



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 0905/2011

Der Oberbürgermeister

V/66-660-sy

Dezernat/Fachbereich/AZ

28.02.11

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bau- und Planungsausschuss	21.03.2011	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	28.03.2011	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	29.03.2011	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	11.04.2011	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Entwicklungsstudie B8/Europaring

- Untersuchung eines stufenweisen Umbaus der B8 zu einem anwohnerverträglichen und leistungsfähigen Stadtboulevard

Beschlussentwurf:

1. Die Ergebnisse der Entwicklungsstudie B8/Europaring werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Bei entsprechendem Handlungsbedarf wird als erster Planungsabschnitt der Unterführungsbereich Küppersteger Straße/Bismarckstraße gemäß der Grundidee (Rückbau der Fahrbahnen und begrünte Böschungen) weiter bearbeitet.

gezeichnet:

Buchhorn

Mues

**Schnellübersicht über die finanziellen Auswirkungen der Vorlage Nr. 905/2011
Beschluss des Finanzausschusses vom 01.02.2010 und Auflage der Kommunal-
aufsicht vom 26.07.2010**

Ansprechpartner / Fachbereich / Telefon:

Herr Christian Syring, FB 66/660, 0214-66 66

Kurzbeschreibung der Maßnahme und Angaben, ob die Maßnahme durch die Rahmenvorgaben des Leitfadens des Innenministers zum Nothaushaltsrecht abgedeckt ist.

(Angaben zu § 82 GO NRW, Einordnung investiver Maßnahmen in Prioritätenliste etc.)

Entwicklungsstudie zur Umgestaltung der B8

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

bislang keine Etatisierung vorgesehen

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung:

(z. B. Personalkosten, Abschreibungen, Zinswirkungen, Sachkosten etc.)

bislang keine Etatisierung vorgesehen, Umsetzung steht noch nicht fest

C) Finanzielle Folgeauswirkungen ab dem Folgejahr der Umsetzung:

(überschlägige Darstellung pro Jahr)

(s. Anlage 1)

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss)

Begründung:

Ausgangslage

Bereits mit der Sanierung der Brücke Europaring/ Bahngleise DB in Höhe „Alte Landstraße/ Am Neuenhof“ wurde Ende der 90er-Jahre die Idee einer Kuppersteger Allee geboren.

In den Folgejahren mussten durch verschiedene Baumaßnahmen im Bereich des Europarings zeitweise Einspurigkeiten, Teilsperungen und Wendesituationen geschaffen werden. Als Ergebnis zeigt sich, dass trotz Einspurigkeit des Europarings, der Verkehrsfluss nach wie vor einwandfrei funktioniert.

Mit dem ersten Schadenseintritt und Abstützung der östlichen Stützmauer im Jahre 2007 wurde die Diskussion um den Europaring neu entfacht und die Frage nach Alternativen zur „Stadtautobahn“ gestellt. Die Diskussion zu einem „ebenerdigen, leistungsfähigen Stadtboulevard“ trat in eine zweite Runde.

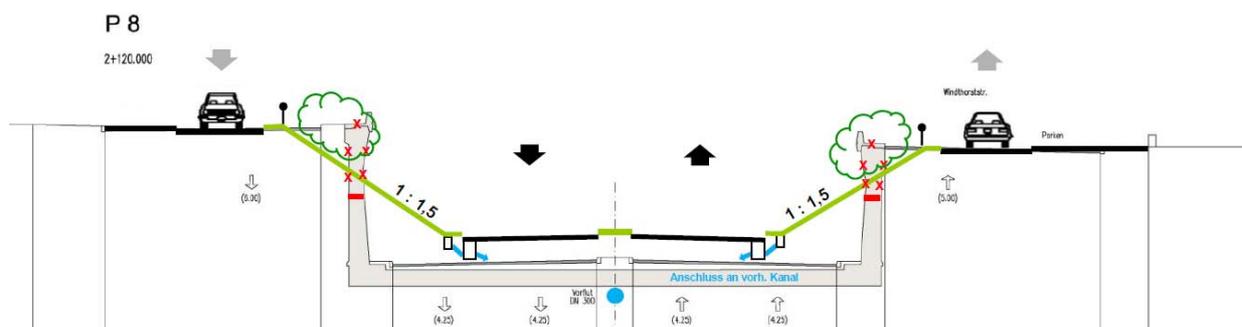
Grundidee der Planung

Die Grundidee der Entwicklungsstudie ist eine kritische Auseinandersetzung mit den Planungsgrundsätzen für Stadtautobahnen, wie sie zum Zeitpunkt der Baumaßnahme in den 60er-Jahren bestand.

Ein Abgleich mit den aktuellen Richtlinienwerken zeigt, dass sowohl der Querschnitt als auch die Höhenlage eine generelle Neuplanung des Europarings rechtfertigen. Neben der Möglichkeit der Neutrassierung und ebenerdiger Führung besteht die Option, den Verkehr in großen Abschnitten auf einen Fahrstreifen je Richtung einzuengen. Das vorhandene Verkehrsaufkommen auf dem Europaring rechtfertigt nicht mehr überall eine 4-spurige Stadtautobahn.

Diese Reduktion der Fahrstreifen ermöglicht eine attraktive Begrünung der Randbereiche und die Möglichkeit, verbleibende Höhendifferenzen mit natürlichen Böschungen abzufangen.

Der überwiegende Anteil der Stützwände entlang der B8 kann entfallen und bedarf somit keiner dauerhaften Instandsetzung bzw. Sanierung.



Beispielhafte Umgestaltung der Unterführung Kuppersteg mit einer Böschung

Planungsbereich und Abschnittsbildung

Diese Entwicklungsstudie versteht sich als ein Masterplan, der innerhalb der nächsten Jahrzehnte bei Bedarf unabhängig und stufenweise realisiert werden kann. Um das ganze Potential darzustellen, erfolgt eine Betrachtung des Europarings ausgehend von der Manforter Straße im Süden bis zur Fixheider Straße im Norden.

Aufgrund der Lage im Straßennetz und den heutigen Verkehrsbelastungen weist der Europaring sehr unterschiedliche Belastungsabschnitte auf. Die in der folgenden Tabelle dargestellten Verkehrsbelastungen, sowie die in der Örtlichkeit vorhandenen Knotenpunktsformen, führen zu unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenquerschnitt. Aus diesen Vorgaben lassen sich folgende Spüranzahlen für den zukünftigen Europaring ableiten:

Abschnitt	Fahrzeuge/ Tag	Spüranzahl insgesamt
1 - Ludwig-Erhard-Platz und Wöhlerstr.	15.900	2
2 - Wöhlerstraße bis Anschluss Olof-Palme-Straße	33.200	4 ¹⁾
3 - Anschluss Olof-Palme-Straße bis Bismarckstr.	24.400 ²⁾	2 (überbreit)
4 - Bismarckstraße bis Fixheider Straße	27.400 ²⁾	2 (ab Mühlenweg 4)
5 - Fixheider Straße bis Kölner Straße	19.500	wie Bestand

- 1) Zwischen der Wöhlerstraße und dem Anschluss Olof-Palme-Straße ergibt sich eine 4-Spurigkeit aus konstruktiven Zwangspunkten und nicht aus Belastungsgründen. Durch den nahtlosen Übergang der Rampen zur oberen Ebene Wöhlerstraße und zum Vollanschluss Olof-Palme-Straße macht ein Einziehen dieser Spuren keinen Sinn, d. h., dass hier eine Geradeausspur und eine Beschleunigungs- und Verzögerungsspur bleiben.
- 2) Die Belastung von 24.400 bzw. 27.400 Fahrzeugen im Bereich Kuppersteg verteilt sich auf etwa 16.400 Fahrzeuge in der Tieflage der B8 und dem restlichen Verkehr in den südlichen und nördlichen Rampen.

Der enorme Gewinn an Verkehrsflächen kann den Nebenanlagen (Grünflächen, Wohnwege oder Rad- und Gehwege) zugeschlagen werden. Der neu zur Verfügung stehende Verkehrsraum kann folglich stadt- und anwohnerverträglicher gestaltet werden.

Optimierung der Knotenpunkte

Die Leistungsfähigkeit des Europarings insgesamt wird maßgeblich von den einzelnen Knotenpunkten bestimmt. Bei der Umgestaltung soll auf Lichtsignalanlagen verzichtet werden und leistungsfähige, lärmarme Kreisverkehre zum Einsatz kommen.

Wöhlerstraße und Olof-Palme-Straße

Die Knotenbereiche Wöhlerstraße und Olof-Palme-Straße bleiben als planfreie Knotenpunkte erhalten und haben trotz der Wegnahme eines Fahrstreifens eine ausgezeichnete Leistungsfähigkeit.

Am Neuenhof

Der Knoten "Am Neuenhof" kann zunächst wie im Bestand über die heutigen Rampen angeschlossen werden, sollte aber perspektivisch ebenfalls als Turbokreisverkehr auf einer Ebene mit der B8/„Am Neuenhof“ und „Alte Landstraße“ verknüpft werden. Der Umbau in diesem Bereich steht in Abhängigkeit zu zukünftigen Instandsetzungsarbeiten am Brückenbauwerk über die DB-Strecke.

Küppersteger Straße/ Bismarckstraße

Für den Bereich Küppersteger Straße/ Bismarckstraße wurde in verschiedenen Belastungs- und Konstruktionsvarianten versucht, diesen Knoten - der eine Gesamtbelastung von ca. 40.000 Fahrzeugen/ Tag aufweist - auf einer Ebene mit dem Europaring zusammen zu fassen.

Auf Grund der Belastungswerte der Küppersteger Straße und der Bismarckstraße sowie den auftretenden ungünstigen Eckbeziehungen mit dem Verkehr des Europarings ist hier eine Zusammenfassung der Verkehrsströme auf einer Ebene zu einem Kreisverkehr nicht möglich.

Der Knoten in 2 Ebenen mit planfreier Nord-Südverbindung in Tieflage und (kürzeren) Rampen als Kreisverkehr muss funktional grundsätzlich erhalten bleiben.

Karl-Ulitzka-Straße

Der Knoten Europaring/ Karl-Ulitzka-Straße kann aufgrund geringerer Verkehrsbelastung der Zuflüsse als zweispuriger Kreisverkehr ausgebildet werden und ermöglicht eine bessere Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer.

Fixheider Straße

Als perspektivische Optimierung für den Knoten Europaring/ Fixheider Straße wird jeweils eine direkte Rampenzufahrt in Richtung Quettingen und Richtung Opladen vorgeschlagen.

Diese direkte Führung ermöglicht einen erheblichen Rückbau der Signalanlagen bei gleichzeitiger deutlicher Erhöhung der Leistungsfähigkeit, da auf das Linksabbiegen auf die Fixheider Straße verzichtet werden kann. In Anbetracht einer Attraktivitätssteigerung der Verkehrsachse Europaring/ Fixheider Straße/ Neue Bahnallee wird hier eine größere Akzeptanz für die geplante Verkehrsachse gesehen.

Kostenanalyse zur Umgestaltung

Neben der wünschenswerten Umgestaltung des Europarings in einen leistungsfähigen und anwohnerverträglichen Stadtboulevard ist die Berücksichtigung der Kostenentwicklung in den kommenden Jahren in die Entscheidung mit einzubeziehen. Aufgrund der vorhandenen Schäden wird zunächst der Bereich der Unterführung Küppersteg einer genaueren Betrachtung unterzogen. Folgende Fragen gilt es hierbei zu beantworten:

- Wie lange kann die provisorische Abstützung der Stützwände beibehalten werden?
- Welche Kosten entstehen bei einer Sanierung und Instandsetzung der Stützwände und welche Folgekosten stellen sich ein?
- Welche Kosten würden bei einer generellen Umgestaltung des Europarings anfallen und wie entwickeln sich bei dieser Variante die Folgekosten?

Entscheidender Faktor für die Wirtschaftlichkeit ist die Frage, wie lange der heutige Zustand im Bereich Küppersteg zumutbar ist.

Die Sicherungsmaßnahmen sind derart ausgeführt worden, dass diese durchaus 15 Jahre problemlos bestehen könnten. Mögliche weitere Sicherungsmaßnahmen wurden berücksichtigt, sind jedoch für eine Gesamtbetrachtung der Kosten nicht relevant. Solange der derzeitige Zustand als zumutbar empfunden wird, ist die Abstützung der Stützwände - in der Zeitspanne von 15 Jahren - die preisgünstigste Lösung.

Unabhängig vom Zeitpunkt der möglichen Sanierung ist jedoch zweifelsfrei, dass irgendwann eine Sanierung der Stützwände notwendig wird. Aufgrund der vergleichbar geringen Kosten für die Abstützung und deren Unterhaltung, spielt der Zeitpunkt einer Instandsetzung nicht die ausschlaggebende Rolle. Eine spätere Sanierung der Stützwände mit dem Erhalt des Europarings in Lage, Höhe und Spurigkeit unterscheidet sich in den Sanierungs- und Folgekosten nur minimal.

Entscheidend ist die Betrachtung im Vergleich zu einem Abbruch der Stützwände und einem Rückbau der Fahrbahn.

Hier ist ebenfalls je nach Beginn der Maßnahme eine Erstinvestition (2,4 Mio. Euro) zu verzeichnen, die geringfügig preiswerter ist als die Sanierung der Stützmauern mit 2,7 Mio. Euro.

Wichtig jedoch für die Gesamtbetrachtung der Kosten ist der erforderliche Unterhaltungs-, Sanierungs- und Wiederherstellungsaufwand für den gesamten Betrachtungszeitraum von 60 Jahren. Die Unterhaltungskosten einer Rückbaumaßnahme mit begrünten Böschungen sind bereits ab dem ersten Jahr der Sanierung deutlich geringer, d.h. diese Variante ist die deutlich wirtschaftlichste Lösung.

Ursache für diese günstige Kostenentwicklung ist die geringere Verkehrsfläche und die nicht mehr vorhandenen Stützwände. Die jährliche Unterhaltung der neuen Grünflächen im Böschungsbereich verursacht höhere Kosten als bei einer asphaltierten Verkehrsfläche, demgegenüber entfallen aber die Sanierungskosten für den nicht mehr vorhandenen bituminösen Deckenaufbau und die Stützwände.

Bei einer sich abzeichnenden Finanzierungsmöglichkeit in den kommenden Jahren ist daher der Abbruch der Stützwände verbunden mit einem Rückbau der Fahrbahn die

kostengünstigste Variante. Seitens der Verwaltung würde dann, in einem nächsten Planungsschritt, eine detaillierte Entwurfsplanung erarbeitet und den zuständigen politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Hinweis für den Bau- und Planungsausschuss am 21. März 2011.

Die Entwicklungsstudie wird im Bau- und Planungsausschuss anhand einer Power-Point Präsentation von Herrn Dr. Peter Sienko (Ing.-Büro ISAPLAN) näher erläutert.

Die Präsentation sowie ein Lageplan der Gesamtstudie B8/Europaring ist der Vorlage beigelegt.

Anlage/n:

B8-Europaring_P-Vorlage 0905

B8-Lageplan-Vorlage 0905