

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0257/2021
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität	15.06.2021	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Ausbau der „Franz-Hitze-Straße,, sowie der „Damaschkestraße“ zwischen Mülheimer Straße und Bahndamm einschließlich des Neubaus der beiden Eisenbahnüberführungen sowie Abschluss von Planungsvereinbarungen mit der Deutschen Bahn hierzu

Beschlussvorschlag:

- I. Die Verwaltung schlägt vor, jene Variante weiter zu verfolgen, die als Ergebnis der Diskussion im Ausschuss als Vorzugsvariante beschlossen wird. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung, alle noch offenen Punkte zu klären und der DB Netz AG den politischen Beschluss mitzuteilen.
- II. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Mittel, die zurzeit noch nicht beziffert werden können, ab 2024 in den Haushalt einzustellen.
- III. Die Verwaltung wird beauftragt, die Einbahnstraße Franz-Hitze-Straße für den Radverkehr freizugeben und in den Einfahrts- und Ausfahrtsbereichen Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße Maßnahmen für den Radverkehr umzusetzen.

Kurzfassung:

Die Eisenbahnüberführungen (EÜ) an der Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße müssen im Zuge des S11 Ausbaus erneuert werden. Seitens der Stadt ist zeitnah die Entscheidung zu treffen, ob ein eins-zu-eins Ersatz oder eine Aufweitung des Durchlasses gewünscht ist. Hierfür bestehen folgende Optionen:

1. Die Brückenbauwerke Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße bleiben so wie sie sind.
2. Die Brückenbauwerke Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße werden aufgeweitet, die Höhe bleibt jedoch unverändert.
3. Die Brückenbauwerke Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße werden sowohl in der Breite als auch in der Höhe aufgeweitet.

Unabhängig davon, welche Option politisch beschlossen wird, ist eine Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG abzuschließen. Gegebenenfalls sind die für den Ausbau der Straße und den Ausbau der Brücken erforderlichen Mittel in den Haushalt ab 2024 einzustellen.

Von einer Entscheidung zum Neubau der Brücken unabhängig kann die Franz-Hitze-Straße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden und in den Einfahrts- und Ausfahrtsbereichen Franz-Hitze-Straße sowie Damaschkestraße können Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt werden.

Sachdarstellung / Begründung:

1. Ausgangslage

Ausgehend von der Sitzung des Rates am 15.12.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, folgenden Beschluss abweichend von der ursprünglichen Beschlussfassung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Mobilität vom 24.11.2020 (vgl. Drucksachennr. 0424/2020) der DB Netz AG mitzuteilen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, der Deutschen Bahn (DB AG) die erforderlichen Planungsvorgaben für eine Eisenbahnüberführung einer Straße mit einspuriger Fahrbahn für PKW sowie mit einem in beide Richtungen benutzbaren Fuß- und Radweg im Bereich der Damaschkestraße und der Franz-Hitze-Straße zu machen.
2. Des Weiteren sollen der DB AG für die Buchholzstraße die ausreichenden Vorgaben für eine Eisenbahnüberführung einer Straße mit einer zweispurigen Fahrbahn, einer Durchfahrteignung für Busse sowie mit einem beidseitigen benutzbaren Fuß- und Radweg bei Beibehaltung der bisherigen Straßenführung mitgeteilt werden.

Die Verwaltung hat die oben genannten Beschlüsse am 18.12.2020 der DB Netz AG mitgeteilt. Daraufhin wurde die Verwaltung am 22.01.2021 von der DB Netz AG

darüber informiert, dass die Aussagen der Beschlüsse nicht ausreichen und hier nachzuarbeiten wäre.

Im Anschluss an die digitale Informationsveranstaltung für die Mitglieder*innen des ASM am 20.04.2021 fand am 12.05.2021 ein Gespräch zwischen Vertretern der Ampel-Koalition und der Stadtverwaltung statt, bei dem die Sachlage nochmals diskutiert und der im Dezember 2020 gefasste Beschluss eingehend erläutert wurde.

Seitens der Verwaltung wurde die Eisenbahnüberführung an der Buchholzstraße zunächst zurückgestellt, da für die Buchholzstraße derzeit die Ergebnisse der alternativen Verkehrsuntersuchung Innenstadt ausstehen (siehe auch Vorlage 0256/2021). Die Ergebnisse werden für den Sommer 2021 erwartet.

Von der Verwaltung wurden die nachfolgenden drei Varianten erstellt:

1. Die Brückenbauwerke Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße bleiben so wie sie sind.
2. Die Brückenbauwerke Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße werden aufgeweitet, die Höhe bleibt jedoch unverändert.
3. Die Brückenbauwerke Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße werden sowohl in der Breite als auch in der Höhe aufgeweitet.

Variante 1: Die Brückenbauwerke Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße bleiben so wie sie sind.

Die Franz-Hitze-Straße weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von rund 1.000 Fahrzeugen, die Damaschkestraße von rund 1.200 Fahrzeugen auf. Damit spielen die zwei Straßen aktuell eine untergeordnete Rolle im Verkehrsnetz der Stadt. Variante 2 und 3 verursachen hohe, umbaubedingte Kosten. Daher sieht Variante 1 vor, die Franz-Hitze-Straße und die Damaschkestraße in ihrer ursprünglichen Form beizubehalten. Die zwei Nebenstraßenabschnitte sind eingerichtete 30er-Zonen und ermöglichen bei den zugrundeliegenden DTV-Werten vom Straßenquerschnitt nebst Brückenquerschnitten ein Befahren der Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr. Ein erhöhtes Unfallrisiko ist nicht bekannt.

Als Maßnahmen für den Radverkehr soll die Einbahnstraße Franz-Hitze-Straße in ihrer ursprünglichen Form für den gegenläufigen Radfahrverkehr freigegeben werden, die Damaschkestraße hingegen ist bereits freigegeben. Im Einfahrts- und Ausfahrtsbereich der Straße sind markierte Radverkehrsbereiche vorzusehen, um den Kfz-Verkehr auf den Radverkehr aufmerksam zu machen.

Der DB Netz AG wird mitgeteilt, dass sie mit den Bestandsmaßen die neuen Brückenbauwerke planen kann. Die Stadt Bergisch Gladbach wird kein Änderungsverlangen aussprechen und die entsprechenden Planungsvereinbarungen

mit der DB Netz AG abschließen. Durch diese Mitteilung ist nicht davon auszugehen, dass sich die derzeit vorhandenen lichte Maße gegenüber dem heutigen Bestand verkleinern werden (insbesondere Höhe, da neue Brückenbauwerke in der heutigen Zeit schmaler ausgeführt werden können) sondern sich eher vergrößern. Der Vorteil bei dieser Variante besteht folglich darin, dass im Vorfeld keine kostenintensive Beteiligung der Stadt an der Planung der DB erfolgen muss.

Variante 2: Die Brückenbauwerke Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße werden aufgeweitet, eine aktive Änderung der Höhe wird jedoch nicht gemeldet.

Für die Franz-Hitze-Straße und die Damaschkestraße wurden jeweils seitens der Verwaltung Entwürfe erarbeitet, die für den Rad- und Fußverkehr eine Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation darstellen.

Planungsrechtliche Ausgangslage:

Die Franz-Hitze-Straße und die Damaschkestraße liegen in einer Tempo-30-Zone. In Tempo 30-Zonen sind benutzungspflichtige Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen und jegliche weitere Nutzung von durchgezogenen oder unterbrochenen Markierungsstreifen ausdrücklich in der StVO verboten (§ 45 Abs. 1c). Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass in Tempo-30-Zonen ausschließlich nicht benutzungspflichtige Radwege möglich sind.

Der aktuelle DTV in beiden Straßen lässt eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr - auch in Gegenrichtung - zu.

Entwurf für die Franz-Hitze-Straße (Anlage 1)

Im städtischen MobiK wird unter dem Maßnahmenfeld R2 die Prüfung auf Öffnung der Franz-Hitze-Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung vorgeschlagen.

Sowohl der Straßenquerschnitt im Bestand als auch die bestehende Querschnittsbreite des Tunnels von über 3,50 m (Lichte Breite 3,75 m) würden die Öffnung in Gegenrichtung aktuell zulassen.

Die Planung sieht eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vor, was auch der Verwaltungsvorschrift der StVO (VwV-StVO) entspricht. Durch eine Aufweitung des lichten Brückenmaßes wäre es darüber hinaus möglich, die bestehenden, beidseitigen Gehwege zu verbreitern. Derzeit endet der linksseitige Gehweg entlang der Franz-Hitze-Straße kommend von der Mülheimer Straße vor dem Brückenbauwerk. Durch beidseitige Fußwege im weiteren Verlauf der Straße können hinter der Brücke die dort auch auf beiden Seiten vorhandenen Fußwege

angebunden werden. Zwar würden keine regelwerkskonformen Breiten von 2,50 m erreicht werden, doch würde eine komfortablere Lösung für die Fußgänger zur vorherigen Situation geschaffen werden (Gehwegbreiten zwischen 1,80 - 2,30 m).

Perspektivisch gesehen würde sich dadurch auch für eine potentielle Wohnbauentwicklung im Bereich des S-Bahn Haltepunktes Duckterath eine verbesserte fußläufige Anbindung zum S-Bahnhof als auch den südlich gelegenen Nahversorgern ergeben.

Bezogen auf den oben genannten Sachverhalt hat die Verwaltung eine Planung für die Franz-Hitze-Straße entwickelt, die einen Komplettumbau des ursprünglichen Straßenverlaufs als auch eine Anpassung des Brückenbauwerks (unter Beibehaltung der jetzigen lichten Höhe) erfordern, damit ein geradliniger Verlauf des Straßenzuges garantiert wird und folglich aus Sicht der Verkehrssicherheit optimale Sichtbeziehungen gegeben sind.

Eine Markierung zur Einfahrt der Radfahrenden gegen die Einbahnrichtung in beiden Varianten, aber auch in Fahrtrichtung, unterstützt dabei die Aufmerksamkeit und Akzeptanz für den Radverkehr.

Auf der Mülheimer Straße ist der vorhandene Radweg nicht benutzungspflichtig. Der Radverkehr, welcher auf dem Radweg verkehrt und in die Franz-Hitze-Straße abbiegen will, muss vom Radweg auf die Straße in Höhe des Zebrastreifens wechseln. Dieser Umstand erscheint aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht komfortabel, allerdings ist ohne einen größeren Umbau des bestehenden Kreisverkehrs keine andere planerische Maßnahme möglich.

Entwurf für die Damaschkestraße (Anlage 2)

Die planerischen Ideen in der vorliegenden Entwurfsskizze für die Damaschkestraße entsprechen weitgehend denen der Franz-Hitze-Straße und sollen den aktuellen Bestand um einen beidseitigen Gehweg ergänzen als auch das zu ertüchtigende Brückenbauwerk an den Straßenverlauf anpassen (unter Beibehaltung der jetzigen lichten Höhe).

Die Damaschkestraße ist von der Mülheimer Straße kommend ausreichend breit, um beidseitig einen Fußweg anzulegen. In Fahrtrichtung endet der rechte Fußweg derzeit kurz hinter der Einmündung, dort beginnt dann ein separater Rechtsabbieger für die dortige Autowaschanlage.

In der vorliegenden Entwurfsplanung wird der rechtsseitige Gehweg mit einer Regelbreite von 2,50 m ergänzt und an das vorhandene Netz bei einem gleichzeitigen Erhalt der Abbiegespur für die Waschanlage angeschlossen.

In diesem Zuge sind jedoch zwei kritische Punkte zu benennen:

- Der Gehweg würde eventuell regelmäßig durch wartende Waschanlagenbesucher an der Einfahrt der Waschanlage blockiert werden
- Aus Sicht der Verkehrssicherheit könnte der Verschwenkungsbereich in Höhe der Waschspur für den Radverkehr gefährlich werden, weil der Kfz-Verkehr die Kurve schneiden könnte

Aufgrund der speziellen örtlichen Begebenheiten sieht die Entwurfsvariante eine Fahrbahnbreite von 4,50 m vor.

Es ist eine Markierung zur Einfahrt der Radfahrenden zu Beginn der Einbahnstraße vorgesehen. Im Ausfahrtsbereich zur Mülheimer Straße ist angedacht, für den linksabbiegenden Radverkehr einen Anforderungstaster (rot für die Ampel an der Mülheimer Straße) zu errichten. Auf diese Weise wird es dem gegen die Einbahnstraße gerichteten Radverkehr ermöglicht, bei Bedarf konfliktfrei auf die Mülheimer Straße Richtung Innenstadt abzubiegen.

In diesem Zusammenhang ist auf der Mülheimer Straße in Fahrtrichtung Innenstadt die Haltelinie für den Kfz-Verkehr bis in Höhe der Linksabbiegespur zurückzunehmen, damit der abbiegende Radverkehr aus der Damaschkestraße nicht durch den wartenden Kfz-Verkehr behindert wird.

Der DB Netz AG wird mitgeteilt, dass sie die Brückenbauwerke so planen soll, dass die Straßenentwürfe der Stadt umgesetzt werden können. Die Stadt Bergisch Gladbach wird ein Änderungsverlangen aussprechen und die entsprechenden Planungsvereinbarungen mit der DB Netz AG abschließen. Durch diese Mitteilung ist nicht davon auszugehen, dass sich das derzeit vorhandene lichte Maße für die Höhe des Bauwerks gegenüber dem heutigen Bestand verkleinert, sondern sich aufgrund der Bauweise eher vergrößern wird.

Kosten:

Die Kosten für den reinen Straßenbau würden nach einer ersten Grobkostenschätzung (ohne genauere Untersuchung der Lage von Leitungen oder Kanälen) für die Franz-Hitze-Straße bei etwa 155.000 €, für die Damaschkestraße bei ca. 257.000 € liegen. Hinzu kommen die Kosten für den Anforderungstaster von ca. 10.000 €. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass die Kosten lediglich den heutigen Stand widerspiegeln, eine Baukostensteigerung in den nächsten Jahren bis zur Umsetzung des Projekts ist wahrscheinlich.

Dazu kommen Planungskosten je Brücke in Höhe von ca. 25.000 €, die durch den fortgeschrittenen Planungsstand bei der DB entstehen und von der Stadt zu tragen sind.

Ergänzend hierzu verweist die Verwaltung auf die Kosten, die im Zuge der Meldung eines Änderungsbedarfes an die DB AG im Zuge der Ertüchtigung der

Eisenbahnunterführung gemäß § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz aufzuwenden sind. Eine Kostenschätzung für die zwei Entwürfe liegt nicht vor, es ist jedoch davon auszugehen, dass diese geringer sind als bei Variante 3, da die Brücken eine geringere lichte Breite aufweisen.

Demnach wären, nach aktuellem Stand, mindestens 50.000 € konsumtive Kosten für die Planung der Brücken in den Haushalt einzustellen. Die investiven Kosten (Straßenbau (ca. 412.000 €) plus städtischer Anteil für Brückenbau)) müssen noch ermittelt werden.

Ob für die Anlieger beider Straßenabschnitte eine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) entsteht, bedarf einer vertiefenden Prüfung.

Variante 3: Die Brückenbauwerke Franz-Hitze-Straße und Damaschkestraße werden sowohl in der Breite als auch in der Höhe aufgeweitet.

Die Variante 3 umfasst die weitreichendsten Änderungen am Brückenbauwerk und entspricht der beigefügten Skizze aus dem politischen Raum (Anlage 3).

Mit der Veränderung der Breite und Höhe der Brücken sollen mögliche Veränderungen künftiger Verkehrsbedingungen vorbereitet werden, da die Brücken eine sehr lange Nutzungsdauer haben werden. Es besteht somit jetzt die Gelegenheit, Optionen für das Verkehrsgeschehen der nächsten Jahrzehnte, wenn nicht sogar noch länger zu schaffen.

Die Brücken sollen in ihrer Breite auf 9 m erweitert werden. Die Fundamente der Brücken sollen so tief im Erdreich liegen, dass die Brücken perspektivisch eine Durchfahrtshöhe von 4,75 m aufweisen können. Eine sofortige Tieferlegung der Straßen sei nicht zwingend jetzt durchzuführen, sondern könnte auch zukünftig erfolgen.

Die Verwaltung empfiehlt den politischen Wunsch abzuändern, und die Brücken nicht auf 4,75 m Durchfahrtshöhe auszubauen. Die höchste Durchfahrtshöhe haben Brücken in Deutschland auf Autobahnen, und selbst dort weisen sie nur eine Durchfahrtshöhe von 4,70 m auf. Auf allen anderen Straßen beträgt die übliche maximale Höhe 4,50 m. Kraftfahrzeuge dürfen in Deutschland nicht höher als 4 m sein (§ 18 StVO).

Auf diesen Punkt geht auch die DB in einer Stellungnahme an die Stadt vom 26.05.21 ein. Dort heißt es: „Wir möchten darauf hinweisen, dass die Forderung von 4,75 m lichter Höhe über Regelwerke für Bundesfernstraßen hinaus geht. Inwieweit diese Forderung als Bestandteil der kreuzungsbedingten Kostenmasse finanzierbar ist, wäre im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen.“ Dies bedeutet, dass

gegebenenfalls die gesamten Kosten von der Stadt zu tragen wären, da die gewünschte Höhe über das Regelwerk hinaus geht.

Franz-Hitze-Straße

Wenn die Straße perspektivisch tiefergelegt wird, um eine Durchfahrtshöhe von 4,75 m bzw. 4,50 m aufzuweisen, sind in der Franz-Hitze-Straße Kanalbauarbeiten erforderlich.

Die DB Netz AG schreibt dazu: „Aufgrund der Lage am HP (Haltepunkt) Duckterath kann die geforderte lichte Höhe nur durch Absenkung im Straßenbereich um mindestens 1,50 m erreicht werden. Hieraus ergeben erhebliche Folgemaßnahmen die unsererseits derzeit nicht abgeschätzt werden können. Bei einer Anhebung der Gleisanlagen bestünde ein umfangreicher Anpassungsbedarf an den Anlagen des Haltepunktes Duckterath (PU (Personenunterführung), Stützwände, Zuganganlagen, Bahnsteig, Aufzug, ...). Dieser Anpassungsbedarf am Haltepunkt würde voraussichtlich erhebliche Kosten (momentan in noch unbestimmter Höhe) für Sie als Kommune bedeuten. Wir empfehlen daher die Absenkung der Straße zur Schaffung des lichten Raums.“

Eine Ersteinschätzung des Abwasserwerks kommt zu dem Ergebnis, dass in der Franz-Hitze-Straße sowohl der Schmutzwasser- als auch der Regenwasserkanal maximal um einen Meter abgesenkt werden können, da nur bis zu dieser Tiefe ein Gefälle der Leitungen möglich wäre, ohne zusätzliche teure Hebeanlagen für Regenwasser zu benötigen. Die Kosten für den Neubau des Schmutzwasser- und Regenwasserkanals auf einer Länge von ca. 100 Meter belaufen sich auf ca. 320.000 € zuzüglich Regenwasser-Hebeanlage plus Folgekosten. Aus Sicht des Abwasserwerkes ist eine Variante mit Regenwasser-Hebeanlage technisch durchführbar, sollte aber wenn möglich auf Grund der hohen Folgekosten nicht weiter verfolgt werden.

Würde die Straße um einen Meter tiefer gelegt, müssten auch die angrenzenden Grundstücke abgegraben werden, um weiterhin erreichbar zu sein. Zudem müssten Leitungen verlegt werden. Ob es erforderlich ist, Kanäle und Leitungen bereits im Zuge der Tiefbauarbeiten für die tiefer im Erdreich liegenden Fundamente neu zu verlegen, muss im Weiteren untersucht werden. Des Weiteren ist zu ermitteln, in welchem Umfang Grundstücksankäufe durchzuführen wären, um die Straße perspektivisch entsprechend ausbauen zu können.

Damaschkestraße

Zur Damaschkestraße schreibt die DB Netz AG: „Aufgrund der Lage am HP (Haltepunkt) Duckterath kann die geforderte lichte Höhe nur durch Absenkung im Straßenbereich um mindestens 0,40 m erreicht werden. Hieraus ergeben erhebliche

Folgemaßnahmen die unsererseits derzeit nicht abgeschätzt werden können. Bei einer Anhebung der Gleisanlagen bestünde ein umfangreicher Anpassungsbedarf an den Anlagen des Haltepunktes Duckterath (PU (Personenunterführung), Stützwände, Zuganganlagen, Bahnsteig, Aufzug, ...). Dieser Anpassungsbedarf am Haltepunkt würde voraussichtlich erhebliche Kosten (momentan in noch unbestimmter Höhe) für Sie als Kommune bedeuten. Wir empfehlen daher die Absenkung der Straße zur Schaffung des lichten Raums.“

Eine Ersteinschätzung des Abwasserwerks kommt zu dem Ergebnis, dass in der Damaschkestraße sowohl der Schmutzwasser- als auch der Regenwasserkanal maximal um 1,50 Meter abgesenkt werden können. Somit wäre eine Durchfahrthöhe von 4,75 m bzw. 4,50 m perspektivisch möglich. Die Kosten für den Neubau des Schmutzwasser- und Regenwasserkanals auf einer Länge von ca. 100 Meter belaufen sich auf ca. 260.000 €.

Kosten:

Die Kosten für den Kanalbau würden sich auf ca. 580.000 € für beide Straßen belaufen. Für den Straßenbau wurden die Kosten noch nicht ermittelt, da nicht sicher ist, um wieviel die Straße genau abgesenkt werden müsste. Die DB Netz AG schätzt die Baukosten je Brückenbauwerk an der Damaschkestraße und der Franz-Hitze-Straße auf ca. 2,2 Mio. €, wie hoch der Kostenanteil der Stadt daran sein würde, kann zurzeit nicht gesagt werden.

Ob für die Anlieger beider Straßenabschnitte eine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) entsteht, bedarf jedoch einer vertiefenden Prüfung.

Der DB Netz AG wird mitgeteilt, dass sie die Brückenbauwerke so planen soll, dass sie eine Breite von 9,0 m und eine Höhe von 4,50 m aufweisen. Dazu wird die Stadt noch den Kreuzungswinkel für das künftige Brückenbauwerk ermitteln. Die Stadt Bergisch Gladbach wird ein Änderungsverlangen aussprechen und die entsprechenden Planungsvereinbarungen mit der DB Netz AG abschließen.

Zeitliche Perspektive:

Sowohl bei Variante 2 als auch 3 kommt es bei der Deutschen Bahn zu zeitlichen Verzögerungen im Projekt um mindestens zwei Monate, da die DB bisher mit den Bestandsmaßen die neuen Brückenbauwerke plant. Daher bittet die Bahn schnellstmöglich um verbindliche Aussagen, mit denen die Brückenbauwerke geplant werden sollen.