

Sitzungsvorlage-Nr. 66/1179/XVI/2016

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss	24.02.2016	öffentlich

Tagesordnungspunkt: 5**K 37n Neuführung Hüngert bis zur L 390****- Sachstandsbericht****Sachverhalt:**

Das Bauvorhaben K 37n Neuführung Hüngert bis zur L 390 wurde zuletzt in der Sitzung des Nahverkehrs- und Straßenbauausschusses am 25.10.2015 thematisiert.

Die Großbaumaßnahme K 37n Neuführung Hüngert bis zur L 390 dient zur leistungsfähigen Erschließung des geplanten Gewerbegebietes „Kaarster Kreuz“ einhergehend mit der Verlagerung des heutigen IKEA - Einrichtungshauses. Aus diesem Grunde hatte sich die Stadt Kaarst im Jahr 2009 dem Kreis gegenüber verpflichtet, das Planungs- und Baurecht für die K 37n zu schaffen sowie den erforderlichen Grunderwerb für den Straßenbau uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen. Der Bebauungsplan Nr. 93 K37n – Büttgen – ist die planungsrechtliche Grundlage für die Großbaumaßnahme.

➤ Straßenbauliche Darstellung der Baumaßnahme

Durch den Straßenneubau der K 37n soll das vorhandene Straßensystem mit dem höhengleichen Bahnübergang an der Siemensstraße (K 37alt), dem Knotenpunkt L 390/K 37 und die Autobahnanschlussstelle „Holzbüttgen“ an der BAB A57 entlastet bzw. ertüchtigt werden. Das Ziel der Baumaßnahme ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsqualität des Straßennetzes auch unter den Bedingungen der zu erwartenden Verkehrsmengensteigerungen durch die geplanten Gebietsentwicklungen und Infrastrukturentwicklungen im Stadtgebiet Kaarst.

Für die L 390 im Abschnitt zwischen der West- und Ostrampe der Autobahnanschlussstelle „Holzbüttgen“ bedeutet die zukünftige Nutzungs- und Verkehrsentwicklung eine deutliche Belastungssteigerung. Um diese Verkehrsbelastungen leistungsfähig abwickeln zu können, wird die L 390 mit ihren Knotenpunkten entsprechend ausgebaut. Das Verkehrskonzept sieht zwischen den Einmündungen Westrampe und K 37n einen durchgehenden fünfstreifigen

Straßenquerschnitt mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und innenliegender, wechselseitiger Linksabbiegespur vor.

Zur Entlastung des Knotenpunktes L390/K37alt/Gümpgesbrücke entfallen wesentliche Linksabbiegeströme an dem Knotenpunkt, so dass die Anzahl der Konfliktpunkte reduziert wird und die Kapazitäten für andere Verkehrsströme steigen. Der neue Knotenpunkt L 390 / K 37n wird die wesentliche Verbindungsaufgabe zwischen der L 390 und dem geplanten Gewerbegebiet „Kaarster Kreuz“ übernehmen. Aus Leistungsfähigkeitsgründen entfällt an diesem Knotenpunkt die Linksabbiegemöglichkeit von der K 37n in Richtung Neuss bzw. zur Autobahn-Ostrampe. Diese Verkehrsbeziehung wird weiterhin über den höhengleichen Bahnübergang Gümpgesbrücke abgewickelt werden.

Durch die Neuordnung der Verkehrsbeziehungen (Entzerrung und Entflechtung der Verkehrsströme) werden der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit deutlich verbessert. Darüber hinaus werden durch den mehrspurigen Ausbau, sowohl der K 37n als auch der L 390, die Wartezeiten an den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten signifikant verringert.

Der Regelquerschnitt der L 390 und der K 37n sehen wie folgt aus:

K 37n:

Anzahl der Fahrstreifen:	2 x 3,75 m
Bankette:	1 x 1,50 m
Grünstreifen:	1 x 3,00 m
Rad- und Gehweg:	1 x 2,50 m
Bankette:	1 x 0,50 m

L 390 (in geschlossener Ortslage)

Anzahl der Fahrstreifen:	4 x 3,25 m
Gehweg:	1 x 2,00 m
Rad- und Gehweg:	1 x 3,00 m
Bankette:	1 x 0,50 m

Insgesamt 8 Knotenpunkte/Einmündungen werden im Zusammenhang mit dieser Maßnahme neu gestaltet bzw. angepasst. Alle Knotenpunkte werden signalisiert und steuerungstechnisch miteinander gekoppelt, so dass die geforderte Leistungsfähigkeit erreicht wird.

Die L 390, der Nordkanal und die Regiobahn werden zukünftig durch eine höhenungleiche (planfreie) Kreuzung gequert. Dies geschieht in Form einer 3-feldrigen Brücke mit einer lichten Weite von 72,00 m und einer Breite von 13,00 m versehen mit von der Stadt Kaarst beauftragten gestalterischen Elementen.

Der Überbau wird als 6-stegiger Plattenbalkenquerschnitt mit einer Konstruktionshöhe von 1,40 m konzipiert. Der neue Überbau wird in Spannbetonbauweise, die Unterbauten in Stahlbetonbauweise hergestellt. Alle luftseitigen Betonflächen werden in Sichtbeton ausgeführt.

Die Stützweiten des 3-feldrigen Bauwerks ergeben sich in Abhängigkeit der unterführten Bahnstrecke, des Nordkanals, des neuangelegten Geh- und Radweges und der Neersener Straße zu 25,00 m - 23,20 m - 25,00 m. Hierbei ist die Pfeilerstellung und die Pfeileranzahl derart gewählt worden, dass die Eingriffe im Bereich des zukünftigen Bodendenkmals Nordkanal möglichst gering ausfallen.

Das anfallende Oberflächenwasser der K 37n wird im gesamten Bereich in Rinnen gesammelt und über Straßenabläufe dem neuen Regenwasserkanal, der in der Fahrbahn verläuft, zugeleitet.

Südlich des Nordkanals wird eine neue Regenwasserbehandlungsanlage errichtet. Die Regenwasserbehandlungsanlage setzt sich aus einem Regenklärbecken und einem Versickerungsbecken zusammen.

Nördlich der L 390 wird im „Ohr“ die zweite Regenwasserbehandlungsanlage errichtet. Das anfallende Oberflächenwasser der Verkehrsflächen wird ebenfalls in Rinnen gesammelt und über Abläufe dem neuen Kanal zugeleitet. Dieser mündet im Regenklärbecken, wo das Wasser dann über die belebte Bodenzone versickern kann.

➤ Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten der bisher größten und sicher einer der bedeutendsten Straßenbaumaßnahme des Kreistiefbauamtes betragen 15,0 Mio. €. Hiervon sind 2,0 Mio. € Grunderwerbskosten und 13,0 Mio. Baukosten. Die Finanzierung und Kostenaufteilung sieht wie folgt aus:

▪	Kreis (60%)	9,0 Mio. €
▪	Stadt Kaarst (20%)	3,0 Mio. €
▪	IKEA (20%)	3,0 Mio. €

➤ Baufortschritt

Anfang März 2015 ist der Baubeginn für den Neubau der K 37n erfolgt. Die Arbeiten für den Straßen- und Kanalbau, die Entwässerungsanlagen, das Brückenbauwerk, die Stützwände und die Lichtsignalanlagen verliefen bis dato zügig und reibungslos. Gemäß dem ursprünglichen Bauzeitenplan ist der Baufortschritt entsprechend gegeben. Die Gesamtbauphase wird wie geplant 20 Monate betragen, so dass mit der Fertigstellung und Verkehrsfreigabe im November 2016 gerechnet werden kann.

Folgende Arbeiten sind fertig gestellt:

- (1) Der Bau des südlichen Regenklärbeckens mit nachfolgendem Regenversickerungsbecken ist abgeschlossen
- (2) Die Verlegung des neuen Regenwasserkanals in der K 37n ist abgeschlossen
- (3) Die tiefbautechnischen Arbeiten zur Verbreiterung der L 390 auf der nördlichen Seite sind abgeschlossen
- (4) Der Anschluss der Rampe der K37n an die L 390 ist bis auf die Asphaltdeckschicht fertig gestellt
- (5) Die tief- und signalbautechnischen Arbeiten an der östlichen Autobahnanschlussstellenrampe sind abgeschlossen.
- (6) Die tiefbautechnische Arbeiten an der westlichen Autobahnanschlussstellenrampe sind fertig gestellt. Die dortigen signalbautechnischen Arbeiten stehen noch aus.
- (7) Die Herstellung der Brückenwiderlager nördlich + südlich der L 390 sind abgeschlossen
- (8) Der Einbau der Asphalttragschichten und Asphaltbinderschichten im Zuge der K 37n sind abgeschlossen

Straßenbau:

Derzeit wird der Anschluss der neuen Kreisstraße (K37n) an die alte K 37 (Siemensstraße) hergestellt. Des Weiteren ist noch der Bau des nördlichen Regenversickerungsbeckens in der Ohrenrampe erforderlich, wo derzeit schon die Konturen des zukünftigen Beckens zu erkennen sind. Daran anschließend erfolgt der Umbau des Knotenpunktes Gumpesbrücke / L390 / Regiobahn K 37 (Siemensstraße).

Brückenbau:

Die Herstellung der beiden Brückenwiderlager sowie die Tiefgründungen der vier Brückenpfeiler mit Bohrpfählen sind seit kurzem abgeschlossen. In den beiden Widerlagern sind zusammen rund 520 Kubikmeter Beton verbaut worden. Es wurden in den letzten Wochen insgesamt vier Betonpfeiler hergestellt, die 15,25 m tief in den Boden einbinden und einen Durchmesser von 1,80 m haben. Die Pfahlkopfplatten für die Brückenpfeiler werden zurzeit eingeschalt und gegossen. Sie sind das Fundament für die vier Brückenpfeiler und die Bohrpfähle, die als Gründung dienen. Die Fertigteile (16 Längsträger mit einer Länge von bis zu 25,00 m) für die Brückenüberbaumontage werden im April des laufenden Jahres mit zwei großen Kränen unter Vollsperrung (3-4 Tage) der L 390 eingebracht. Anschließend erfolgt der Ortbetonausbau der Brückenüberbaus. Das Brückenbauwerk wird im April/Mai 2016 somit konkret Gestalt annehmen.

Darüber hinaus laufen zurzeit parallel die umfangreichen Arbeiten zur Verbreiterung der L 390 auf der Südseite. Die Spundwände entlang des Nordkanals sind bereits eingebracht, so dass zurzeit die Sichtbetonvorsatzschale hergestellt werden kann.