

Gemeinde Eitorf  
DER BÜRGERMEISTER

ANLAGE  
zu TO.-Pkt.

interne Nummer XV/0244/V

Eitorf, den 03.11.2021

Amt Dezernat II/Amt 60.4

Sachbearbeiter/-in: Karl-Heinz Sterzenbach, Christina Seifert

\_\_\_\_\_  
Bürgermeister

i.V.  
\_\_\_\_\_  
Erster Beigeordneter

**VORLAGE**  
- öffentlich -

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Bauen und Verkehr	11.07.2017
Ausschuss für Bauen und Verkehr	10.10.2017
Rat der Gemeinde Eitorf	11.12.2017
Ausschuss für Stadtplanung, Ortsentwicklung, Mobilität und Klimaschutz	16.11.2021
Ausschuss für Bauen und Sportstätten	17.11.2021

**Tagesordnungspunkt:**

Barrierefreier Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) in der Bahnhofsstraße  
Hier: Grundsatz- und Maßnahmebeschluss/Variantenbeschluss

**Beschlussvorschlag:**

Die Ablehnung der Herstellung des Benehmens nach StrWG für eine Kreisverkehrslösung durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird zur Kenntnis genommen.

Die bisherige und zukünftig darauf beruhende Vorgehensweise der Verwaltung zur Fortplanung des barrierefreien Umbaus als Einmündungslösung mit Linksabbiegerspur (Anlage 1 zur Vorlage) wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

## Begründung:

### 1 Allgemeines, Vorgeschichte

Die Vorlage dient der vollumfänglichen Sachstandsinformation der zuständigen Ausschüsse und als Ausblick auf das mit der weiteren Planung anzustrebende Bauziel. Vorbehalten bleiben die weiter erforderlichen eigentlichen Baumaßnahme-Beschlüsse anhand sich später konkretisierender Planungen.

Die Beratungsfolge ergibt sich aus §§ 8 Abs. 2 b), 9 Abs. 1 a) ZustO. Grundzüge der gemeindlichen Verkehrsplanung, auch zum ÖPNV, werden durch eine gemeindliche Tiefbaumaßnahme berührt, die im Fall ihrer Verwirklichung aufgrund des Bauvolumens in die Entscheidung des Rates fällt. Die aktuelle Vorlage zeigt den Werdegang einer **Grundsatzentscheidung zur Struktur der Verkehrslösung** auf. Für die Weiterführung werden die Gremien dann entsprechend dem Fortgang eingebunden.

Die in Rede stehende Tiefbaumaßnahme hat im Wesentlichen folgende Ziele:

- a) Beseitigung der Bestandsmängel durch Sanierung und barrierefreien Umbau des ZOB (letzteres gesetzlich gefordert) unter möglichst funktionaler Trennung der Verkehrsarten „motorisierter Individualverkehr (MIV)“ und „Öffentlicher Personen-Nahverkehr“ (ÖPNV).
- b) Nachhaltige Verbesserung der Aufnahme- und Ablaufkapazitäten sowie der Komfortmerkmale für den ÖPNV; Modernisierung der Informationstechnik; auch im Kontext mit dem SPNV.
- c) Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich der Einmündungslage Bahnhofstraße (L 333) und Schulgasse mit Schwerpunkt auf verbesserte Sicherheit und Minderung der Zäsurwirkung für Fußgänger bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Verkehrsqualität für den MIV (z.B. Wendemöglichkeit).
- d) Städtebauliche Aufwertung der Eingangssituation in den Zentralort.

Baulast und Eigentum sind auf der Planungsfläche verteilt, weil sie innerhalb einer nach StrWG festgesetzten Ortdurchfahrt einer Landesstraße liegt. Die Baulast liegt für die L 333 beim Landesbetrieb Straßen NRW – mit Ausnahme der Gehwege und Parkplätze (§§ 43, 44 Abs. 4 StrWG). Für die übrigen Flächen liegen Eigentum und Baulast bei der Gemeinde. Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen mit zwei unterschiedlichen Baulastträgern können nach § 44 Abs. 5 StrWG nur im gegenseitigen **Benehmen** durchgeführt werden. Dieses ist in der Regel durch eine schriftliche Vereinbarung zu dokumentieren. Diese wiederum bestimmt sich insbesondere zur Kostenverteilung nach den „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (ODR-Bund)“, die mit Erlass des Ministeriums für Verkehr NRW (III B 1-51-80/5) vom 10.04.2018 sinngemäß anzuwenden sind. Grundlegendes dazu regeln bei Kreuzungen wie hier auch die §§ 33 ff. StrWG. Je nach weiterer Abstimmung kommt hier ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren in Betracht, das dann auch Regelungen zur Kostenaufteilung trifft.

Unabhängig davon muss zunächst das Bauziel festgelegt werden.

Im Rechtssinne ist das „Benehmen“ zwar mehr als nur eine Anhörung, aber nicht ein notwendiges Einverständnis/Zustimmung. D.h., aus sachlichen Gründen kann sich der Anfragende über das fehlende Benehmen hinwegsetzen. Allerdings werden dann die notwendigen Verfahren (Plangenehmigung, Vereinbarung) erschwert und ggf. rechtswidrig. De facto ist das Benehmen hier also der Zustimmung gleichzusetzen.

Eine funktional-homogene Neulösung des ZOB Bahnhofstraße **unter Einbindung der L 333** kann also

nur im Benehmen mit dem Landesbetrieb als zweiter Baulastträger erfolgen. Eine Benehmens-Herstellung mit dem Rhein-Sieg-Kreis ist nicht erforderlich. Allerdings erleichtert diese eine den Zielen der Maßnahme entsprechende Regelung des Verkehrs, die auch in die Bauplanung reflektiert – ähnlich wie Belange des ÖPNV.

## 2 Planungsgang

Wie aus den o.g. Beratungen bzw. Vorlagen bekannt, hat die Verwaltung frühzeitig die Abstimmung mit den Beteiligten eingeleitet – und zwar

- auf der Basis einer Einmündungslösung mit neuer Linksabbiegerspur, die im Wesentlichen die heutige Struktur übernimmt (nachfolgend **LA-Lösung**) und
- gleichermaßen auf der Basis eine **Kreisverkehrslösung**, die eine andere Struktur als die der letzten Jahrzehnte bedeutet, namentlich eine Änderung der Vorfahrtregelung (nachfolgend **KV-Lösung**).

2017 konnte das Benehmen mit dem Landesbetrieb zur Kreisverkehrslösung nicht erreicht werden. Die Benehmens-Absage wurde gestützt durch den Rhein-Sieg-Kreis (Straßenverkehrsamt/Polizei). Wie 2017 in den Vorlagen berichtet wurden das Fehlen bzw. die Nichterfüllung eines Sicherheits-Audits sowie die fehlende Achsenzentralität eines KV als durchschlagende Verwerfungsmerkmale angeführt und daher ein Benehmen nur für die Einmündungslösung in Aussicht gestellt.

Gleichwohl haben Ausschuss und Rat 2017 letztendlich die Einschätzung der Verwaltung, es lohne sich durchaus, die KV-Lösung (auch) weiter zu verfolgen, geteilt. Zusammengefasst führte dies zu folgender Beschlusslage (Rat 11.12.2017):

- Einmündungslösung bis auf weiteres übernehmen,
- gleichermaßen die vorgestellte Kreisverkehrslösung planerisch so vertiefen, dass die Bedenken der Fachbehörden möglichst abgearbeitet werden können,
- Grunderwerb vermeiden,
- sodann, ggf. nach einem Sicherheitsaudit, Vorlage für eine endgültige Grundsatzentscheidung.

Dementsprechend wurde vorgegangen. Nach Abstimmung mit dem Fachplaner konnte im Frühjahr 2018 ein Auditor beauftragt werden, der **beide** Lösungen untersuchte. Nach einer Ortsbesichtigung im August 2018 wurde Anfang Januar 2019 die erste Fassung des Audit-Berichts vorgelegt. Es ergaben sich Verständnis- und Sachverhaltsnachfragen der Verwaltung, die schließlich im April beantwortet und mit der im September 2019 vorgelegten Schlussfassung berücksichtigt wurden. Danach, teils unter Erschwernissen durch die Corona-Maßnahmen, wurden in der Planung, wie jetzt vorgelegt, alle relevanten Aspekte des Audits abgearbeitet.

Die voraussichtlichen Kosten der Maßnahme belaufen sich einschließlich Planungskosten auf 1,3 bis 1,5 Mio. € brutto. Wie aufgezeigt, ist eine Kostenteilung nach Maßgabe des StrWG/der ODR durch Vereinbarung oder Plangenehmigung anzustreben. Erste Erkundungen beim Träger der ÖPNV-Förderung (NVR) zeigen eine grundsätzliche Förderfähigkeit mit einer Quote von 90 %. Wie hoch der nicht geförderte, also nicht ÖPNV-bezogene Anteil der Flächen sein wird, hängt auch davon ab, ob Flächen **ausschließlich dem ÖPNV** dienen oder kombiniert dem allgemeinen Verkehr. Auch deswegen ist zunächst das Bauziel zu klären. Für eine Fahrgastinformation liegt eine Anmeldung/Förderzusage i.H.v. 57.400 € bereits vor. Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass der Gemeindehaushalt voraussichtlich nur mit einem Anteil zwischen 10 und 60% der Baukosten belastet wird.

### 3 Aktueller Stand

Den aktuellen und für die Vorlage maßgeblichen Stand zeigen

- Anlage 1 –** Plan LA-Lösung  
**Anlage 2 –** Plan KV-Lösung, jeweils wie im Beteiligungsverfahren Februar 2021 vorgelegt und  
**Anlage 2a und 2b –** KV-Lösung; Detail Schleppkurven bei Zufahrt in Kreis aus West mit verstärktem Verschwenk

Im Februar 2021 konnte das Gesamtergebnis zu beiden Lösungen in eine erneute Beteiligung der Fachbehörden einmünden. Wegen der Corona-Maßnahmen erschien eine Präsenz-Erörterung untunlich. Es wurde daher das schriftliche Beteiligungsverfahren gewählt mit einer Rückäußerungsbitte bis zum 31.05.2021, wobei die aus Sicht der Verwaltung immer noch überwiegenden Vorteile der Kreisverkehrslösung betont und um Zustimmung dazu gebeten wurde; siehe

**Anlage 3** Schreiben der Verwaltung vom 24.03.2021.

Bis zum 11.06.2021 lagen die Rückäußerungen vor. In der Sache lassen sich diese wie folgt zusammenfassen (*kursiv = Kurzhinweise der Verwaltung*):

#### 3.1 Rhein-Sieg-Kreis Anlage 4 – Gemeinsame Stellungnahme vom 31.05.2021

##### Verkehrsregelung/-planung

- **KV-Lösung nicht zustimmungsfähig.** Der Mittelpunkt des Kreisverkehrs liegt nicht in der (Ost/West) Fahrbahnachse. Nach dem einschlägigen Merkblatt sind Zufahrten möglichst senkrecht an die Kreisfahrbahn heranzuführen. Die Ablenkung der West-Ost-Fahrtrichtung ist zu gering, um möglichst geringe Geschwindigkeiten zu bewirken.

Abhilfe: Unter Grunderwerb die Kreisfahrbahn nach Süden verlegt zentrieren.

*Siehe dazu Anlage 1; Seite 4 f. Das Merkblatt ist eine Ergänzung der **Richtlinie** für die Anlage von Stadtstraßen. Die zitierte Ziff. 3.4 Merkblatt erklärt „möglichst senkrecht“ mit „die Straßenachsen sollen möglichst radial auf dem Kreismittelpunkt gerichtet“ sein. Dem wurde nachgegangen: Die **Detailpläne 2 a und 2 b** zeigen die nach Lage der Dinge unter Änderung des Gehwegs auf 2,50 m Breite **größtmögliche senkrechte Ausrichtung auf den Kreismittelpunkt**. 2 b zeigt für LKW und Busse einen starken Verschwenk, der besonders für Fahrgäste des ÖPNV nachteilig ist. Für PKW zeigt 2a kaum Effekte. Folglich erweist sich die stärkere senkrechte Ausrichtung als **überwiegend nachteilig** und wurde daher nicht in den Gesamtplan übernommen. Der **Innenring** soll Ziff 3.3 des Merkblatts folgend mit einer Querneigung von 2,5 % nach außen und mit einem Bord von 4- 5 cm Höhe von der Kreisfahrbahn abgesetzt werden. Dadurch wird ein Überfahren („Schneiden“ der Fahrbahn) durch PKW verhindert. An der Fahrbahn-Einmündung Schmidtgasse wird der Kreisbahn folgend ein 4 – 5cm hoher Bord angebracht sowie ein „Hochbord-Kap“ Ecke Schmidtgasse. Dadurch werden Fahrzeuge rechtsseitig in den Radius „gezwungen“. Durch diese Änderungen werden zweispurige Fahrzeuge von West kommend im Sinne des Merkblatts **ausreichend verschwenkt**. Ausreichend deswegen, weil dessen Sichtbeziehung auf den Kreisverkehr und den FGÜ **uneingeschränkt** ist.*

- Es soll an allen Armen des KV ein FGÜ angelegt werden (aus Merkblatt).

*Es trifft zu, dass die Planung dies nur am östlichen Arm vorsieht. Das Abweichen vom „Soll“ hat sachliche Gründe: Beim Kreisverkehr ist ein FGÜ am nördlichen Arm unzumutbar, weil dort eine Kreisfahrbahn liegt und die Fußgänger mit Ziel „Bahnsteige“ über den FGÜ Schulgasse geführt werden sollen. Fußgängerquerungen am westlichen Arm sind unerwünscht und unzumutbar. Fußgänger aus*

Osten/Schmidtgasse sollen am östlichen Arm kreuzen; Fußgänger aus Westen an einem neuen FGÜ vor der Biostation. Ein FGÜ am Arm „Schmidtgasse“ (nur Anliegerverkehr) ist entbehrlich; durch eine Aufpflasterung an der Einmündung soll der Gehweg Bahnhofstraße als „durchgehend“ betont werden.

- LA-Lösung zustimmungsfähig.

## ÖPNV

- Beide Varianten mit aktuellem Betriebskonzept kompatibel.

- Beide Varianten keine Reserven, z.B. für eine neue Anbindung RE9-Ruppichteroth-Much  
*Dies trifft zu. Auf oder unmittelbar an der Planungsfläche sind diese Reserven derzeit unmöglich zu erschließen. Wenn der genannte Planfall konkret wird, wäre ein „Nordflügel“ des ZOB auf der „Stadtschiene“ nördlich der Bahntrasse in Erwägung zu ziehen.*

- KV-Lösung nicht zustimmungsfähig.

- Kreisverkehr wegen Flächenverlust ZOB bedenklich.

*Es trifft zu, dass grob 1/3 der KV-Fläche für den fließenden Verkehr benötigt wird und insoweit zu Minderfläche im eigentlichen ZOB führt. Gleichwohl schadet das nicht der Kompatibilität (s.o.). Zudem ist fast die komplette nordöstliche Hälfte des KV Bewegungsraum für Busse – unter Vorfahrt, weil ja im KV befindlich.*

- Ausfahrt Richtung Markt ist für Gelenkbusse kritisch.

*Dies trifft zu. Allerdings ist der erste schwierige Lenkvorgang (Ausschwenken nach links um die Mittelinsel und enge Rechtskurve um die Mittelinsel herum) **in beiden Varianten nahezu identisch**. Die Schleppkurven wurden geprüft und berücksichtigt.*

- LA-Lösung zustimmungsfähig.

- Busbahnhof (2.4 der Anlage 2), Engstelle und Modifizierung der Bussteige.

*Diese Details sind nicht grundlegend, betreffen zum Teil die schon oben erläuterten Frage der Reserven und können im Zuge der weiteren Planung bei beiden Varianten noch mit dem ÖPNV-Träger erörtert/gelöst werden.*

### 3.2 Landesbetrieb Straßen NRW – Anlage 5 (eMail vom 11.06.2021)

- Kreisverkehr nicht zustimmungsfähig; nur wenn zentriert in die Achse der L 333, also verlagert nach Süden.

*Dies ist nur durch Grunderwerb zum Nachteil des denkmalgeschützten Anwesens möglich. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit hier zu verwerfen.*

- Gefährdungspotenzial Fußgängerquerung bei Einmündungsvariante wird gesehen und Lösung über Lichtsignalanlage Fußgängerüberweg empfohlen.

*Die KV-Lösung kombiniert die geänderte Vorfahrt im KV und den starken Verschwenk der (sichtbehinderten) Ost-West-Fahrt mit dem FGÜ und bewirkt so **ohne Signalisierung** eine deutliche Verlangsamung dieser Fahrtrichtung. Aus Fahrtrichtung Westen zeigt sich dem Fahrzeugführer schon von weitem ein Kreisverkehr mit leichtem Verschwenk und der FGÜ.*

- Verschiedene Detail-Bedenken.

*Sind zum Teil schon angesprochen, siehe FGÜ Westzufahrt. Schleppkurven sind nicht eingezeichnet, aber geprüft.*

- Im Ergebnis Präferenz LA-Lösung in der Fassung 2017 vor Audit.

#### 4 Zusammenfassung

Für die KV-Variante war also mit dem notwendigen Benehmen des Landesbetriebes nicht zu rechnen. Tragendes Argument ist die fehlende Achsenzentralität, die ohne Grunderwerb und baulichen Eingriff in ein Denkmal nicht erreichbar ist.

Für die LA-Variante wurde das Benehmen in Aussicht gestellt; Details dazu erscheinen lösbar.

Die Verwaltung favorisiert(e) nach wie vor, namentlich aus den Gründen der **Anlage 3 und mit den oben bei 3.1 beschriebenen Änderungen**, die KV-Lösung gemäß **Anlage 2 mit dem Detail aus a/b**, also Kreisverkehr mit sechs Haltestellen nach Audit und mit der aktuellen Änderung zur Fahrbahn L 333 von Westen.

Gleichwohl erscheint die LA-Lösung vertretbar und machbar, erreicht allerdings in einigen Punkten nicht die eingangs geschilderten Zielsetzungen, insbesondere nicht die Trennung MIV/ÖPNV **ohne** Verlust der Wendemöglichkeit für alle Fahrzeuge sowie Verringerung der Geschwindigkeit insbesondere am FGÜ ohne LSA-Betrieb. Angesichts einiger funktionierender Beispiele achsenversetzter KV in der Region (z.B. Waldbröl, Siegburg), bei denen vergleichbare Bedenken nicht bekannt sind, fiel der Verzicht auf die Vorteile der KV-Lösung schwer.

Es bestand also Mitte Juni 2021 eine unterschiedliche Haltung zweier öffentlicher Straßenbaulastträger (und der Straßenverkehrsbehörde). Zur Lösung dieser Situation findet sich weder im StrWG noch in den ODR eine spezielle Regelung. Für einen solchen Fall kommt die Vorlage an die den **beiden** Beteiligten vorgesetzte Aufsichtsbehörde in Betracht – im Rahmen der Straßenaufsicht gemäß §§ 53 ff. StrWG. Nach deren Maßgabe ist dies das für das Straßenwesen zuständige Landesministerium, also das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. In Abstimmung mit dem zuständigen Referat III B 1 wurde diesem der Vorgang mit allen Unterlagen und Hinweis auf hier anstehende Entscheidungen am 09.09.2021 zugeleitet mit der Bitte um Benehmensherstellung bzw. aufsichtsrechtliche Stellungnahme zur KV-Lösung, damit diese in den Beratungsgang im November 2021 einbezogen werden kann.

Am 03.11.2021 ging per Email die Antwort des Ministeriums ein (**Anlage 6**). Unter Bekräftigung der bisher bekannten Positionen der beteiligten Behörden wird mitgeteilt, dass das Benehmen zur KV-Lösung **nicht hergestellt werden kann** und diese Entscheidung **abschließend** ist.

Nach Sach- und Rechtslage scheidet daher die KV-Lösung **für den weiteren Planungsgang aus** und ist die LA-Lösung zu verfolgen. Die Verwaltung wird dementsprechend vorgehen. Im Haushalt 2022 sind für die weitere Planung 100.000 € angesetzt. Anlässlich dieser wird auch geprüft, ob unter Einbeziehung des ehemaligen DB-Empfangsgebäudes und dessen Vorplatz eine Verbesserung der Aufnahmekapazität erreicht werden kann. Wie bekannt, hat der Rat beschlossen, zwecks Neubau des Rathauses in Kombination mit der Neulösung einer P&R-Anlage an der Brückenstraße/Schulgasse auch diesen Bereich von der DB möglichst zu erwerben. Dem wird nachgegangen.

Bei störungsfreiem Verlauf können in 2022/2023

- die Genehmigungsplanung erstellt,
- die Vereinbarung nach dem StrtWG/OD-Richtlinie verhandelt und geschlossen,
- das konkrete Förderverfahren (woraus sich dann auch die Kostenanteile ergeben) durchgeführt,
- die Maßnahmebeschlüsse herbeigeführt und
- die Ausschreibung durchgeführt

werden, so dass unter Berücksichtigung einer sorgfältigen Vorbereitung der äußerst komplexen Baustellen-Verkehrsführung ein Baubeginn zwischen Ende 2024 und Mitte 2025 denkbar ist.

Anlage(n)
-----------

- Anlage 1: Plan LA-Lösung
- Anlage 2: Plan KV-Lösung
- Anlage 2a/2b: KV-Lösung
- Anlage 3: Schreiben der Verwaltung vom 24.03.2021
- Anlage 4: Gemeinsame Stellungnahme vom 31.05.2021 (Rhein-Sieg-Kreis)
- Anlage 5: E-Mail vom 11.06.2021 (Landesbetrieb Straßen NRW)
- Anlage 6: Antwort des Ministeriums vom 02.11.2021