

Beschlussvorlage - öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW
Drucksachen-Nr. 1013730
Externe Dokumente

Betreff S 13 - Planänderungen Unterführung Gerhardstraße und Personenunterführung Siegburger Straße
--

Begründung der Dringlichkeit Die Deutsche Bahn erwartet von der Verwaltung eine möglichst schnelle Entscheidung zu den angesprochenen Punkten, um das weitere Verfahren nicht zu verzögern. Die Zustellfrist konnte auf Grund der umfangreichen verwaltungsinternen Abstimmungen - einschließlich der Beratung im Verwaltungsvorstand am 16.11.2010 - nicht eingehalten werden.

Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> Ja, sh. Begründung <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Stellenplanmäßige Auswirkungen <input type="checkbox"/> Ja, sh. Begründung <input checked="" type="checkbox"/> Nein
---	---

Verwaltungsinterne Abstimmung	hh:mm	Datum	Unterschrift
Federführung: Amt 61		04.11.2010	gez. Isselmann
Amt 56		09.11.2010	gez. Dr. Zolondek
Amt 62		05.11.2010	gez. Hawlitzky
Amt 66		12.11.2010	gez. Bergmann
Amt 68		08.11.2010	gez. Kießling
Dez. III		10.11.2010	gez. Wagner
Dez. VI		15.11.2010	gez. Wingenfeld
Dez. II		17.11.2010	gez. Prof. Dr. Sander
Genehmigung/Freigabe durch OB / Amt 02		19.11.2010	gez. Nimptsch

* Zuständigkeiten	1 = Beschluss 5 = Anreg. an Rat 9 = Anhörung	2 = Empf. an Rat 6 = Anreg. an HA 10 = Stellungnahme	3 = Empf. an HA 7 = Anreg. an FachA	4 = Empf. an BV 8 = Anreg. an OB
-------------------	--	--	--	-------------------------------------

Beratungsfolge	Sitzung	Ergebnis	Z. *
Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz	25.11.2010	o.V. in den Rat, sh. EB	2
Bezirksvertretung Beuel	01.12.2010	Einstimmig mit Protokollnotiz	9
Rat	16.12.2010	zusammen mit TOP 1.5.7 (DS-Nr.: 1013982) sh. EB5	1

Beschlussvorschlag

- Der Variante der engen Kurvenführung der Gerhardstraße im Rahmen des Neubaus der S 13 wird zugestimmt. Der Ratsbeschluss 24.07.2003 (DS-Nr.: 0311609NV4) wird im Punkt 2.2 und 2.4 aufgehoben. Der Ratsbeschluss vom 08.07.2004 (DS-Nr.: 0411579) wird im betreffenden Punkt 2.4 der Begründung aufgehoben. Der Ratsbeschluss vom 17.12.2007 (DS-Nr.: 0712688EB9) wird im betreffenden Punkt 3. der Begründung aufgehoben.

2. Dem gesamthaften Neubau der Personenunterführung Siegburger Straße zeitgleich mit den arenaförmigen Treppen und behindertengerechten Rampen in einer Baustufe wird zugestimmt. Der Ratsbeschluss vom 17.12.2007 (DS-Nr.: 0712688EB8) wird im betreffenden Punkt 1. b) aufgehoben.

Begründung

Zu 1. EÜ (Eisenbahnüberführung)Gerhardstraße

Nach eingehender Untersuchung sowie gemeinsamer Beratung und Abstimmung mit der DB - als Vorhabenträger für die Maßnahme - sind Verwaltung und DB zu der gemeinsamen Erkenntnis gelangt, die zur Zeit in der Planfeststellung festgelegte Variante der neuen Gerhardstraße über das Gelände der Degussa-Deponie zugunsten einer kürzeren Streckenvariante aufzugeben.

In Abstimmung mit der DB hat die Verwaltung 2003 in einem Gutachten die generelle Machbarkeit der Trassenführung über das Degussa-Grundstück prüfen lassen. Mit zunehmender Vertiefung der Planung im vergangenen Jahr war bzw. ist nach Auffassung von Bahn und der Verwaltung eine Neubewertung der Trassenführung erforderlich. Unter Berücksichtigung der später auf die Stadt zukommenden Straßenbaulast hat die Verwaltung durch einen unabhängigen Baugrundgutachter eine weitere Risikoabschätzung hinsichtlich mechanischer Baugrunderkundung, Bau und Betrieb der neuen Gerhardstraße aufgrund der zurzeit verfügbaren Informationen über den Deponiekörper durchführen lassen. In Ergänzung dazu wurden von dem Gutachter eine detaillierte Bewertung der Risiken und eine Bewertung einer Alternativtrasse vorgenommen.

Danach sind Verwaltung und DB im Einvernehmen zu dem Schluss gekommen, dass die in der Planfeststellung verfolgte Führung der neuen Gerhardstraße über das Gelände der Degussa-Deponie wegen der nicht abschätzbaren Umweltrisiken, auf Grund des nicht kalkulierbaren Risikos eines Übergangs der Haftung für solche Umweltrisiken vom derzeitigen Eigentümer EVONIK-Degussa auf die Stadt als künftigen Straßenbaulastträger bereits bei Durchführung einer eingreifenden Erkundung (Bohrung) sowie nicht zuletzt aus Kostengründen nicht weiter verfolgt werden sollte. Alternativ soll eine Lösung ohne Inanspruchnahme des Grundstücks der EVONIK-Degussa ins Verfahren eingebracht werden. Hier werden erheblich geringere Risiken erwartet. Eine solche Lösung ist bei enger Kurvenführung der Straße aus der gleisparallelen Lage auf der Westseite der DB-Strecke in die Trasse der Gerhardstraße machbar.

Der in der Gerhardstraße liegende Hauptsammler muss ebenso wie in der Planfeststellungslösung verlegt werden. Diese Verlegung kann nur am südlichen Rand der Gerhardstraße durch das städtische Grundstück und durch den dortigen Teil der Deponie erfolgen.

Im Wesentlichen lassen sich die Vorteile der neuen Variante wie folgt zusammenfassen:

1. Die neue Trasse verläuft nicht auf dem Gelände der EVONIK-Degussa, sondern auf städtischem Grund, der in Teilen von EVONIK-Degussa mit Einverständnis der Stadt verfüllt werden durfte. Betroffenen Dritter als Grundstückseigentümer scheiden daher künftig aus.
2. Im Nordteil der Deponie sind aufgrund weitergehender Beschränkung der zulässigen Abfallablagerungen weniger gefährliche Abfälle zu erwarten.
3. Der Abfallkörper wird vermutlich nur in geringem Umfang angeschnitten und somit sind die zu erwartenden Aushubmassen an Abfällen und damit verbundene Emissionen über den Luft-, Staub- oder Grundwasserpfad deutlich geringer.
4. Das Risiko eines Umweltschadens ist in der Bauphase sehr eingeschränkt.
5. Aus Gründen der Trassierung ergibt sich hier eine vollständige Auskofferung, so dass ein Risiko langfristiger Setzungen nicht besteht.
6. Aufgrund der vollständigen Auskofferung ist ein Risiko eines Umweltschadens nach Fertigstellung des Bauwerkes laut Gutachter ausgeschlossen, und somit besteht auch kein langfristiges Haftungsrisiko.
7. Die DB knüpft die Unterzeichnung der zur Umsetzung der Maßnahme erforderlichen vertraglichen Regelungen an eine belastbare Kostensicherheit und weitgehende Risikominimierung. Die hier gewählte alternative Trassenführung führt sowohl bei der Bahn als auch bei der Stadt zu einer belastbaren Kostenkalkulation.

An möglichen Nachteilen wären zu nennen:

1. Die bislang von der Bahn aufgewandten Planungskosten der aufgegebenen Variante müssen von der Stadt anteilig getragen werden. Über die Höhe der Kostenbeteiligung muss mit der Bahn noch verhandelt werden.
2. Nach Zustimmung der Stadt wird die DB beim EBA (Eisenbahnbundesamt = planfeststellende Behörde) ein entsprechendes Planänderungsverfahren beantragen. Soweit wegen neuer Betroffenheit ein vereinfachtes Planänderungsverfahren nicht möglich ist, ist ggf. mit einer geringen zeitlichen Verzögerung zu rechnen.
3. Die neue enge kurze Kurvenführung der Trasse erfordert eine Gradienten mit einer größeren Steigung der Rampe zur Gerhardstraße (12%, vorher 9%).

Bereits nach der bisherigen Planung war der Wirtschaftshof am Friedhof Beuel Platanenweg, bedingt durch die Troglage der neuen Eisenbahnüberführung in Höhe Gerhardstraße, tangiert. Einige Wirtschafts- und Nebengebäude müssen verlagert werden. Inwieweit mit der nun gewählten kurzen, engen Kurve, die unmittelbar an die Gerhardstraße anbindet, eine weitere Inanspruchnahme des Wirtschaftshofes erforderlich ist, lässt sich erst mit Konkretisierung der Planung sagen. Soweit durch die Verlagerung Kosten entstehen, sind diese grundsätzlich kreuzungsbedingt und nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zu teilen.

Die Varianten „Ersatzlose Schließung des Bahnübergangs Gartenstraße für den Kfz-Verkehr“ und „Offenhalten des niveaugleichen Bahnübergangs Gartenstraße“ werden nicht befürwortet, da aufgrund der vorliegenden Verkehrsdaten eine relativ leistungsfähige Straßenverbindung der Ortsteile Alt-Vilich und Neu-Vilich, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des neuen Zentrums an der Gartenstraße/B 56, gewährleistet bleiben muss.

Das gemeinsame Anliegen von DB und Stadt Bonn ist beim EBA vorgebracht worden. Die DB wird nach erfolgter Beschlussfassung die geänderte Planung dort vorlegen.

Das EBA wird voraussichtlich Ende des Jahres einen Beschluss für den betreffenden Planfeststellungsabschnitt 3 fassen, der die Entscheidung über die Trassenführung der unterführten Gerhardstraße vorbehält. Danach wird das EBA mit dem neuen Plan zur alternativen Trasse ein Planänderungsverfahren einleiten.

Unbeschadet der Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes im Planfeststellungsbeschluss, wird der Bahnübergang Gartenstraße auch während der Baumaßnahme Gerhardstraße - soweit dies im bautechnischen Ablauf möglich ist - solange für Pkw- und Lkw-Verkehr offen bleiben, bis die neue Unterführung in Höhe Gerhardstraße für den Verkehr freigegeben ist.

Kosten

Die Kosten sind hier für die Maßnahme Eisenbahnüberführung (EÜ) Gartenstraße und Gerhardstraße zusammen dargestellt, da sie gemeinsam in einer Kreuzungsvereinbarung behandelt werden.

Variante im Planfeststellungsverfahren
(Kostenangaben der DB lt. Anlagen EKrG-Vereinbarung)

2007

Gesamtkosten (brutto): 13,6 Mio €
Haushaltsansatz (brutto): 4,7 Mio €
Eigenanteil nach Abzug Förderung: 1,6 Mio €

2010

Gesamtkosten (brutto): 17 Mio €
Haushaltsansatz (brutto): 5,9 Mio €
Eigenanteil nach Abzug Förderung: 1,8 Mio €

Neue Variante

DB Projektbau und Verwaltung gehen davon aus, dass sich durch die Trassenänderung keine Kostensteigerungen ergeben bzw. der für die bisherige Variante ermittelte Kostenrahmen sogar unterschritten werden kann.

Zu 2. EÜ(F) (Eisenbahnüberführung für Fußgänger) Siegburger Straße

Für die Unterführung Siegburger Straße mit Anschluss an das S-Bahngleis hatte die Verwaltung einen Vorschlag erarbeiten lassen, der die gesamthafte Erneuerung der Unterführung mit Treppe zum Mittelbahnsteig und arenaförmige Treppen und behindertengerechte Rampen an den Eingangsbereichen vorsah (Ratsbeschluss vom 08.07.2004, DS-Nr. 0411580). Diese Planung geht zurück auf das Integrierte Handlungskonzept Beuel. Demgegenüber sieht der - entsprechend der vom Vorhabentäger beantragten Planung - Planfeststellungsbeschluss vom 26.02.2010

lediglich eine Erneuerung der Unterführung für die S-Bahn-Gleise sowie eine nicht behindertengerechte Anpassung der östlichen Zuwegung vor.

Der westliche Teil der Unterführung sollte in den bestehenden Abmessungen mit zwei Röhren erhalten bleiben.

Mit Beschluss vom 17.12.2007 (DS-Nr.: 0712688EB8) hat sich der Rat für eine komplette Erneuerung der Unterführung mit Änderung der beidseitigen Zugangsbereiche ausgesprochen. Allerdings sollte in einem ersten Bauabschnitt zunächst nur die Unterführung erneuert und die Eingangsbereiche zum späteren Zeitpunkt umgestaltet werden (nachfolgend Variante B 07).

Nach Mitteilung der DB, ist - bedingt durch die Verschiebung des Mittelbahnsteiges - eine technische Realisierung dieses Ratsbeschlusses nur auf der östlichen Seite an der Königswinterer Straße möglich. Die Sohle der Unterführung muss auf Grund der Trassierungsparameter der Gleise um 1,12 m abgesenkt werden. Im westlichen Ein-/Ausgangsbereich würde eine Höhendifferenz 1,12 m zwischen neuer Unterführung und bestehendem Zugang entstehen, so dass die Variante B 07 nicht realisierbar ist.

Um nun die von der Stadt gewünschte Umgestaltung der Personenunterführung Siegburger Straße in einem Zug umsetzen zu können, ist die Überarbeitung der vom Vorhabenträger ins Planfeststellungsverfahren eingebrachten Planung notwendig. Die in Abstimmung mit der Stadt von der Bahn noch zu erstellenden Planunterlagen dienen der Durchführung eines weiteren Planänderungsverfahrens. Daher empfiehlt die Verwaltung die gesamthafte Erneuerung der Unterführung einschließlich der arenaförmigen Treppen und behindertengerechten Rampen in einem Bauschritt. Auf die attraktive Beleuchtung wird - wie im Beschluss vom 17.12.2007 (DS-Nr.: 0712688EB8) - vorerst verzichtet (nachfolgend Variante A-10).

Sollte die Stadt Bonn nicht die Planung demgemäß umsetzen, wird die DB auf der östlichen Seite die arenaförmige Treppe ohne Rampe erstellen. Auf der westlichen Seite zur Oberen Wilhelmstraße hin, müsste die Stadt Bonn mit einer provisorischen Rampe in der Unterführung die Höhendifferenz ausgleichen. Bei dieser Lösung wird der Fördergeber keinen Zuschuss gewähren (nachfolgend Variante P).

Kosten

Variante B-07 laut Ratsbeschluss 17.12.2007
(Umbau in zwei Baustufen, Bau der ersten Stufe):

2007

Gesamtkosten (brutto): ca. 1.8 Mio €
Haushaltsansatz (brutto): 920.000 €
Eigenanteil nach Abzug Förderung: 123.000 €

Variante A-10 wie oben beschrieben (Komplettumbau in einer Baustufe):

2010

Gesamtkosten (brutto): 2,5 Mio €

Variante P

Gesamtkosten (brutto): 714.000 €
Haushaltsansatz (brutto): 450.000 €
Eigenanteil, keine Förderung: 450.000 €

Mehrkosten Varianten B07 nach A10

Gesamtkosten (brutto): + 700.000 €

Die gemachten Angaben verstehen sich vorbehaltlich der Förderzusage.

Nachteile der provisorischen Lösung sind, erstens, dass sich auf Grund der Schnittstellenproblematik zwischen neuer Unterführung und alter Eingangssituation auf der Westseite Baukostensteigerungen ergeben können, und zweitens, dass aus dieser Schnittstelle eher kostenträchtige Folgeschäden resultieren können, als bei einer Bauweise „aus einem Guss“ für die Unterführung mitsamt seinen Eingängen.

Zeitplanung

In der Stellungnahme zur Großen Anfrage zum „Aktuellen Planungsstand der S 13 zwischen Troisdorf und Bonn“ vom (DS-Nr.1010499ST2) in der Bezirksvertretung Beuel am 12.05.2010 wurde folgender Zeitplan mitgeteilt:

Planfeststellungsbeschlüsse aller PFA	Herbst 2010
Planänderungsverfahren PFA 3-5 2011	Herbst 2010 – Herbst
Baubeginn	Herbst 2012
Inbetriebnahme	Ende 2016

In Anbetracht dessen, dass zum Einen bei der Gerhardstraße ein vereinfachtes Planänderungsverfahren möglich ist und zum anderen die vorbereitenden Arbeiten zum eventuellen Planänderungsverfahren an der Siegburger Straße schon weit fortgeschritten sind, sollte es hier nur um Verzögerungen von wenigen Monaten gehen.

Das Land hat eine Überprüfung der Finanzierung der S 13 eingeleitet. Es fehlt bisher noch eine Finanzierungsaussage des Landes.