



Dienststelle	Aktenzeichen	Datum	Vorlagen-Nr.
61/1		10.04.2014	110/2014
Betreff			
Ebenerdige Querung der Stadtbahnlinie Brühl Mitte Bezug: Antrag der Grünen Fraktion im Rat am 24.03.2014			
Beratungsfolge			
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung			

Finanzielle Auswirkungen	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
<input checked="" type="checkbox"/> Mittel stehen zur Verfügung bei SK / KST 09 50 50 / 54 01 99 00		
<input type="checkbox"/> Mittel stehen nicht zur Verfügung		
<input type="checkbox"/> Über-/außerplanmäßige Aufwendungen/Auszahlungen Sachkonto / Kostenstelle		

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung nimmt den Bericht des Bürgermeisters zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Fortführung des Ausschreibungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt (barrierefreie Umgestaltung des westlichen Teils der Unterführung) im Rahmen der Gesamtmaßnahme Ost-West-Achse / Umgestaltung des Balthasar-Neumann-Platzes.

Erläuterungen:

Der Planungsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 09.07.2013 die Ausführungsplanung zur Umgestaltung des Balthasar-Neumann-Platzes.

Wie in der Lenkungsgruppe am 20.03.2014 ausführlich dargestellt, verzögerte sich die bauliche Umsetzung der Maßnahme aufgrund der schwierigen vergaberechtlichen Rahmenbedingungen dem zufolge die Umgestaltung der Platzfläche erst in 2015 zur Realisierung kommen kann. Dies führt auch zur Notwendigkeit, die bereits bewilligten Fördermittel in 2014 neu beantragen zu müssen.

Für das laufende Jahr 2014 stehen nun bewilligte Fördermittel in Höhe von 388.000 € zur Verfügung, die ursprünglich für die Mehrkosten (Abriss Betonschutzschicht oberhalb der TG) und das Fassadenprogramm vorgesehen waren. Zur Sicherung dieser Mittel beantragte die Stadt Brühl bei der Bezirksregierung Köln eine Zweckbestimmungsänderung des Förderbescheides im Sinne einer zeitnahen Realisierung eines ersten Bauabschnittes in Form der barrierefreien Umgestaltung des westlichen Teils der Unterführung. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 647.000 € bei einem Fördersatz von 60 % (= 388.000 €).

Die diesbezügliche Planung beinhaltet die optische Aufweitung, eine lichtere und attraktivere Gestaltung nach den Kriterien der Barrierefreiheit. Sie entspricht den Inhalten der bereits beschlossenen Ausführungsplanung vom 09.07.2013 und fand in der Sitzung der Lenkungsgruppe am 20.03.2014 eine breite Zustimmung.

Bgm.	Zust. Dez.	Fachbereich	Dez II	FB 14		
------	------------	-------------	--------	-------	--	--

Ausgiebig wurden in diesem Zusammenhang auch die jüngsten Veröffentlichungen der Stadt Wesseling über eine mögliche ebenerdige Querung der Stadtbahntrasse und eine diesbezügliche Einigung mit der HGK erörtert.

Daraus resultierte in der Ratssitzung am 24.03.2014 auf Antrag der Grünen ein weiterer Prüfungsauftrag an die Verwaltung, ob eine ebenerdige und barrierefreie Querung der Stadtbahnlinie in Brühl-Mitte umsetzbar ist.

Im Folgenden sind die bis zum Vorlagenschluss vorliegenden Ergebnisse zusammengefasst. Am 09.05., d.h. nach Vorlagenschluss, fand darüber hinaus ein Gespräch mit dem Betriebsleiter der HGK und einer Vertreterin des EBA statt, über dessen Ergebnis in der Sitzung ergänzend mündlich berichtet wird.

Der Bahnbetrieb findet in Brühl nach Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) statt. Dies bedeutet, dass der Fahrbetrieb der Strecke nach Eisenbahnsignalen erfolgt (nicht nach Sicht). Dies erlaubt in der Regel wetter- und straßenverkehrsunabhängige (höhere) Geschwindigkeiten. Zur Zeit ist der 2gleisige Ausbau der Strecke in der Planfeststellung und damit verbunden ein 10-min-Takt.

Diese Merkmale lassen erkennen, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Brühl einen hohen Stellenwert einnimmt und unter Leistungsfähigkeitsbedingungen weiter ausgebaut werden soll.

Die bestehende Kreuzung zwischen Bahn,-Fuß- und Radwegverbindung (CSS – BNP) ist planfrei. Die bestehende Fußgängerunterführung ist mit ihrer Breite von 4,7 – 5,5 m als äußerst sicher anzusehen. Eine Veränderung dieser Situation in eine plangleiche (also ebenerdige) Lösung wirft mehrere Fragen auf:

○ **Ist eine plangleiche Lösung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) grundsätzlich erlaubt?**

Das EKrG regelt in §1 (4) eindeutig, dass Straßen im Sinne dieses Gesetzes öffentliche Straßen, Wege und Plätze sind.

In §2 (1) wird sinngemäß ausgeführt, dass bei neuen Kreuzungen eine planfreie Lösung herzustellen ist. §2 (2) beschreibt: In Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, kann die Anordnungsbehörde Ausnahmen zulassen. Dabei kann angeordnet werden, welche Sicherungsmaßnahmen an der Kreuzung zu treffen sind.

Auf diesen Fall müsste hier abgehoben werden, wobei allein die Grundvoraussetzung, dass es sich um schwachen Verkehr handeln muss, bereits (nahezu) gesichert negiert werden muss. Weder ein angestrebter Takt von 10 min ist verkehrsschwach, noch eine Fuß- und Radverkehrsverbindung von mehreren Tausend Personen am Tag. Erschwerend kommt hinzu, dass bereits die vom EKrG geforderte planfreie Lösung besteht und daher die Schaffung der plangleichen Lösung ein eisenbahntechnischer und sicherheitstechnische Rückschritt wäre, für den man eine Ausnahmegenehmigung beantragen müsste. Selbst wenn die HGK eine Antragsstellung dulden würde, wäre die zu erwartende Stellungnahme innerhalb der Anhörung sicherlich ablehnend.

Fazit: die rein rechtliche Prüfung wird wahrscheinlich bereits im Vorfeld eine ebenerdige Lösung scheitern lassen.

Die (eher theoretische) Überwechslung vom Eisenbahnbetrieb in den Straßenbahnbetrieb nach der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) bedeutet neben einer Vielzahl von zu prüfenden Merkmalen und Möglichkeiten vor allem eine deutliche Leistungsfähigkeitseinbuße, die an dieser Stelle planerisch nicht erwünscht sein kann.

Bgm.	Zust. Dez.	Fachbereich	Dez II	FB 14		
------	------------	-------------	--------	-------	--	--

- **Wie muss eine ebenerdige Lösung eisenbahntechnisch gesichert werden und entspricht die Sicherheit der einer planfreien Lösung?**

Sollte es innerhalb der Prüfung einer Ausnahmeregelung soweit kommen, dass eisenbahntechnische Sicherungen geprüft werden, ist der Vergleich (zum Beispiel einer Schrankenanlage) mit der Sicherheit der bestehenden Unterführung zu bewerten. Hier ist – aufgrund des hohen Verkehrsdrucks bei den Fuß- und Radfahrern - von einem negativen Ergebnis auszugehen (Missachtung der Schranke durch Fußgänger – Unfallgefahren)

- **Welche Vor- und Nachteile hinsichtlich der Kreuzungsqualität haben die beiden Grundsatzlösungen?**

Fußgängerunterführung

Wichtigster Vorteil – zeitlich unabhängige Freizügigkeit der Querung
 Wichtigster Nachteil – subjektiv empfundener Angstrom

Plangleiche Lösung mit Schrankenanlage

Wichtigster Vorteil – ebenerdige Querung
 Wichtigster Nachteil – lange und häufige Wartezeiten

Insbesondere bei einem 10-min-Takt können – gerade in den Spitzenstunden – Schließzeiten von 20 – 30 min / h erreicht werden. Dies bedeutet regelmäßig längere Wartezeiten für FG und RF.

- **Wie sind die Bearbeitungs- bzw. Prüfungszeiten für eine plangleiche Lösung einzuschätzen? Was ergeben sich hieraus für Realisierungszeiten?**

Die Einschätzung des Zeitbedarfs einer Prüfung zur Ausnahmeregelung ist schwierig. Bei einfacheren Fragestellungen mit deutlich weniger Konfliktpotential wurden Prüfungsverfahren zwischen 2 und 6 Jahren erreicht. Die Verfahrensdauer hängt im Wesentlichen von der Annahmehbereitschaft einer Voreinschätzung durch die Genehmigungsbehörde ab. Hilfreich wäre hier eine Art Scoping-Termin mit allen Beteiligten. Hierbei ist jedoch aufgrund der schwierigen Ausgangslage eher von einem negativen Ergebnis auszugehen. Für eine Genehmigung sind auf jeden Fall ausschreibungsreife Planungen (als Grundlage der EKrG_Maßnahme) vorzulegen. Der Zeitraum bis zu einem Umbau wird also zwischen 5 und 10 Jahren liegen ggf. sogar länger.

Auf der Grundlage der skizzierten und in den Gesprächen gewonnenen Erkenntnisse ist aus Sicht der Verwaltung die Gefahr zu groß, auf einen langen Zeitraum hin die Unterführung in der heutigen, nicht barrierefreien Form zu erhalten und damit das gesamte Förderprojekt „Umgestaltung der Ost-West-Achse“ in Frage zu stellen. Mit dem ersten Bauabschnitt könnte hingegen der erste Schritt einer attraktiven und barrierefreien Umgestaltung des Unterführungsbauwerks realisiert und damit das Gesamtprojekt „Umgestaltung der Ost-West-Achse“ fortgeführt werden

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Bürgermeister, die Fortführung des Projektes „Umgestaltung der Ost-West-Achse“ mit der Ausschreibung und Realisierung des Projektbausteins Balthasar Neumann-Platz, 1. Bauabschnitt: Barrierefreie Umgestaltung des westlichen Teils der Unterführung.

Bgm.	Zust. Dez.	Fachbereich	Dez II	FB 14		
------	------------	-------------	--------	-------	--	--