

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS

KREISTAGSFRAKTION IM RHEIN-KREIS NEUSS

www.die-spd-kreistagsfraktion.de



SPD-KREISTAGSFRAKTION | PLATZ DER REPUBLIK 11 | 41515 GREVENBROICH

SPD-Kreistagsfraktion
Fraktionsgeschäftsstelle

An den
Vorsitzenden des
Mobilitätsausschusses
Herrn Erhard Demmer
Kreisverwaltung
41460 Neuss

Willy-Brandt-Haus
Platz der Republik 11
41515 Grevenbroich

Tel: 02181 / 2250 20

Fax: 02181 / 2250 40

Mobil: 0173 / 7674919

Mail: kreistagsfraktion@
spd-kreis-neuss.de

18. Januar 2021

Sachstandsberichte zu verschiedenen Themen

Sehr geehrter Herr Demmer,

wir bitten Sie, Sachstandsberichte zu den folgenden Themen auf die Tagesordnung der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 4. Februar 2021 zu nehmen:

- Sachstand Baumaßnahme AS Delrath und sechsspuriger Ausbau der A57 zwischen AK Neuss-Süd und AK Köln-Nord
- Sachstand Instandhaltung bzw. Neubau Fleher Brücke auf der A46
- Zeitplan für den Ausbau weiterer LKW-Stellplätze der Raststätte Vierwinden an der A46 in Fahrtrichtung Jüchen
- Sachstand Fahrbahnerneuerung der B9 zwischen Dormagen und Neuss unter Berücksichtigung evtl. abschnittsweiser Vollsperrung oder Teilsperierung mit Umleitungsmaßnahmen
- Sachstand "Revier-S-Bahn", insbesondere Umwandlung der RB39 in eine S-Bahn
- Finanzierung des Verkehrsprojekts "Westspange" im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Köln. Sind dazu Mittel aus dem Strukturstärkungsgesetz vorgesehen?
- Sachstand Bau von Radschnellwegen im Rhein-Kreis Neuss (Neuss- Düsseldorf-Monheim und andere)

Mit freundlichen Grüßen

Udo Bartsch
Vorsitzender

Horst Fischer
sachkundiger Bürger

Geschäftsstelle:

Frau Brigitte Baasch, Referentin

Mail: brigittebaasch.ktf@t-online.de

Frau Gaby Schillings, Mitarbeiterin

Mail: gabyschillings.ktf@t-online.de

Kontoverbindung:

Sparkasse Neuss

IBAN: DE8730550000059111054

BIC: WELA DE DN

Öffnungszeiten:

Montag bis Donnerstag
von 8:00 bis 15:00 Uhr



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

VORLAGE
17/4224

A11

17 . November 2020
Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1026

50. Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. November 2020
Bericht der Landesregierung
„Brücke Flehe“

Anlage: Vorlage

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich zur o.g. Sitzung des Verkehrsausschusses
den Bericht zu „Brücke Flehe“.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst MdL

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732

50. Sitzung des Verkehrsausschusses

Bericht zu TOP

„Brücke Flehe“

Die Sanierung der Fleher Brücke im Zuge der Bundesautobahn A 46 zwischen Düsseldorf-Bilk und Neuss-Uedesheim geht schneller voran als geplant. Noch in diesem Jahr werden die Arbeiten in dem Tragwerk unter der Fahrbahn abgeschlossen, so dass in beiden Fahrtrichtungen je zwei Fahrspuren für den uneingeschränkten Pkw- und Lkw-Verkehr freigegeben werden können.

Die Nutzung von zwei uneingeschränkten Fahrstreifen je Richtung und Seite ist für den Verkehrsfluss deutlich günstiger, als die aktuelle 3+1-Verkehrsführung mit der erforderlichen Mittelstreifenüberfahrt, bei der drei eingeengte Fahrstreifen auf einer Brückenseite geführt werden, um auf der anderen Seite arbeiten zu können. Die neue Verkehrsführung lässt den Verkehr flüssiger rollen – und schont gleichzeitig das Bauwerk.

Gleichwohl hat das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die Planungen für einen Ersatzneubau der Brücke Düsseldorf-Flehe bereits angeordnet.

Dem Verkehrsministerium war es wichtig, diesen Vorgang noch anzustoßen, bevor die Verantwortung für den Autobahnbau am 1. Januar 2021 auf die Autobahn GmbH des Bundes übergeht. Das Ministerium geht davon aus, dass auch die Autobahn GmbH die dann in ihrer Zuständigkeit liegende Planung mit entsprechendem Engagement weiter vorantreiben wird.

Hintergrund sind insbesondere die zahlreichen Schädigungen an den Querrahmen, grundsätzliche Material- und Fertigungsmängel der Stahlkonstruktion sowie nicht prüfbare Seilverankerungen des Haupttragwerks.

Für die Brücke (Baujahr 1979) wurde ein Baustahl der seinerzeit üblichen Sorte St 52 nach DIN 17100 verbaut. Die Konstruktion und Ausbildung im Detail sowie die Verarbeitung entsprach dem damaligen Wissensstand und der Vorschriftenlage. Der verbaute Stahl entspricht jedoch nicht mehr den heutigen Anforderungen, auch die Bauteilverbindungen weisen erhebliche Defizite auf und sind aus heutiger Sicht nicht ermüdungssicher ausgebildet.

Die vorhandene Materialqualität mit nur eingeschränkt schweißgeeignetem Baustahl sowie der Art und Weise der Ausführungsqualität sämtlicher Schweißknoten und Kreuzungspunkte von Bauteilen lässt keine reguläre Einschätzung der Ermüdungsfestigkeit und damit der Lebensdauer der vorhandenen Strombrücke zu. Eine Bemessung oder Nachrechnung der vorhandenen Tragkonstruktion ist insbesondere in Bezug auf die Materialermüdung nur bedingt möglich.

Vor diesem Hintergrund wird die zeitnahe Planung eines Ersatzneubaus erforderlich. Ziel muss es sein, die vorhandene Brücke bis zu diesem Ersatzneubau verkehrssicher nutzbar zu halten. Hierzu ist eine dauerhafte Entlastung des Bestandsbauwerkes notwendig. Das Expertengremium aus externen Gutachtern, Vertretern des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geht nach heutigem Stand davon aus, dass das Bestandsbauwerk mit der jetzt vorgesehenen 2+2-Verkehrsführung bei laufender Überwachung bis zur Verfügbarkeit des Ersatzneubaus sicher betrieben werden kann. Nach den neusten Erkenntnissen des Expertengremiums besteht Einigkeit darüber, dass es technisch nicht möglich ist, die Brücke so instand zu setzen, dass die Brücke wieder dauerhaft für den sechsstreifigen Verkehr freigegeben werden kann.

Nach aktuellem Stand kann die Brücke bis zum Neubau auch weiterhin von Schwerlastverkehr und Spezialtransporten befahren werden.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR · 45801 Gelsenkirchen

Rhein-Kreis Neuss
Landrat Hans-Jürgen Petrauschke
Lindenstraße 10
41515 Grevenbroich

Ihre Anfrage vom 02. Dezember 2020/ S-Bahn Rheinisches Revier/ SPD-Fraktion/ Fraktion Bündnis 90 Die Grüne

Sehr geehrter Herr Landrat Petrauschke,
Sehr geehrter Herr Brügge,

vielen Dank für Ihre Mail bezüglich der Anfrage der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 2. Dezember 2020. Gerne unterstützt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Nahverkehr Rheinland bei der Beantwortung der Fragen:

1. Wie ist der Sachstand der vor gut einem Jahr im Kreistag beschlossenen Machbarkeitsstudie zur Weiterentwicklung der RB39 von Düsseldorf Hbf bis Bedburg mit Abzweigung in Bedburg nach Jülich und Aachen?

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Nahverkehr Rheinland (NVR) haben Ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt, die Machbarkeitsstudie für die S-Bahn Rheinisches Revier mit den Abschnitten (1.) Bedburg — Grevenbroich — Neuss — Düsseldorf und (2.) Bedburg — Jülich — Aachen federführend in Auftrag zu geben. Die Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen des SofortprogrammPlus bei der Zukunftsagentur Rheinisches Revier (ZRR) angemeldet, um eine Finanzierung aus Mitteln der Strukturförderung zu erreichen. Der Antrag für die Machbarkeitsstudie bekam vom Aufsichtsrat der ZRR den ersten Stern. Der überarbeitete Antrag wurde am 22. Oktober erneut eingereicht, um sich für den 2. Stern als ein „tragfähiges Projekt“ zu qualifizieren. Darüber wird am 18. Dezember durch den Aufsichtsrat der ZRR entschieden. Daraufhin wird dann der 3. Stern vom Aufsichtsrat der ZRR vergeben, wenn ein Förderzugang bei Bundes- oder Landesregierung für die Projektfinanzierung erfolgreich identifiziert wurde. Das Projekt ist dann erst bewilligungsreif und erst dann kann mit der Ausschreibung der Machbarkeitsstudie begonnen werden. Erfreulicherweise wurde das Projekt „S-Bahn Rheinisches Revier“ auch im Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen aufgenommen.

Ansprechpartner
Ronald R.F. Lünser

Telefon
+49 209 1584-488

Fax
+49 209 1584123-488

E-Mail
luenser@vrr.de

Unser Zeichen
V1/PS

Gelsenkirchen,
16. Dezember 2020

Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR

Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen

www.vrr.de
Telefon 0209 1584-0

Vorstand:
Ronald R.F. Lünser
José Luis Castrillo

Vorsitzender des
Verwaltungsrates:
Erik O. Schulz

Sitz der Gesellschaft:
Ribbeckstraße 15 (Rathaus)
45127 Essen
Telefon 0201 8810-830

USt.-ID:
DE 250 085 017

Handelsregister:
Amtsgericht Essen
HRA 8767

Bankkonto:
Sparkasse Gelsenkirchen
BIC: WELADED1GEK
IBAN:
DE30 4205 0001 0101 0935 00

Ⓜ Hbf Gelsenkirchen

2. Ist eine Erstellung einer Machbarkeitsstudie erforderlich, um einen zukünftigen Infrastrukturausbau z.B. aus GVFG-Mitteln finanzieren zu lassen?

Um Finanzmittel für den Infrastrukturausbau beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) anzumelden, ist im Regelfall ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor erforderlich. Der Nutzen-Kosten-Faktor wird durch eine Standardisierte Bewertung errechnet und ist Bestandteil einer Machbarkeitsstudie. Im Zuge des Investitionsgesetz Kohleregionen besteht für die Verkehrsvorhaben/ Schienenprojekte jedoch nach §21 eine Ausnahme. Der verkehrliche und volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte ist aus Gründen der Strukturförderung schon gegeben und es muss keine Standardisierte Bewertung erstellt werden. Die Feststellung des Bedarfs und damit die Erstellung einer Machbarkeitsstudie ist jedoch verbindlich.

3. Mit welchen Kosten ist für die Machbarkeitsstudie zu rechnen?

Für die Machbarkeitsstudie für den Abschnitt (1.) Bedburg – Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf wurden 410.000 Euro bei der ZRR beantragt. Darin enthalten sind 240.000 Euro für Ingenieursleistungen, um die Machbarkeitsstudie/ Standardisierte Bewertung zu erstellen, 60.000 Euro sind für eine Bürger- und Stakeholderinformation vorgesehen sowie 110.000 Euro Personalkosten. Angedachter Zeitraum (abhängig von der Förderzusage) 2021 – 2023.

Für die Machbarkeitsstudie für den Abschnitt (2.) Bedburg – Jülich – Aachen wurden insgesamt 1,25 Mio. Euro angesetzt. Bei diesem Abschnitt ist ein (zeitlich) aufwendiges Raumfindungsverfahren wie auch eine Bürger- und Stakeholderbeteiligung durchzuführen. Darin enthalten sind 736.000 Euro für Ingenieursleistungen, um die Raumanalyse, Machbarkeitsstudie/ Standardisierte Bewertung zu erstellen, 184.000 Euro sind für eine Bürger- und Stakeholderbeteiligung durch eine Kommunikationsagentur vorgesehen sowie wurden 430.000 Euro Personalkosten angesetzt, um das Projekt und den Dialog zu steuern. Angedachter Zeitraum (abhängig von der Förderzusage) 2021 – 2026.

4. Inwieweit wird eine finanzielle Förderung der Machbarkeitsstudie aus "Kohlemitteln" des Bundes erfolgen?

Sollte die Machbarkeitsstudie über das SofortprogrammPlus der ZRR gefördert werden, erfolgt eine Finanzierung voraussichtlich über Strukturmittel (siehe auch Frage 1). Ein Förderprogramm steht noch nicht fest.

5. Wurde das Thema RB 39 / Revier-S-Bahn auch im "Revierknoten Mobilität und Infrastruktur" beraten und - falls ja - mit welchem Ergebnis?

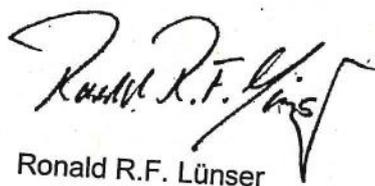
Der VRR und NVR stehen in einem regelmäßigen Austausch mit dem Revierknoten Mobilität und Infrastruktur wie auch mit dem Revierknoten Raum. Es wurde vereinbart bei der Machbarkeitsstudie eng zusammen zu arbeiten.

Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

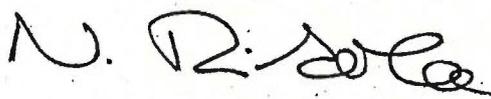
Mit freundlichen Grüßen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Nahverkehr Rheinland GmbH



Ronald R.F. Lünser



Dr. Norbert Reinkober

Varianten im Planungsabschnitt Neuss

