

Eitorf, den 08.01.2010

Amt Dezernat II

Sachbearbeiter/-in: Projektgruppe Regionale 2010

Bürgermeister

i.V. _____
Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung, Umwelt und Erneuerbare Energien	25.01.2010
Rat der Gemeinde Eitorf	01.03.2010

Tagesordnungspunkt:

Regionale 2010 Projekt "Natur und Kultur quer zur Sieg"
Hier: Städtebaulicher Rahmenplan "Eitorf - Sprung an die Sieg"
Beratung und Beschlussempfehlung an den Rat

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Planung, Umwelt und erneuerbare Energien empfiehlt dem Rat der Gemeinde Eitorf, folgende Beschlüsse zu treffen:

1. Der Städtebauliche Rahmenplan einschließlich der vorläufigen Kosten- und Finanzierungsübersicht, der Abschnittsbildung und des Zeitplans zum Projekt „Eitorf – Sprung an die Sieg“ wie in der Sitzung des Ausschusses für Planung, Umwelt und Erneuerbare Energien vorgestellt wird beschlossen.
2. Der Ersatz des höhengleichen Bahnübergang Brückenstraße durch den Bau einer Bahnüberführung wird im Rahmen einer Maßnahme nach §§ 3 ff Eisenbahnkreuzungsgesetz angestrebt. In einem ersten Schritt ist eine Vorentwurfsplanung nach HOAI in Abstimmung mit der DB noch in 2010 zu erstellen, wobei eine hälftige Kostenbeteiligung der DB anzustreben, aber nicht Bedingung ist.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Umsetzung der Maßnahmen gemäß Zeitplan alle erforderlichen Schritte wie Schaffung von Baurecht, Ausführungsplanung und ähnliches einzuleiten, so bald deren Finanzierung haushaltsrechtlich gesichert ist. Die nach der Zuständigkeitsordnung dazu erforderlichen Beschlüsse bleiben unberührt.

Begründung:

1 Sachstand bis Ende August 2009

Ausgehend vom durch den Rat (22.06.2009, XII/0908/V) gebilligten Siegerentwurf aus dem Städtebaulichen Wettbewerb (Jury- Entscheid vom 30.01.2009) hat der damalige Ausschuss für Planung und Verkehr (APV) in seiner Sitzung am 21.04.2009 (XII/20/246-256) die Verwaltung beauftragt, für das Wettbewerbs- und zugleich Sanierungsgebiet einen städtebaulichen Rahmenplan zu erstellen. Beschlussgemäß wurde damit die Arbeitsgemeinschaft bestehend aus reicher haase assoziierte GmbH (Aachen) und Club L94 Landschaftsarchitekten (Köln) beauftragt (nachfolgend: ArGe), die auch den Siegerentwurf erstellt hatte.

In die Bearbeitung eingespeist wurden eine Fülle von Anregungen aus Jury-Sitzung, Bürgerwerkstatt vom 23.08.2008, Bürgerinformation vom 17.03.2009 und aus dem APV (siehe Niederschrift zur Sitzung vom 21.04.2009).

Der Zwischenstand der Bearbeitung wurde dem APV in seiner Sitzung am 25.08.2009 einschließlich einer Abschnittsbildung mit Zeit- und Maßnahmenplan und einer vorläufigen Kosten- und Finanzierungsübersicht eingehend vorgestellt. Der Ausschuss nahm dies zunächst nur zur Kenntnis, weil noch Beratungsbedarf bestand. Einvernehmlich wurde dem damit Rechnung getragen, dass allen Fraktionen Anfang September auf CD-ROM die vorgestellten Pläne und Tabellen (vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht) zur Verfügung gestellt wurden mit dem Ziel, bis etwa Ende September eventuelle Anregungen, Bedenken oder ähnliches der Verwaltung zu übermitteln. Zugleich wurde die Verwaltung beauftragt, einen Förderantrag auf der Basis des vorgestellten Zwischenstandes zu stellen. Dies erfolgte unter dem 30.09.2009.

2 Entwicklung ab September 2009

Die ArGe wird in der Sitzung den aktuellen Stand des Rahmenplanes vorstellen und erläutern. Die Präsentation ist dieser Vorlage auf CD-Rom beigelegt.

Aus dem weiteren Arbeitsablauf zum Rahmenplan mit einer Fülle von Besprechungen und Abstimmungen seit dem 25.08.2009 ist folgendes besonders zu erwähnen:

2.1 Verkehr/Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs Brückenstraße

Dazu fand mit der Arbeitsgemeinschaft und der Regionale Agentur eine eingehende Besprechung bei der Bezirksregierung (Verkehrsdezernat) am 08.09.2009 statt. Bei dieser bestätigte sich wie schon am 25.08.2009 angeklungen, dass die Frage eines Ersatzes des höhengleichen Bahnübergangs Brückenstraße durch eine Bahnüberführung zwar fördertechnisch zu trennen, aber sachlich eng mit dem übrigen Projekt verbunden ist. Dem Grunde nach wurde diese Thematik schon mit dem auf Antrag der SPD-Fraktion erfolgten einstimmigen Beschluss des APV vom 21.04.2009 aufgegriffen, wonach eine leistungsfähige Erschließung der „Stadtschiene“ auch mit Blick auf eine spätere Bebauungsoption geprüft werden sollte. Der Rahmenplan sieht u.a. mit der „Stadtschiene“ nördlich wie südlich der Bahntrasse erhebliche Veränderungen vor. Die Erschließung und Anbindung an die Brückenstraße bedarf daher zumindest einer konzeptionellen Klärung. Zu der Thematik siehe im Einzelnen die Stellungnahme zur FDP-Anregung unten 2.4. Wie dort erwähnt wurde ein Verkehrsplaner hinzugezogen, der in der Sitzung die Auswirkungen und denkbaren Lösungen aufzeigen soll. Ergänzend wird der Verkehrsplaner auch Aussagen zu Konzept des Bahnhofsvorplatzes/Omnibusbahnhofs machen.

2.2 Fläche zwischen Schulgasse, Bahnhof, DB-Trasse und Brückenstraße

Der Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs „Eitorf - Sprung an die Sieg“ und der aus ihm folgende, in Arbeit befindliche Rahmenplan für das Sanierungsgebiet sehen die planerische Neuordnung der Flächen südlich und nördlich der Bahn vor. Auf die Vorstellung des Zwischenstands im Ausschuss für Planung und Verkehr am 25.08.2009 und das den Fraktionen hierzu übersandte Material wird Bezug genommen. Die Umsetzung dieser Neuordnung des Geländes setzt die Auslagerung der Funktionen Bauhof, Feuerwache und Betriebsgebäude/Lager des Wasserversorgungsbetriebs voraus. Konkrete Planungen und Kostenermittlungen für die Auslagerungen/Umsiedlungen gab es bisher noch nicht, insbesondere weil geeignete Ersatzflächen für die o.g. öffentlichen Funktionen noch nicht konkret ersichtlich waren.

Allerdings wurde Anfang November 2009 bekannt, dass im Gewerbegebiet „Im Auel“ die Zwangsversteigerung eines Objektes (**ANLAGE 1**) betrieben wird. Es handelt sich um eine Grundfläche von rund 24.000 m² mit aufstehenden Betriebsgebäuden einer ehemaligen, heute noch teilweise in Betrieb befindlichen Spedition. Sowohl städtebaulich wie auch von der Verkehrsanbindung her ist dieses Objekt aus Sicht der Gemeinde für die Aufnahme der laut Rahmenplan auszulagernden öffentlichen Funktionen zumindest grundsätzlich geeignet. Der gerichtlich geschätzte Verkehrswert beträgt rund 1,4 Mio. €, Verkehrswert- und Bodengutachten liegen vor. Im ersten Termin am 10.11.2009 wurde kein Gebot abgegeben.

Eine telefonische Anfrage bei der Bezirksregierung (Städtebauförderung) ergab, dass ein Erwerb dieses Objekts im Rahmen und zur Umsetzung des Regionale-Projekts „Eitorf- Sprung an die Sieg“ grundsätzlich förderfähig und förderunschädlich sei. Voraussetzung sei jedoch, dass der Erwerb im Finanzrahmen des Gesamtpaketes (Förderantrag Städtebau) erfolge und der Förderantrag entsprechend umformuliert/geändert werde. Im übrigen müssten Erlöse aus dem Verkauf der Flächen Bauhof/Feuerwehr gegengerechnet werden.

Mit Erlösen ist allerdings nur, erst dann und in entsprechender Höhe zu rechnen, wenn es gelingt, einen Erwerber/Investor für die dann freimachbaren Flächen im Sanierungsgebiet zu finden, was wiederum eine entsprechende Attraktivität der baulichen Nutzbarkeit dieser Flächen voraussetzt.

Mit Bezug auf den Förderantrag von Ende September wurde die Bezirksregierung auch umgehend schriftlich von diesem neuen Sachverhalt in Kenntnis gesetzt.

Die in Rede stehenden Flächen sind für die Aufnahme der Funktionen „Bauhof“ und „Betriebsgebäude/Lagerflächen Wasserversorgungsbetrieb“ von der Lage, Größe, vorhandene Aufbauten, Erschließung, Baurecht usw. grundsätzlich geeignet.

Dies gilt grundsätzlich auch für die Funktion „Feuerwache“, wobei ergänzend folgendes anzumerken ist: Der bekannte Brandschutzbedarfsplan, den Fraktionen im Dezember 2008 übersandt und im Hauptausschuss am 18.05.2009 (XII/0899/V) und im Rat am 22.06.2009 beraten, stellt fest, dass die vorhandene Feuerwache unzureichend ist. Ein Konzept zur Umsetzung des Brandschutzbedarfsplans wurde seinerzeit nicht beschlossen. Die Verwaltung wurde beauftragt, nähere Untersuchungen dazu vorzunehmen und Alternativen zu untersuchen. Dies ist in Arbeit.

Unabhängig vom Ausgang der diesbezüglichen Untersuchungen und späteren Entscheidungen ist hier, also rahmenplanbezogen, von Bedeutung, ob eine diesbezügliche Entscheidung vorgeiflich für das mit dem Brandschutzbedarfsplan angestrebte Hilfsziel ist, soweit es um eines oder zweier (neuer) Standorte für eine Feuerwache geht. Im Nachgang zum Brandschutzbedarfsplan wurde zwischenzeitlich durch den Gutachter die Frage eingehender untersucht, ob mit nur einem Standort in der Gemeinde (wo auch immer) bzgl. der Hilfsfristen eine bessere Abdeckung erreicht werden kann als mit zwei. Vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung und Beratung lässt sich bereits jetzt sagen, dass das Beibehalten nur eines Feuerwachen-Standorts in der Gemeinde Eitorf den Deckungsgrad im Sinne des allgemein geforderten Stands der Technik bzw. der im Plan aufgezeigten Schutzziele nicht verbessert – gleichgültig, an welchem Standort in der Gemeinde.

Sofern also die Fläche Siegstraße 149 als Standort für eine neue Feuerwache unterstellt wird, lässt sich schon jetzt die Grundaussage treffen, dass dadurch der Abdeckungsgrad (Anzahl der Bevölkerung, die innerhalb der angestrebten Zeit erreicht wird) nicht verschlechtert, aber auch nicht verbessert wird. Die Entscheidung für die Siegstraße 149 wäre für die Frage der Erforderlichkeit eines zweiten Standorts (im Süden der Gemeinde) also **nicht** vorgeiflich – weder im positiven noch im negativen Sinne, würde also für sich betrachtet im Sinne des Schutzziels diesen weder entbehrlich noch notwendig machen. Die Frage wäre also nach wie vor offen und einer gesonderten Entscheidung zugänglich. Dies gilt um so mehr, als die Bezirksregierung bereits deutlich gemacht hat, dass die Finanzierung einer sich aus einem Brandschutzbedarfsplan/dem Feuerschutzgesetz ergebenden neuen Feuerwache nicht aus Städtebaumitteln gefördert werden kann.

Der Hauptausschuss soll in seiner Sitzung am 08.02.2010 mit der Entscheidung befasst werden, ob die Gemeinde den Erwerb der genannten Flächen betreiben soll. Insofern ist die Entscheidung über den Rahmenplan, namentlich zur städtebaulichen Konfiguration der Fläche zwischen Schulgasse und DB-Trasse, von Bedeutung.

2.3 Runder Tisch mit den Hauptbeteiligten

Am 17.11.2009 wurde ein „Runder Tisch“ der Hauptbeteiligten des Projekt-Kernbereichs (Bahnhof, DB-Gelände nördlich der Bahn bis zum Eipbach, Bereich zwischen Schulgasse und Bereich des BÜ Brückenstraße) von der Verwaltung durchgeführt. Es waren dies im die Vertreter der verschiedenen DB-Sparten, die Untere Wasserbehörde, die Untere Landschaftsbehörde, der Wasserverband sowie die Bezirksregierung (Verkehrsdezernat) und natürlich die Gemeinde und die ArGe. Die Besprechung diente dazu, die Hauptbeteiligten näher zu informieren, ihre Grundhaltung dazu zu erfahren und feste Ansprechpartner zu installieren. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammen fassen:

Der Wasserverband hat keine grundsätzlichen Bedenken. Im Bereich des Siegauenplatzes sei eine neue Brücke über den Eipbach voraussichtlich in einem vereinfachten Genehmigungsverfahren machbar. Anders verhält es sich mit zwei Brücken; einer weiteren Brücke könne man nicht zustimmen.

Auch die Untere Landschaftsbehörde sieht keine grundsätzlichen Probleme. Für die Brücke sei allerdings eine Befreiung erforderlich. Das Verfahren nehme sicher 2-3 Monate in Anspruch. Bei den „Sprungbrettern“ an die Sieg sehe man erhebliche Probleme. Diese bedürften einer genauen Abstimmung mit der NSG-Verordnung.

Die DB (Services Immobilien GmbH und Netz AG Anlagenplanung) sieht keine grundsätzlichen Probleme. Inzwischen seien die DB-Restflächen grundsätzlich verfügbar. Lediglich ein Streifen für ein nicht auszuschließendes 3. Gleis zwischen beiden Bahnübergängen sei nicht veräußerbar, könne aber ggf. mit einer wenig aufwändigen Bebauung durchaus überlagert werden. Die Anbindung des Siegauenplatzes an die vorhandene DB-Fußgängerunterführung sei kein Problem. Es wurde angeregt, südlich der Bahn Einzelhandel auf Ebene 0 und Parken auf Ebenen 1 und 2 vorzusehen.

2.4 Anregungen der FDP-Fraktion vom 28.09.2009

Wie erwähnt wurde den Fraktionen im Einvernehmen mit dem APV der Zwischenstand des Rahmenplans Anfang September auf CD-ROM zwecks Beratung und Anregungen an die Verwaltung zur Verfügung gestellt. Mit Schreiben vom 28.09.2009 (**ANLAGE 2**) ist dem die FDP-Fraktion nachgekommen. Nach Abstimmung mit der ArGe und Rücksprache mit dem Vorsitzenden der FDP-Fraktion bestand Einvernehmen, die Anregungen wie angekündigt in die Bearbeitung des Rahmenplans einzugeben und sie mit einer zwischen der Projektgruppe, der ArGe und der Regionale-Agentur abgestimmten Stellungnahme bei der nächsten Ausschuss-Sitzung zum Rahmenplan zu behandeln. Unter Berücksichtigung dessen kann dazu wie folgt berichtet werden (den Ziffern aus dem Antrag folgend):

Zu 1) - Wohnmobilstellplätze:

Die Anregung knüpft thematisch an bestehende Anträge und Anregungen der FDP-Fraktion und aus der Bürgerwerkstatt betreffend gemeindliche Wohnmobilstellplätze sowie an einen einstimmigen Beschluss des APV vom 21.04.2009 zu einem Antrag der CDU-Fraktion an. Dieser gab den Planern die Berücksichtigung eines Wohnmobilparks im Bereich der Straße „Am Eichelkamp“ auf. Hintergrund ist das im Nachgang zur Projekt-Bürgerinformation vom 18.03.2009 geäußerte Vorhaben eines derzeit im Dreieck zwischen Eipbach, Eichelkamp und Färberweg bestehenden Handwerksbetriebes. Dieser möchte auf eigenen Flächen (gesamt ca. 3000 m²) und im wesentlichen mit der gegebenen Gebäudestruktur eine Stellplatzanlage für bis zu 15 Wohnmobile und Wohnwagen, insbesondere für Kurzzeittouristen, erstellen und betreiben. Nach einer damaligen Besprechung mit der Verwaltung hat der Eigentümer einvernehmlich den weiteren Werdegang des Rahmenplans abgewartet und noch keine/n Bauvoranfrage/Bauantrag gestellt.

Das Grundstück ist durch die Straße Am Eichelkamp, deren Verlauf nach Lage der Dinge dort auch laut Rahmenplan bleiben wird, erschlossen. Es ist bereits teilweise durch den Bestand versiegelt und verfügt über die notwendigen Ver- und Entsorgungsanschlüsse. Laut derzeitigem Baurecht liegt es im Mischgebiet. Voraussichtlich müsste dies auf die Ausweisung „Sondergebiet“ nach § 10 Baunutzungsverordnung geändert werden; derzeit wird mit der Kreisverwaltung die bauplanungsrechtliche Lage genauer geklärt.

Laut Rahmenplan ist der Siegauenplatz als großzügige fußläufige Verbindung etwa in der Achse der jetzigen Fußgänger-Bahnunterführung am Bahnhof hin zum Parkplatz Hermann-Weber-Bad mit Brücken über den Eipbach vorgesehen. Das besagte Grundstück würde damit in der fußläufigen Verbindung an die Bahnhofstraße „heranrücken“, ohne dass die Bahn höhengleich gequert werden müsste. Der Rahmenplan sieht weiter in Fortsetzung einer Blickachse von der Einmündung Krewelstraße aus gesehen bis an die Sieg eine Verlagerung des Färberwegs auf das Grundstück vor.

Über den mit dem Vorhaben beabsichtigten Versiegelungsgrad der Fläche ist noch nichts genaues bekannt. Mit einem Bauleitplan könnten angemessene Vorgaben, auch zum Baumbestand, grundsätzlich erfolgen.

Zu 2) – Einzelhandel

Wie aus der Sitzung am 25.08.2009 bekannt sieht der Rahmenplan im Bereich zwischen Schulgasse, Bahnhof, Brückenstraße und Bahntrasse alternativ zu einer Wohnbebauung eine Bebauung mit Möglichkeiten für zusammen rund 2200 m² Verkaufsfläche vor – neben einer Neulösung zum Parkhaus. Die Darstellung dieser Alternative beruht auf der einstimmigen Anregung aus dem APV vom 21.04.2009, die vorherige Lösung im Zuge des Fortgangs des Rahmenplans zu überdenken (damali-

ger Beschluss zu 6 g). Das angesprochene Gutachten aus 2006 sieht dort Raum für eine Einzelhandelsergänzung und bezeichnet die Fläche als zum zentralen Versorgungsbereich gehörend.

Nach derzeitigem Baurecht liegt die Fläche im Mischgebiet bzw. sind dort Flächen für den Gemeinbedarf, so dass eine Änderung erforderlich wäre. Die verkehrliche Erschließung wäre im Rahmen der Lösung zum Bahnübergang Brückenstraße zu prüfen (siehe dazu unten). Wie bei jeder Umnutzung dieser Fläche muss eine alternative Fläche für die derzeit dort untergebrachten öffentlichen Funktionen (Feuerwache, Bauhof, Sozialgebäude und Lager Wasserversorgung) gefunden werden. Siehe dazu im Einzelnen oben 2.2.

Darüber hinaus sieht der Rahmenplan nach derzeitigem Stand keine Einzelhandelsflächen vor. Bei der schon im Januar 2009 getroffenen Aussage des Siegerentwurfs, dass in einer zweiten Stufe bei Bedarf auf der Nordseite der Bahn (Bereich zwischen Eipbach und Am Eichelkamp) die Stadtschiene mit Gebäuden bebaut werden könnte, ist es geblieben.

Zu 3) – Bahnüberführung Brückenstraße

Die Absicht, den bestehenden höhengleichen Bahnübergang durch eine Bahnüberführung zu ersetzen, besteht seit 1993. Planung und Umsetzung einer solchen Maßnahme sind im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. Die Beteiligten, hier DB und Gemeinde sowie Bund, haben nach § 5 eine Vereinbarung zu schließen, in der Art, Umfang und Durchführung der Beseitigung und Ersatzlösung sowie die Kostenanteile zu regeln sind. Dies bedeutet in der Regel, dass je ein Drittel der Kosten der DB, dem Bund und dem Straßenbaulastträger zur Last fallen. Ist letzterer eine Gemeinde, kann dieses Drittel bis zu 70% nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden. Eine zusätzliche Förderung aus Städtebaumitteln ist nicht möglich. Eine erste Voruntersuchung mit der DB im Jahre 2005 ergab grundsätzlich, dass von der Verkehrsbelastung und den Schließzeiten her die Voraussetzungen für einen Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz vorliegen. Der zuständige Ausschuss wurde damals unterrichtet.

Seitdem wurde durch die Gemeinde eine erste Planskizze erstellt und der DB vorgeschlagen, als sinnvolle Vorstufe einer Ausführungsvereinbarung eine gemeinsame Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Die DB hat stets mündlich bekundet, dem näher treten zu wollen, sich aber trotz regelmäßigen Nachfassens letztlich noch nicht verbindlich geäußert. Mit Konkretisierung des Regionale Projekts „Sprung an die Sieg“ wurde Stück für Stück deutlich, dass dieses wie auch die planerische Lösung des Bahnübergangs unabdingbar miteinander verzahnt sind.

Daraufhin hat das Baudezernat die DB im Juli 2009 schriftlich aufgefordert, sich zeitnah verbindlich zu äußern. Dies führte letztlich zu einer Besprechung bei der Bezirksregierung (Verkehrsdezernat) am 27.10.2009 mit der DB-Netz. In dieser wurde der DB erneut verdeutlicht, dass man für den Fortgang des städtebaulichen Projekts „Sprung an die Sieg“ zumindest wissen müsse, ob (wenn vielleicht auch langfristig) ein Ersatz des Bahnübergangs kommt und wie er zumindest strukturell und von der Lage her aussehen kann. Diese Einschätzung wurde von der Bezirksregierung auch geteilt, die im übrigen auch auf das übergeordnete Ziel der Beseitigung von höhengleichen Übergängen verwies. Im Ergebnis sagten die Vertreter der DB-Netz zu, dass entgegen ihres ursprünglichen Vorschlags, eine Machbarkeitsstudie gemeinsam zu beauftragen, man der Gemeinde eine Muster-Planungsvereinbarung übersenden werde, die eine Planung nach HOAI bis mindestens Leistungsphase 2 (Vorplanung) und je nach Ausgang dessen bis Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) beinhalten soll.

Eine Bahnüberführung, also Unterführung der Brückenstraße, ist sicher kein ästhetisches, sondern vorrangig ein Zweckbauwerk. Die brutto-Baukosten einschl. Nebenkosten belaufen sich nach grober Schätzung auf 7 – 8 Millionen €. Das Bauwerk müsste als Ersatz für den heute höhengleichen Bahnübergang folgende Aufgaben erfüllen:

- Aufnahme des Durchgangsverkehrs als Nord-Süd-Verbindung in der Gemeinde und zwischen der L 87 und der L333/86 ohne Ziel an der Brückenstraße; also möglichst störungsfrei und flüssig alle Verkehre ohne Ziel oder Quelle im Bereich der Brückenstraße.
- Aufnahme des Ziel- und Quellverkehrs aus Norden und Süden zu den an der Brückenstraße liegenden Grundstücken, namentlich die laut Rahmenplan vorgesehene Stadtschiene als Parkplatz im Norden sowie die Einmündung Schulgasse.

Sofern wie in der bestehenden Planskizze gedacht ein Verschwenk der Brückenstraße nach Osten nötig wird, könnte das bestehende Profil des Eipbachs und der westlich davon gelegene Fahrbahnabschnitt der Brückenstraße zwischen Einmündung Schulgasse und jetzigem Bahnübergang u.U. durchaus einer städtebaulichen Neugestaltung zugeführt werden.

Bereits im Juli 2009 wurde in einem ersten Schritt ein Verkehrsplaner beratend zum Rahmenplan hinzugezogen. Eine erste denkbare Linienführung für eine Bahnüberführung wurde im APV am 25.08.2009 vorgestellt. Weitere Besprechungen machten eine gesonderte Beauftragung mit einem diesbezüglichen Konzept erforderlich. Dieses wird in der Sitzung aufgezeigt.

Der Auftrag an den Verkehrsplaner geht dahin, zunächst die Alternative aufzunehmen, dass wie ange-regt der Bahnübergang Brückenstraße für den motorisierten Verkehr gesperrt wird, und soll anhand dessen die voraussichtliche Verteilung der rund 7800 (Wert aus 2005) Fahrzeuge täglich auf das übrige Straßennetz aufzeigen. Ergänzend ist anzumerken, dass eine reine Fußgängerunterführung voraussichtlich nicht mit der angesprochenen Drittelfinanzierung erfolgen kann, weil sie kein vollwertiger Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs wäre. Diese wird regelmäßig nur dann angenommen, wenn ein Ersatz für alle Verkehrsarten in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang zur gegebenen Verkehrsachse geplant wird.

Der Verkehrsplaner soll im weiteren auf der Basis des Rahmenplans im aktuellen Stand und der be-stehenden Planskizze zur Bahnüberführung die denkbaren Varianten einer Verkehrsführung aufzei-gen, die die o.g. Funktionen erfüllen kann.

2.5 Zusammenhang Bahnüberführung Rahmenplan/Vorgehen

Aufgrund des sehr engen Zusammenhangs mit dem Projekt „Sprung an die Sieg“ einerseits und dem bereits sehr langen Planungsvorlauf zur Bahnüberführung andererseits ist eine wie auch immer gear-tete, haltbare Entscheidung erforderlich. Der Rahmenplan trifft langfristige Entwicklungsaussagen, die Planungssicherheit verschaffen sollen. Dementsprechend ist zwar nicht zwingend die kurzfristige bau-liche Umsetzung des Ersatzes für den Bahnübergang nötig (und wohl auch nicht möglich), aber eine langfristig-verbindliche Aussage, ob diese kommen soll oder nicht und wie dem Grunde nach deren Verkehrsführung möglich und gedacht ist.

Aufgrund der Fristvorgabe der Bezirksregierung konnte der Zuwendungsantrag Ende September 2009 nur in dem Zwischenstand des Rahmenplans, wie er dem APV am 25.08.2009 vorgelegt wurde, ein-gereicht werden. Mit Blick auf das Regionale Jahr 2010, die möglichst frühzeitigen Umsetzungen im Planabschnitt 1 (Siegauenplatz einschl. „Brückenschlag“ über den Eipbach) und den Fördermecha-nismus besteht bei der Regionale Agentur wie auch beim Zuwendungsgeber die Erwartungshaltung, dass der Rahmenplan Anfang 2010 beschlossen wird. Aus diesem Grund hat die Verwaltung auf die DB auch den Druck dahingehend entwickelt, die Planungsvereinbarung möglichst noch in 2009 zu schließen, damit in 2010 die Planung für den Bahnübergang gefertigt und somit dem Grunde nach in Umsetzungen des Rahmenplans ab 2011 ff. planerisch einbezogen werden kann, auch wenn der Ab-schluss eines Durchführungsvertrages nach Eisenbahnkreuzungsgesetz erst später liegen wird. Mit Schreiben vom 13.11.2009 hat die DB-Netz das von Ihr vorgeschlagene Muster einer Planungs-vereinbarung übersandt, der die Verwaltung inhaltlich durchaus zustimmen kann. Die DB beabsichtigt indes nicht, sich an den Kosten von geschätzt 100.000 € brutto (HOAI-Vorentwurf einschl. Vermes-sung und Bodengutachten) zu beteiligen. Noch vor Drucklegung dieser Vorlage wurde die DB-Netz nachdrücklich gebeten, diese Haltung zu überdenken.

Es bestehen mit Blick auf die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Brückenstraße nun-mehr folgende Möglichkeiten:

a) Diese Absicht wird nicht weiter verfolgt.

In diesem Fall müsste der Rahmenplan darauf aufbauen, dass die Verkehrsführung dort verbleibt wie sie ist. Ggf. wäre er zu überarbeiten und würde sich u.U. weiter von den Grundzügen des Wettbe-werbsentwurfs entfernen, was die Förderfähigkeit beeinträchtigen kann. Es ist derzeit noch nicht ab-sehbar, wie genau sich in der Bauleitplanung zur einer P+R –Anlage Nord (Stadtschiene) mit insge-samt rund 400 Stellplätzen und ggf. späterer Bebauungsoption eine leistungsfähige Erschließung zur Brückenstraße unmittelbar nördlich neben dem Bahnübergang darstellen lässt, weil in einem Bauleit-planverfahren die Erschließung und Verkehrsbelange selbstverständlich besondere Berücksichtigung zu finden haben (§ 1 Abs. 6 Nr. BauGB). Diese Thematik müsste auch dann gelöst werden, wenn man völlig unabhängig von dem Regionale-Projekt eine neue P+R-Anlage nach Gemeindeverkehrsfi-nanzierungsgesetz (wie bislang beabsichtigt) ohne jeden städtebaulichen Ansatz und Mehrbedarf bauen würde.

b) Die Absicht wird weiter verfolgt

In diesem Fall wäre die Beauftragung einer HOAI-Vorplanung bzw. Genehmigungsplanung der richtige Schritt. Dies zum einen deswegen, weil darauf die Rahmen- und Bauleitplanung hinsichtlich der Berücksichtigung der Verkehrsbelange aufbauen kann und zum anderen (bei bestmöglichem Verlauf) noch in 2010 klar werden könnte, wie die Umsetzung der Ersatzlösung technisch wie von der Verkehrsführung her aussehen kann.

Sofern man abwartet, bis seitens der DB-Netz eine Kostenbeteiligung zugesagt wird, verzögert sich dies auf ungewisse Zeit. Zwar kann das Zustandekommen einer Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz über § 6 auch auf Antrag eines Beteiligten „zwangsweise“ herbeigeführt werden. Aber auch der Zeitraum dieses Verfahrens ist nicht absehbar; ein Abschluss noch in 2010 ist mehr als unwahrscheinlich.

Sofern eine Kostenbeteiligung der DB an der Vorentwurfsplanung/Genehmigungsplanung unterbleibt, könnte diese noch in 2010 von der Gemeinde beauftragt werden. Im Falle einer späteren Ausführungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz werden diese Kosten nicht berücksichtigt. Eine Refinanzierung ist nur mittelbar über den 10%igen Verwaltungskostenzuschlag auf im Rahmen der Ausführung von der Gemeinde zu tragende Kosten möglich.

2.6 Themenkreise aus der Bearbeitung

Im Laufe der Bearbeitung des Rahmenplans, insbesondere seit Ende August 2009, haben sich einige Themenkreise und Problemstellungen herauskristallisiert, die zumindest zu bedenken und ggf. zu diskutieren und zu entscheiden sind. Diese Themenkreise sind zum Teil schon oben angesprochen, zum Teil auch nicht. Das Baudezernat hat dazu eine Übersicht erstellt, die als **ANLAGE 3** der Vorlage beigefügt ist. Sie beschränkt sich zunächst auf die Planabschnitte, die zeitlich prioritär im Zeitraum 2010-2013 liegen. Auch mit der ArGe wurden diese Themenkreise überwiegend schon angesprochen, zuletzt in einer eingehenden Besprechung am 21.10.2009 mit Ortsbegehung und am 05.01.2010.

2.7 Zeitliche Prioritäten

Aus einer eingehenden Besprechung mit der Regionale Agentur und der Bezirksregierung (Städtebauförderung) am 26.11.2009 ergab sich, dass das Land von einer stärkeren zeitlichen Konzentration der Regionale-Förderungsmittel ausgeht als bisher bekannt. Die Regionale bedeutet wie bekannt eine Bündelung und damit vorrangige Vergabe von Fördermitteln in einer bestimmten Region – für 2010 im Regierungsbezirk Köln. Nach Sichtung aller mit A-Stempel ausgestatteten Projekte hat sich nach Mitteilung der Bezirksregierung eine erhebliche Inanspruchnahme von Fördermitteln weit über 2010 und über die voraussichtlich verfügbaren Ressourcen herausgestellt. Angesichts der Gesamt-Finanzlage des Landes kann nach Lage der Dinge der Vorrang einer Förderung für das Gebiet der Regionale 2010 sich nur auf Maßnahmen erstrecken, die im Zeitrahmen bis 2013 zumindest begonnen sind. Das bedeutet nicht, dass spätere Maßnahmen aus dem demselben Projekt später nicht mehr gefördert werden können. Sie genießen dann allerdings nicht mehr den aus der Regionale folgenden „Vorrang“, sondern werden wie alle anderen städtebaulichen Förderanträge nach Maßgabe der jeweiligen Programme behandelt.

Daraus folgend war eine nicht unerhebliche Modifikation des Förderantrags notwendig. Es mussten die Maßnahmen mit dem dringendsten städtebaulichen Hintergrund/Bedarf und mit einer hohen Umsetzungswahrscheinlichkeit bis 2013 nach vorne gezogen werden. In der Zusammenfassung ist dies in **ANLAGE 4** dargestellt.

Es ist beabsichtigt, den Rahmenplan nach Beschlussempfehlung durch den Ausschuss noch im Februar in einer öffentlichen Bürgerinformation vorzustellen und die Ergebnisse daraus dem Rat am 01.03. 2010 mitzuteilen.

Sofern der Rahmenplan mit der Beschlussfassung des Rates im März seine endgültige Fassung und die Verwaltung die entsprechenden Aufträge erhält, können in enger Abstimmung mit der Regionale Agentur und dem Fördergeber unter dem Vorbehalt der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen die weiteren Schritte in der Planung und Umsetzung erfolgen. Die Verwaltung ist unter diesen Prämissen bestrebt, noch in 2010 die Ausführung des Siegauenplatzes beginnen zu lassen. Dies ist allerdings nur bei einem optimalen Ablauf möglich, den die Verwaltung schon wegen der Beteiligung diverser anderer Behörden nicht allein in der Hand hat.

Anlage(n)

Anlage 1 – Übersichtspläne

Anlage 2 – Anregungen der FDP-Fraktion

Anlage 3 – Übersicht Themenliste

Anlage 4 – Kosten- u. Finanzierungsübersicht