

Sitzungsvorlage-Nr. 66/1856/XVI/2017

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss	14.02.2017	öffentlich

Tagesordnungspunkt: 5.2
K 37n Neuführung Hüngert bis zur L 390
- Sachstandsbericht

Sachverhalt:

In der Sitzung des Nahverkehrs- und Straßenbauausschusses am 08.11.2016 wurde letztmalig das Bauvorhaben K 37n Neuführung Hüngert bis zur L 390 thematisiert.

Die Neubaumaßnahme K 37n Neuführung Hüngert bis zur L 390 hat die Aufgabe der 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.

- Straßenbauliche Darstellung der Baumaßnahme

Durch die neue Kreisstraße K 37n wird 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. Mit der Umsetzung der Maßnahme 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 gewährleistet.

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 12 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 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 ist als 6-stegiger Plattenbalkenquerschnitt mit einer Konstruktionshöhe von 1,40 m konzipiert. Der neue Überbau ist in Spannbetonbauweise, die Unterbauten sind in Stahlbetonbauweise hergestellt worden. Alle luftseitigen Betonflächen wurden 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 so gering wie möglich 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 ist eine neue Regenwasserbehandlungsanlage errichtet

worden. Die Regenwasserbehandlungsanlage setzt sich aus einem Regenklärbecken und einem Versicherungsbecken zusammen.

Nördlich der L 390 ist im „Ohr“ die zweite Regenwasserbehandlungsanlage errichtet worden. 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.

Informationen zum derzeitigen Stand der Arbeiten:

Brückenbau

Die wesentlichen Brückenbauarbeiten wurden bis auf kleinere Restarbeiten Ende 2016 fertiggestellt. Hierzu zählen insbesondere sämtliche Beton- und Stahlbetonarbeiten, die Übergangskonstruktionen zwischen Brücke und Fahrbahn im Dammbereich, die Abdichtung der Brücke sowie der Gussasphaltbelag.

Folgende Brückenbauarbeiten stehen noch aus und sind terminlich wie folgt geplant:

- Das Brückengeländer wird am 25.01.2017 fertig montiert.
- Die Schutzeinrichtungen auf der Brücke werden bis zum 03.02.2017 montiert.
- Die Straßenbeleuchtung wird ab dem 15.02.2017 errichtet.
- Die Fertigstellung der Bahnerdung erfolgt bis zum 07.03.2017.
- Die Übergabe der Brücke an Straßen.NRW ist für Ende März 2017 anvisiert.

Straßenbau:

- Zwischenzeitlich wird in Abhängigkeit von der Witterung die Asphaltdecke auf der nördlichen und südlichen Rampe im Zuge des Brückenbauwerks über die L 390 / Regiobahn / den Nordkanal eingebaut und die Schutzeinrichtungen im Straßenbereich hergestellt.
- Die Beton- und Stahlbetonarbeiten an der Regenwasserbehandlungsanlage Nord sind fertiggestellt.
- Die Arbeiten an den Vegetationsflächen werden seitens der Stadt Kaarst im Frühjahr 2017 ausgeführt.
- Der Bau der Wirtschafts- und Radwege im südlich der Brücke gelegenen Bereich haben begonnen und werden bei frostfreiem Wetter entsprechend weitergeführt.
- Darüber hinaus werden parallel hierzu die Lichtsignalanlagen im Neubaubereich fertiggestellt und die umfangreichen Beschilderungs- und Markierungsarbeiten auf der neuen Kreisstraße K37n durchgeführt.

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. €

Weiterer Bauablauf:

Nach der erfolgten verkehrlichen Inbetriebnahme des Brückenbauwerks und dem Neubaubereich der Kreisstraße K 37n wird als finale Maßnahme im Mai 2017 der Umbau des Kreuzungsbereiches Gumpgesbrücke/L390/Regiobahn/K37 (Siemensstraße) in Angriff genommen. Parallel hierzu werden die Umbauarbeiten an den Lichtsignalanlagen auf der Siemensstraße einschließlich der Anpassungsarbeiten in den Kreuzungsbereichen erfolgen. Begleitet werden die Aus- und Umbaumaßnahmen von den umfangreichen Markierungs- und Beschilderungsarbeiten auf der L 390 und der Siemensstraße.

Mit der Fertigstellung und Verkehrsfreigabe der gesamten Straßenbaumaßnahme kann voraussichtlich im Juni/Juli 2017 gerechnet werden, soweit es keinen Wintereinbruch mit längeren Frostperioden geben wird.

Anlage 5.2.1 - K 37n Neuführung Hüngert_ÜK_25.000

Anlage 5.2.2 - K37n_ Neuführung Hüngert_ÜL_5.000