

Sitzungsvorlage-Nr. 61/0227/XVII/2021

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Mobilitätsausschuss	04.02.2021	öffentlich

Tagesordnungspunkt:**Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion "Sachstandsberichte zu verschiedenen Themen"****Sachverhalt:**

Die Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion vom 18.01.2021 ist als **Anlage** beigefügt. Zum Sachstand AS-Delrath wird in einem separaten Tagesordnungspunkt berichtet.

Zu den Baumaßnahmen an Bundesautobahnen hat die Autobahn GmbH folgende aktuelle Sachstände mitgeteilt:

- **Sachstand sechsspuriger Ausbau der A57 zwischen AK Neuss-Süd und AK Köln-Nord**

Der Abschnitt der A57 zwischen dem AK Neuss-Süd und dem AK Köln-Nord beinhaltet zwei Projekte:

- a. den Ausbau zwischen dem AK Neuss-Süd und der AS Dormagen und
- b. den Ausbau zwischen der AS Dormagen und der AS Chorweiler.

Der nördliche Abschnitt befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Derzeit wird wegen artenschutzrechtlicher Maßnahmen das Deckblatt IV erarbeitet, welches im ersten Halbjahr 2021 abgeschlossen und offengelegt werden soll. Anschließend werden die Einwendungen beantwortet und ggf. ein weiterer Erörterungstermin stattfinden.

Für den südlichen Abschnitt ist die Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt worden auf deren Basis nun der Vorentwurf erstellt werden kann.

- **Instandhaltung bzw. Neubau Fleher Brücke auf der A46**

Bei den in den vergangenen zwei Jahren durchgeführten Sanierungsarbeiten an der Rheinbrücke Flehe ist der anfängliche Optimismus zur Wiederherstellung der

sechsstreifigen Verkehrsführung auf der Rheinbrücke der Erkenntnis gewichen, dass die festgestellten Schäden doch schlimmer waren als vorher angenommen. Das Schadensbild und die Tatsache, dass der begleitende Expertenkreis mit den angedachten Sanierungstätigkeiten keine Gewähr auf eine dauerhafte sechsstreifige Nutzung des Bauwerks aussprechen konnte, hat das Bundesverkehrsministerium dazu veranlasst, den Neubau der Rheinbrücke Flehe anzustoßen. Die Autobahnniederlassung Krefeld erhielt am 11.11.2020 über das Verkehrsministerium des Landes NRW den Auftrag, mit den Planungen zum Neubau des Bauwerks Flehe im Zuge der A46 zu beginnen.

Die ersten Aufträge zur Raumanalyse sind bereits vergeben worden. Anders als bei den Rheinbrücken Duisburg-Neuenkamp im Zuge der A40 und der Leverkusener Rheinbrücke im Zuge der A1 handelt es sich bei diesem Bauwerk aber lediglich um einen Ersatzneubau. Die Aufgabenstellung besteht darin, das vorhandene Brückenbauwerk durch ein Neues in gleicher Lage und mit gleicher Fahrstreifenanzahl zu ersetzen. Die damit verbunden Auswirkungen auf das Umfeld müssen im anstehenden Planungsprozess berücksichtigt werden.

Die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums zum Neubau des Brückenbauwerks hat zur Folge, dass die Rheinquerung bis zum Neubau in beiden Fahrtrichtungen lediglich über zwei Fahrstreifen erfolgen kann. Die maßgebenden Sanierungsarbeiten am vorhandenen Bauwerk sind zum Jahresende 2020 abgeschlossen worden. Die Witterung hat unserem Ziel, die eingerichtete 3+1-Verkehrsführung auf eine 2+2-Verkehrsführung zurückzuführen, einen Strich durch die Rechnung gemacht (drei anvisierte Wochenendbaustellen mussten in diesem Jahr bereits verschoben werden). Sobald es die Witterungsverhältnisse zulassen, werden die Arbeiten ausgeführt. Die verbleibenden zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung werden auf dem Bauwerk nach innen verrückt, um für den Kragarmbereich die bestmögliche Entlastung zu erzielen. Dadurch kann eine weitere Schadensbildung am Bauwerk minimiert werden.

(Anmerkung: Zur weiteren Information ist ein Bericht des Landesverkehrsministeriums an den Verkehrsausschuss des Landtags als **Anlage** beigefügt.)

- **Zeitplan zum Ausbau weiterer Lkw-Stellplätze der Raststätte Vierwinden an der A46 in FR Jüchen**

Für die nördliche Erweiterung der Raststätte Vierwinden an der A46 mit Lkw-Stellplätzen liegt ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Seit September 2019 wird durch die TR-AG die Verlegung des Tankfeldes vorbereitet. Im Zuge des Wechsels in den Zuständigkeiten für die Bundesautobahnen zum 1. Januar 2021 wurden die Unterlagen von der Regionalniederlassung Niederrhein an die Niederlassung Krefeld, Außenstelle Krefeld der Autobahn GmbH übergeben. Die Umsetzung der Maßnahme wird nach Sichtung der Unterlagen in diesem Jahr vorbereitet. Die Niederlassung Rheinland beabsichtigt, mit den Bauarbeiten zum Ausbau im Frühjahr nächsten Jahres zu beginnen.

Zu den weiteren Themen ergeben sich folgende Sachstände:

- **Sachstand Fahrbahnerneuerung der B9 zwischen Dormagen und Neuss unter Berücksichtigung evtl. abschnittsweiser Vollsperrung oder Teilsperre mit Umleitungsmaßnahmen**

Der Baubeginn für die Maßnahme ist im Sommer 2021 und die Bauzeit wird bis ins Jahr 2022 andauern. Die B9 wird zwischen der K30 (Tucherstraße) in Neuss und der K12 (Hagelkreuzstraße) in Dormagen saniert. Im September 2020 hat Straßen NRW alle betroffenen Städte, Verkehrsbehörden, die Rheinbahn und die Polizei zu einer Verkehrsbesprechung eingeladen und das Verkehrskonzept für die Bauzeit vorgestellt. Geplant ist die Sanierung in insgesamt 21 Bauabschnitten, um eine bestmögliche Verkehrsführung zu gewährleisten.

- **Sachstand „Revier S-Bahn“, insbesondere Umwandlung der RB39 in eine S-Bahn**

Die Verwaltung hat sowohl den Nahverkehr Rheinland als auch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für die Sitzung des Kreistages im Dezember 2020 um einen Bericht zum aktuellen Sachstand beim Thema „Revier S-Bahn“ gebeten.

Mit Datum vom 16.12.2020 haben die beiden Verkehrsverbände mit dem als **Anlage** beigefügten Schreiben zum seinerzeitigen Sachstand Stellung genommen.

In der Zwischenzeit hat der Aufsichtsrat der Zukunftsagentur Rheinisches Revier im Rahmen des SofortprogrammPLUS den 2. Stern für die Machbarkeitsstudie zur Weiterentwicklung der RB39 von Düsseldorf Hauptbahnhof bis Bedburg mit Abzweigung in Bedburg nach Jülich und Aachen verliehen. Die Machbarkeitsstudie wird somit vom Aufsichtsrat als ein „tragfähiges“ Projekt eingestuft.

Sobald ein Förderzugang bei Bund oder Land für die Projektfinanzierung der Machbarkeitsstudie identifiziert wurde, wird der sogenannte 3. Stern als „Zukunftsprojekt des Strukturwandels im Rheinischen Revier“ vom Aufsichtsrat der Zukunftsagentur verliehen.

Die Verkehrsverbände informieren die beteiligten Gebietskörperschaften regelmäßig über den Projektfortschritt.

- **Finanzierung des Projekts „Westspange“ im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Köln. Sind dazu Mittel aus dem Strukturstärkungsgesetz vorgesehen?**

§ 22 Abs. 2 des Strukturstärkungsgesetzes (Finanzierung weiterer Bedarfsplanmaßnahmen) trifft die Regelung, dass zur Förderung der Gebiete nach § 2 (Fördergebiete, u. a. Rheinisches Revier) die in der Anlage 5 Abschnitt 2 des Gesetzes enthaltenen Schieneninfrastrukturen nach der Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nach Maßgabe des § 27 des Strukturstärkungsgesetzes finanziert werden. Die Finanzierung dieser Vorhaben kann auch auf der Grundlage und nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege erfolgen.

Der Knoten Köln, Westspange, ist als lfd. Nr. 2 in der o. g. Anlage 5 Abschnitt 2 des Strukturstärkungsgesetzes enthalten. Anlage 5 Abschnitt 3 des Strukturstärkungsgesetzes enthält darüber hinaus in Artikel 4 Änderungen des sogenannten Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes. Dort heißt es für § 2a (Verkehrswegeinfrastrukturprojekte zur Strukturstärkung): „Durch Maßnahmengesetz anstelle eines Verwaltungsakts kann der Bundestag abweichend von § 18 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und von § 17 Abs. 1 des

Bundesfernstraßengesetzes die folgenden Verkehrsinfrastrukturprojekte mit dem Ziel der Strukturförderung der ehemaligen Kohleregionen zulassen:

...

9. den Ausbau und Neubau der Westspange im Rahmen des Eisenbahnknotens Köln,

...

Zusammenfassend bedeutet dies, dass die Westspange Köln grundsätzlich aus Strukturstärkungsmitteln gemäß Strukturstärkungsgesetz gefördert werden kann. Wie dargelegt kann die Finanzierung auch auf der Grundlage und nach Maßgabe des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege erfolgen.

Eine Entscheidung über den Weg ist bisher von Seiten von Bund und Land noch nicht getroffen worden.

- **Sachstand Bau von Radschnellwegen im Rhein-Kreis Neuss (Neuss-Düsseldorf-Monheim u. a.)**

Die Planung des Radschnellwegs Neuss-Düsseldorf-Langenfeld erfolgt durch den Landesbetrieb Straßen NRW. Derzeit befindet sich die Umweltverträglichkeitsstudie für den Radschnellweg in der finalen Abstimmung mit den beteiligten Behörden.

Im Gebiet der Stadt Neuss wird einvernehmlich eine Trassenführung vom Wendersplatz auf der Südseite der Hammer Landstr., dann folgend auf der Nordseite der Langemarkstraße zur Rheinbrücke favorisiert (**s. Anlage**). Abstimmungsbedarf besteht noch hinsichtlich der Trassenführung im Bereich Düsseldorf-Hamm sowie Langenfeld.

Im Zuge der Erarbeitung des „Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes für das Rheinische Revier“, das durch den Zweckverband **LANDFOLGE** Garzweiler koordiniert wird, spielt die Planung und Konzeption von regionalbedeutsamen Radschnellwegen und Radvorrangrouten zur Erschließung der Region, aber auch zur Anbindung an die umliegenden Räume eine zentrale Rolle.

Das für die Erstellung des Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes beauftragte Fachbüro wird in den kommenden Wochen Gespräche mit den Kreisen aus dem Rheinischen Revier führen. Über diese Gespräche wird die Verwaltung die für den Kreis bedeutsamen, nachstehend aufgeführten Wegeverbindungen bzw. Relationen in das Gesamtregionale Radverkehrskonzept als Prüfauftrag einbringen:

- **Verlängerung des bereits geplanten Radschnellweges Neuss-Düsseldorf-Langenfeld bis Grevenbroich (mit Anschluss an die Verbindungen nach Mönchengladbach und Köln)**
- **Mönchengladbach-Jüchen-Grevenbroich-Rommerskirchen-Köln**
- **Neuss-Krefeld-Moers**
- **Düsseldorf-Neuss-Dormagen-Köln**
- **Düsseldorf-Neuss-Kaarst-Korschenbroich-Mönchengladbach**

Anlagen:

SPD-Anfrage_MA04022021