	ebenerdige Querung in Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	Keine ebenerdige Querung
	Entfall der Fußgängerunterführung	Beibehalt Fußgängerunterführung ohne Veränderungen	Beibehalt Fußgängerunterführung mit Ertüchtigung und barrierefrei	Beibehalt Fußgängerunterführung mit Ertüchtigung und barrierefrei
Leistungsfähigkeit				
bei Verkehrsentwicklung geplant (erweiterter Ist-Zustand)	ausreichend - mangelhaft, je nach dem, ob Einrichtung des 10-min Taktes erreicht wird und welche Schließzeiten sich im Alltag einstellen. Behinderung des Schienenverkehrs selbst bei guten "Berechnungsergebnissen" nicht ausgeschlossen, wenn regelmäßige Benutzungen sich häufen.			sehr gut
Schiene / Betriebskonzept / Variabilität	uneingeschränkt, da Schienenverkehr priorisiert fährt, d.h. im Zweifel bleibt der BU für FG geschlossen			uneingeschränkt durch vollkommene Unabhängigkeit
Fuß-und Radverkehr im Zusammenhang mit s.o.	Einschränkung durch Schließzeiten	Einschränkung durch Schließzeiten, aber 2. planfreier Weg möglich - dieser ist jedoch nicht barrierefrei	Einschränkung durch Schließzeiten, aber 2. planfreier barrierefreier Weg möglich	keine Einschränkungen
Barrierefreiheit				
generell Ost-West	direkter Weg, kein Höhenunterschied	nördlich versetzter Weg, kein Höhenunterschied	nördlich versetzter Weg, kein Höhenunterschied, längerer Weg mit Höhenunterschied möglich	längerer Weg mit Höhenunterschied möglich
generell Erreichbarkeit Brühl-Mitte / Ost-West- Verbindung	gut weil keine Höhe zu überwinden ist. Räumzeitbemessung für mobilitätseingeschränkte Personen. Stressfaktor bei einsetzendem Schließsignal			befriedigend
Gefahren	Schienenquerung birgt Risiko			kein vergleichbares Risiko erkennbar

Ebenerdige Querung - Prüfkriterium Umbauaufwand

Variantenuntersuchung ebenerdiger Überweg in Brühl Mitte

Kriterium	Variante A	Variante B1	Variante B2	Ausbaukonzept
	ebenerdige Querung in Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	Keine ebenerdige Querung
	Entfall der Fußgängerunterführung	Beibehält Fußgängerunterführung	Beibehält Fußgängerunterführung	Beibehält Fußgängerunterführung
		ohne Veränderungen	mit Ertüchtigung und barrierefrei	mit Ertüchtigung und barrierefrei
Umbauaufwand				
allgemeines	<p>Die HGK führt im zurzeit ein Planfeststellungsverfahren zum zweigleisigen Ausbaus der Strecke der Linie 18 durch. Im Rahmen dieses Verfahrens hat die Stadt Brühl eine positive Stellungnahme zum Antrag auf Planfeststellung abgegeben. Es stehen nur im Zusammenhang mit Grunderwerbsangelegenheiten letzte Bestätigungen aus. Diese werden im Laufe der nächsten Wochen verbindlich an die Planfeststellungsbehörde erfolgen. Danach erfolgt der Planfeststellungsbeschluss. Unter Berücksichtigung der Frist für Anfechtungsklagen besteht danach unmittelbares Baurecht. Da die Stadt Brühl (zusammen mit den Nachbarkommunen) Aufgabensteller für den ÖPNV / SPNV und damit auch Auslöser für das o.a. Verfahren (Bedienungshäufigkeit / Takt alle 10 min) ist, ist nach Schaffung von Baurecht davon auszugehen, dass der Eigentümer und Betreiber HGK die Maßnahmen kurzfristig umsetzen wird. Daher müssen alle Konsequenzen für die Querungsbetrachtungen für den Fall betrachtet werden, dass die Maßnahme bereits umgesetzt ist, bzw. die Umsetzung unmittelbar bevorsteht.</p>			
Bautechnische Rahmenbedingungen für den Fall der ebenerdigen Querung	<p>Grundbedingung für die ebenerdige Querung ist, dass das Querungsfeld frei von Weichenanlagen oder anderen Betriebsanlagen sein muss. Der o.a. zur Planfeststellung eingereichte Ausführungsplan sieht drei Weichen zwischen Bahnsteigen und Abstellanlage vor. Daher kann unter Wahrung dieser Planung keine Querung an dieser Stelle zugelassen werden. Grundvoraussetzung für die Einrichtung einer ebenerdigen Querung aus bautechnischer Sicht ist eine Umplanung des jetzt zur Planfeststellung eingereichten Genehmigungsplans. Dabei ist zu beachten, dass die zurzeit geplante Abstellanlage zwischen Clemens-August-Straße und Brühl-Mitte unter der Prämisse den Querungsbereich frei von Weichen zu halten nicht mehr realisiert werden kann. Damit ergibt sich eine planerisch weitgreifende Veränderungsnotwendigkeit für die Bahnanlage. Neben der grundsätzlichen Frage, wo die Abstellanlage alternativ eingerichtet werden kann, ergeben sich auch entscheidende Fragen zum Betriebskonzept und zur Entschädigungspflicht der Stadt Brühl gegenüber der HGK und den Nachbarkommunen.</p>			ohne Belang
Straßenbau Querung	tiefbautechnisch einfache Maßnahme, sicherungstechnisch und betriebstechnisch aufwändig			entfällt
Fußgängerunterführung	aufwändiger Rückbau der Tunnelanlage, dabei erheblicher Eingriff in den Schienenverkehr, alternativ Verfüllung möglich	kein zusätzlicher Aufwand	Aufwand im Rahmen der Ertüchtigung, keine Auswirkungen auf den Schienenverkehr	Aufwand im Rahmen der Ertüchtigung, keine Auswirkungen auf den Schienenverkehr
Bahnanlage	weitreichender Eingriff			kein Eingriff

Variantenuntersuchung ebenerdiger Überweg in Brühl Mitte

Kriterium	Variante A	Variante B1	Variante B2	Ausbaukonzept
	ebenerdige Querung in Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	Keine ebenerdige Querung
	Entfall der Fußgängerunterführung	Beibehalt Fußgängerunterführung ohne Veränderungen	Beibehalt Fußgängerunterführung mit Ertüchtigung und barrierefrei	Beibehalt Fußgängerunterführung mit Ertüchtigung und barrierefrei
Baurechtsverfahren				
allgemeines	Rechtsgrundlage für einen Antrag nach EKrG fraglich. Maßnahme widerspricht in jedem Fall der Intension des EKrG vom Grundsatz her. Rechtlich ist die Frage, ob es sich um eine neue Kreuzung oder die Änderung einer bestehenden Kreuzung nach EKrG handeln kann oder ob das EKrG für diesen Fall nicht herangezogen werden muss oder darf entscheidend. Da hohes Interesse auch für analoge Fälle überall in Deutschland besteht ist rechtlich auch die Präzedenzfallschaffung in die Abwägung einzubeziehen. Grundsätzlich ist neben der Zulässigkeit der Antragstellung in jedem Fall für den Umbau eine Planfeststellung nach AEG oder ggf. ein vereinfachtes Verfahren (Plangenehmigung) mit dem Ziel eines Planfeststellungsbeschlusses erforderlich. Hier müsste geklärt werden wer diesen Antrag stellen kann (im Normalfall HGK).			Verfahren nicht erforderlich
Antrag auf Ausnahmegenehmigung nach EKrG	nicht erforderlich, da es sich um keine Kreuzung mit Kraftfahrzeugverkehr handelt			
Kreuzungsvereinbarung	erforderlich; jedoch fraglich, ob diese zustande kommt			
Planfeststellung	Antrag mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht zulässig	Antrag nur prüffähig, wenn eine alles umfassende ausführungsrife Lösung eingesehen wird. Mit den o.a. Auswirkungen auf die Veränderungsnotwendigkeit der Bahnanlage ist der Umfang der Planungleistungen erheblich. Der Ausgang des Verfahrens ist unbestimmt.		
Realisierung / Zeitplan				
direkt umsetzbar, Auswirkung auf Querungsmöglichkeit bis Realisierung	nein, jedoch Fußgängerunterführung im Bestand		nein, jedoch Ertüchtigung Fußgängerunterführung realisierbar	ja
kalkulierbarer Zeithorizont	nein			
Realisierbarkeit nur in Abhängigkeit vom Verfahrensausgang	ja			nein

Ebenerdige Querung - Prüfkriterien Kosten / Finanzierung

Variantenuntersuchung ebenerdiger Überweg in Brühl Mitte

Kriterium	Variante A	Variante B1	Variante B2	Ausbaukonzept
	ebenerdige Querung in Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	zus. Querung nördlich Wegeachse	Keine ebenerdige Querung
	Entfall der Fußgängerunterführung	Beibehalt Fußgängerunterführung ohne Veränderungen	Beibehalt Fußgängerunterführung mit Ertüchtigung und barrierefrei	Beibehalt Fußgängerunterführung mit Ertüchtigung und barrierefrei
Kosten / Finanzierung				
Kosten Ertüchtigung der Unterführung	entfällt, jedoch Rückbaukosten mit zugehörigen Entschädigungskosten für den Eingriff in den Betrieb	Rückbau der Fahrradrampe	ca. 600.000 € und Rückbau der Fahrradrampe	ca. 600.000 €
Förderungsmöglichkeit	nein	Rückbau nicht förderfähig	Rückbau nicht förderfähig	gegeben
Finanzierung / Kostensicherheit	erst nach Vorliegen einer ausführungsfähigen Gesamtlösung einschließlich Bauzeiten und Bauphasen und Verkehrsführungskonzept während der Bauzeit	nicht zu betrachten	gegeben	gegeben
Kosten ebenerdige Querung einschl. Bahnmaßnahmen	7-stellig – genauere Einschätzung erst nach Planungsphase möglich			entfällt
Förderungsmöglichkeit	nein			
Finanzierung / Kostensicherheit	keine zuverlässige Aussage möglich zum jetzigen Zeitpunkt			

Ebenerdige Querung - Prüfkriterium Städtebauförderungsmittel

Sanierungs- und Förderziele im Rahmen der Umsetzung Rahmenplanung Innenstadt (Auszüge):

- Barrierefreier Ausbau der Ost-West-Achse (von der Römerstraße bis zum HBF)
- Funktionale Stärkung und gestalterische Aufwertung des Nebenzentrums BNP
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume
- Mobilisierung private Investitionen (insbes. Gebäudemodernisierung)

Status Quo der Fördermittel für Balthasar-Neumann-Platz / 1. BA (Zuwegung Unterführung Platzseite) / Brühl-Mitte:

- Bewilligungsbescheid 2013 über 647.000,- € für die Umsetzung des 1. BA BNP liegt vor;
→ Kassenwirksamkeit bis Ende 2014
- Neubeantragung 2. BA (Platz über der TG sowie alle Nebenflächen BNP) für STEP 2014 läuft zu Zeit
- Beantragung 3. BA (Brühl-Mitte) für STEP 2014 läuft zur Zeit
- Bewilligungsbescheid für STEP 2014 voraussichtlich Oktober 2014 – sofern der 2. und 3. BA bewilligt werden, wäre die Neugestaltung der gesamten Ost-West-Achse durchgefördert und könnte in den nächsten zwei Jahren realisiert werden.

Szenarien für ebenerdige Querung:

- Weiterverfolgung ebenerdige Querung → Rückgabe Bewilligungsbescheid 2013 für 1. BA (647.000,- €)
→ Rücknahme Förderantrag Brühl-Mitte aus Antrag 2014 (857.000,- €)
→ Reduzierung Förderantrag 2014 auf den 2. BA (BNP mit Nebenflächen)
→ Nachweis der Gewährleistung der Sanierungs- und Förderziele
→ Prüfung Förderfähigkeit 1. BA und 3. BA (zeitlich/inhaltlich) nach Vorliegen eines städtebaulichen Konzeptes (Querung, Umgang mit Unterführung)
- Weiterverfolgung Ausbaukonzept → Umsetzung aller 3 BA's bis Ende 2016/ Anfang 2017 – vorbehaltlich Bewilligungsbescheid 2014 sowie Einvernehmen mit WEG TG -

Prüfauftrag Ebenerdige Querung - Fazit

- **Präzedenzfall:** Schaffung einer ebenerdige Querung statt vorhandener Unterführung oder zusätzlicher Querung unter Beibehaltung der Unterführung ist rechtliches Neuland, **widerspricht allerdings diametral der Intension des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG).**
- Gesichert scheint rechtlich, dass sich eine **Antragsgrundlage auf EKrG-Grundlage nicht darstellen lässt.** (laut Aussage der Bezirksregierung)
- **Baurecht für ebenerdige Querung** müsste infolge des Eingriffs in Bahninfrastruktur daher über das allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) geschaffen werden - > **Antrag auf Planfeststellung nach AEG** erforderlich.
- Antragsteller ist i.d.R. ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Nach Aussage der Beauftragten für Landeseisenbahnen würde ein Antrag durch die Stadt Brühl nicht zugelassen.
- **Der Betriebsleiter der HGK stellt fest, dass die HGK als Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Planfeststellungsantrag für einen ebenerdigen Überweg nicht stellen wird.**

Prüfauftrag Ebenerdige Querung - Fazit

- Unabhängig würden sehr aufwendige technische Umbauten erforderlich, eine Beeinträchtigung / Rückwirkung auf den 10-Minutentakt kann nicht ausgeschlossen werden. Umbau- und Verfahrenskosten können nicht detailliert benannt werden, sie bewegen sich jedoch im 7-stelligen Bereich. Einsatz Städtebauförderungsmittel fraglich.
- Es bestehen erhebliche sicherheitsrechtliche und –technische Bedenken -> Verantwortungsübernahme?

→ Aus fachgutachterlicher Sicht wird von der ebenerdigen Querung abgeraten

→ Empfehlung: Umsetzung des Ausbaukonzeptes jetzt.

(Option für Variante B 2 wäre dann noch offen.)