

Kreisstadt Bergheim Der Bürgermeister		Vorlage Nr.: 140/2021 öffentlich			
Dezernat: III FBL: Frau Bergmoser AbtL: Frau Marx-Flatten Verfasser/in: Frau Duchardt		Mitzeichnungen			
		6.4	SWBM		
Vorgesehene Beratungsfolge					
Gremium					Datum
A.f. Planung und Städtische Betriebe					29.04.2021

TOP	Barrierefreier Ausbau der Rampenanlage am Bahnhof Bergheim
------------	---

Beschlussvorschlag

entfällt

Erläuterungen:

1. Zielsetzung

Chronologische Darstellung der planerischen Prüfungen zur Anlegung einer neuen barrierefreien Rampenanlage im Rahmen des Neubaus des Bergheimer Bahnhofsareals.

2. Sachverhalt

In den 1980er Jahren wurde im Bereich des Bahnhofes Bergheim ein Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) sowie eine P+R Anlage hergestellt. Zur Querung der Bahnanlagen wurde im Zuge dieser Maßnahme eine Fußgängerunterführung gebaut. Der Zugang zu dieser Unterführung erfolgte auf der Nordseite durch zwei Treppen sowie einer nach heutigen Standards nicht barrierefreien Rampe.

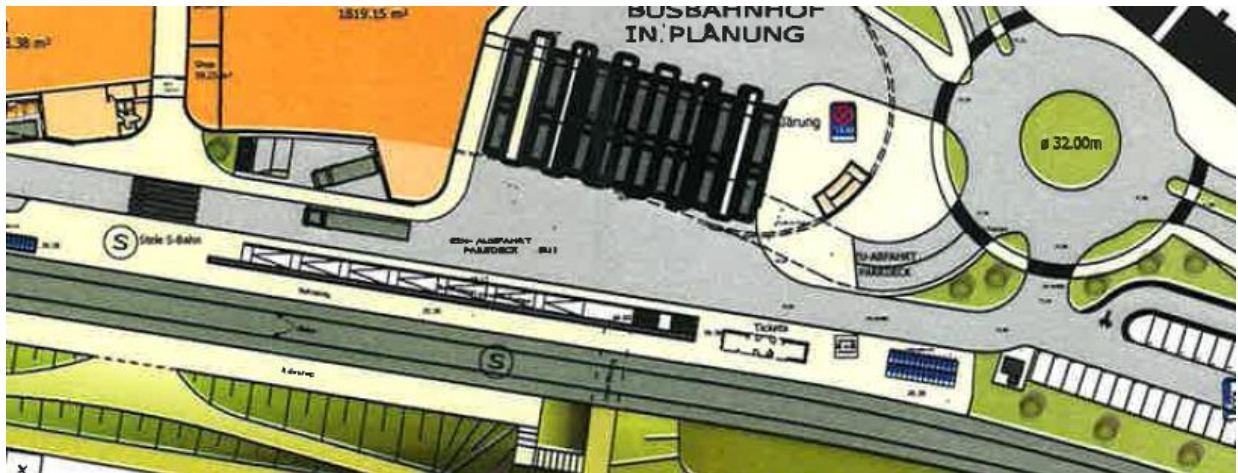
Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 277/Bm „Bahnhof Bergheim“

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 277/Bm „Bahnhof Bergheim“ wurden die Voraussetzungen für den Bau eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums auf der nördlichen Seite der Bahnanlagen geschaffen. Damit verbunden war ein Wegfall bestehender Nutzungen (Busbetriebshof) sowie die Verlagerung von Nutzungen innerhalb des Plangebiets (ZOB) und teilweise außerhalb des Plangebiets (P+R Anlage). Des Weiteren mussten neue Nutzungen, wie die Anlieferung des Einkaufszentrums sowie die Zufahrt zum Parkdeck, berücksichtigt werden.

In seiner Sitzung vom 14.03.2016 hat der Rat der Kreisstadt den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 277/Bm „Bahnhof Bergheim“ gefasst.

Grundlage für den Bebauungsplan war die Planung des Investors für den Bau eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums sowie die damit verbundene Neuordnung der vorhandenen Nutzungen. Zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses sah die Planung das Anlegen eines Kreisverkehrs im Bereich der Kölner Straße vor, an den die Aus- und Zufahrt zum Parkdeck, eine Zufahrt zum ZOB sowie Aus- und Zufahrt zur Erschließungsstraße angebunden werden sollten.

Durch die Verlagerung des Standorts des ZOB entfiel die auf der Nordseite der Bahnanlagen vorhandene Rampe. Von Beginn an war es Ziel der Verwaltung, eine neue, barrierefreie Rampenanlage in die Planung zu integrieren. So wurde zum damaligen Planungsstand diese auf der Nordseite der Bahnunterführung parallel zu den Bahnanlagen in westlicher Richtung verlaufend berücksichtigt.



Quelle: Bahnhof Bergheim, Wilberg Architekten und Ingenieure 02.12.2015

Umplanung nach frühzeitiger Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Im Zuge der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger für die Kölner Straße (L 361) den Kreisverkehr in der geplanten Form abgelehnt.

Aufgrund der ablehnenden Stellungnahme musste die Konzeption der verkehrlichen Erschließung des Plangebiets grundlegend überarbeitet werden. Der Anschluss der Erschließungsstraße an die Kölner Straße erfolgte nunmehr in Form einer lichtsignalgeregelten Einmündung. Durch die geänderte Anbindung an die Kölner Straße entfiel auch die direkte Anbindung der Aus- und Zufahrt zum Parkdeck an die Kölner Straße. Die Aus- und Zufahrt zum Parkdeck wurde rechtwinklig an die Erschließungsstraße angebunden, wobei die anschließende Auffahrt zum Parkdeck in Form einer spindelförmigen Rampe erfolgt. Des Weiteren wurde der Betrieb des ZOB mit nur einer Fahrtrichtung geplant, so dass die Ausfahrt der Busse ebenfalls über die Erschließungsstraße zur Kölner Straße erfolgt.

Die umfassende Änderung der Erschließungssituation wurde von Seiten des Investors den zukünftigen Mietern des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums zur Kenntnis gebracht. Von Mieterseite wurden Bedenken gegen die rechtwinklige Anbindung der Parkdeckzufahrt an die Erschließungsstraße geäußert.

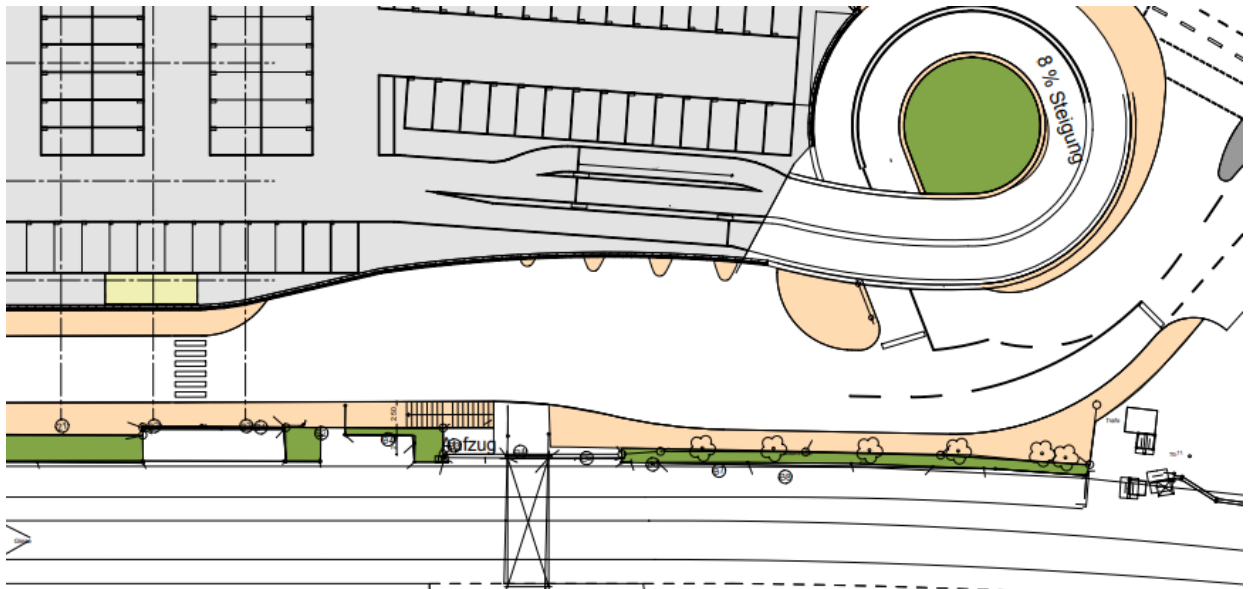
Zur Optimierung der Zufahrtsituation aus Sicht der Mieter wurde eine Änderung des Zufahrtswinkels zur Spindel geprüft. Die Änderung des Zufahrtswinkels führt zu einem größeren Platzbedarf der Grundfläche der Spindel, was wiederum nur durch den Wegfall des bisher geplanten Gehwegs im Spindelbereich und dessen Verlagerung auf die Südseite der Erschließungsstraße kompensiert werden konnte.

Zusätzlich zur grundlegenden Änderung des Konzepts der verkehrlichen Erschließung wurden in der Überarbeitung der Planung noch weitere planerische Randbedingungen berücksichtigt. So wurde das Erfordernis einer möglichst direkten und kurzen Wegebeziehung zwischen dem ZOB und den Bahnsteiganlagen angestrebt. Weiterhin wurde der Platzbedarf der ausfahrenden Busse aus dem ZOB sowie die genaue Lage der Grundstücksgrenzen zu den Flächen der Deutschen Bahn AG in die Planung eingearbeitet.

Hinsichtlich des barrierefreien Zugangs zur Bahnunterführung ergab sich durch die Überarbeitung der Planung eine Änderung in Bezug auf die Anordnung der Rampenanlage. Die in der ursprünglichen Investorenplanung in grader Linie nach Westen verlaufende Planung wurde durch

eine östlich des Ausgangs der Bahnunterführung angeordnete gegenläufige Rampeanlage ersetzt.

Die Verlegung des Gehwegs auf die Südseite der Erschließungsstraße ergab einen weiteren räumlichen Konflikt mit der bislang dort vorgesehenen Rampeanlage, so dass von Seiten des Investors der Vorschlag gemacht wurde, die bislang vorgesehene Rampeanlage durch einen Aufzug am Ausgang der Bahnunterführung zu ersetzen und den freiwerdenden Platz für die Herstellung des Gehwegs zu nutzen. Die Mehrkosten für den Bau des Aufzugs sowie die Wartungskosten würde der Investor übernehmen.



Quelle: Bahnhof Bergheim, Wilberg Architekten und Ingenieure 11.01.2017

Alle Überlegungen hierzu erfolgten unter der Vorgabe, dass keine Flächen der DB baulich beansprucht werden. Im Vorfeld hatte diese signalisiert, dass ein Ausweichen in Richtung Bahnsteig aufgrund der noch ausstehenden Planungen zum S-Bahn Ausbau seitens der DB nicht gewünscht ist, um das S-Bahn-Projekt nicht zu gefährden.

Öffentliche Auslegung

Bedingt durch die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung war die Aufhebung des o. g. Aufstellungsbeschlusses sowie ein erneuter Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 277/Bm „Bahnhof Bergheim“ erforderlich. Dies erfolgte in der Ratssitzung vom 30.01.2017.

Eine abschließende Klärung des Sachverhaltes zur barrierefreien Verbindung konnte bis zum Sitzungstermin nicht herbeigeführt werden, so dass im Text der Beschlussvorlage für die Öffentliche Auslegung beide Varianten der barrierefreien Zuwegung zur Bahnunterführung erwähnt wurden.

Der Beschlussvorlage vom 30.01.2017 war als Anlage eine Planzeichnung des Bebauungsplans beigelegt. Zu erkennen war, dass der frühere Zugang zur Fußgängerunterführung von der Nordseite der Bahnanlagen aufgrund der neuen Nutzung nicht beibehalten werden konnte. Bezüglich der Erschließung des Bahnsteigs wurde in der Beschlussvorlage folgendes ausgeführt:

Für die Erschließung der Bahnsteige ist eine Treppe in Verbindung mit

a) einer Fußgänger-Rampe mit behindertengerechtem Gefälle oder

b) einer Aufzugsanlage vorgesehen, über die der heutige Durchstich in Richtung des südlichen

Siedlungsraums Kenten / Zeppelinstraße erreicht werden kann.

Die Erschließung des südlichen Bahnsteigs bleibt unverändert (Treppe und zwei Rampen).

Im Rahmen der weiteren ingenieurtechnischen Planung konnte eine planerische Lösung erarbeitet werden, die sowohl die Änderung des Zufahrtswinkels zur Spindel als auch die Beibehaltung der Rampenanlage trotz Verlegung des Gehwegs auf die Südseite der Erschließungsstraße ermöglicht.



Quelle: L361 Kölner Straße, Bahnhofsareal und Linksabbieger Erftland, Büro Schwietering, 19.01.2017

Durch die bereits beschriebene Änderung der verkehrlichen Erschließung vom Kreisverkehr hin zu einer lichtsignalgeregelten Anbindung an die Kölner Straße bestand die Notwendigkeit für eine signaltechnische Berechnung der erforderlichen Lichtsignalanlage. Die Berechnung brachte das Ergebnis, dass es in der maßgeblichen Stunde mit der höchsten prognostizierten Verkehrsbelastung zu einem längeren Rückstau bis in den Bereich der Parkdeckzufahrt kommt. Zur Vermeidung dieses kritischen Zustands war es erforderlich, anstatt der bislang geplanten einstreifigen Ausfahrt aus der Erschließungsstraße in die Kölner Straße eine zweistreifige Ausfahrt vorzusehen.

Der größere Platzbedarf einer zweistreifigen Ausfahrt von der Erschließungsstraße in die Kölner Straße hatte zur Folge, dass für die geplante Rampenanlage keine ausreichende Fläche zur Verfügung stand und der barrierefreie Zugang zur Bahnunterführung über eine Aufzugsanlage sichergestellt wird.

Im Zuge des weiteren Planverfahrens wurden insbesondere die Möglichkeiten zur Anlegung einer Fußgänger-Rampe mit behindertengerechtem Gefälle geprüft.

Während der ganzen Zeit wurden in diesem dynamischen Planungsprozess immer wieder neue Alternativen geprüft, wie zum Beispiel die Erschließungsstraße zu verschmälern. Da diese auf Wunsch des AK Bahnhof jedoch eine spätere richtlinienkonforme Befahrung als Gemeindestraße ermöglichen sollte, konnte die Breite nicht reduziert werden.

Die große Herausforderung bestand zu jeder Zeit darin, die Erfordernisse der Beteiligten (DB, Busverkehr, Einkaufszentrum, Straßen-, Rad- und Fußgängerverkehr) miteinander abzustimmen und gegenzuprüfen. Nur auf diese Weise konnte auch das Ziel erreicht werden, während der ge-

samen Planungs- und Bauphase die Betriebe der verschiedenen Verkehrsträger nicht zu gefährden und aufrecht zu erhalten.

Grundlage für die Planung ist die DIN 18040-3: „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“. Bezüglich der Planung von Rampen verweist die DIN 18040-3 auf die DIN 18040-1 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude“.

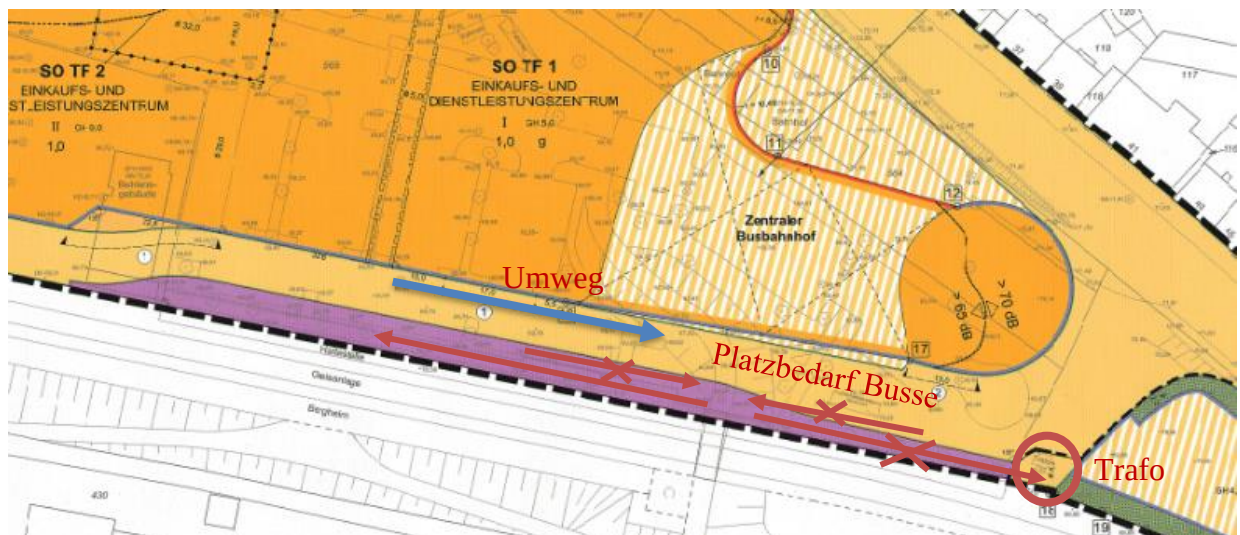
Gemäß der DIN 18040-1 darf die Neigung von Rampenläufen maximal 6 % betragen. Die Länge der einzelnen Rampenläufe darf höchstens 600 cm betragen. Bei längeren Rampen und bei Richtungsänderungen sind Zwischenpodeste mit einer nutzbaren Länge von mindestens 150 cm erforderlich.

Der Höhenunterschied zwischen der Ebene der Fußgängerunterführung und der Ebene des Bahnsteigs bzw. des Busbahnhofs beträgt rd. 3,65 m. Unter Berücksichtigung der einzuhaltenden Vorgaben ergibt sich eine Gesamtlänge der Rampe von rd. 74 m.

Aufgrund der Nutzungen im Plangebiet kann eine Rampe auf der Nordseite nur parallel zu den Bahnanlagen angelegt werden. Eine Rampenführung vom Ausgang der Fußgängerunterführung in östlicher Richtung ist nicht möglich, da ansonsten keine ausreichende Verkehrsfläche u. a. für den ausfahrenden Busverkehr mehr zur Verfügung stehen würde. Im Übrigen würde diese Rampenführung entgegen der Hauptverkehrsrichtung des Fußgängerverkehrs verlaufen. Die Herstellung einer barrierefreien Rampe in östlicher Richtung ohne Richtungsänderung ist nicht möglich, da sich in deren möglichen Verlauf eine Trafostation der Deutschen Bahn AG befindet, deren Standort nicht verlegt werden kann.

Eine barrierefreie Rampenanlage mit einer Richtungsänderung um 180° östlich des Ausgangs der Bahnunterführung war – wie oben beschrieben – lange Zeit Gegenstand der Planung. Geplant war, den Beginn der geplanten Rampenführung im Bereich des Ausgangs aus der Bahnunterführung mit der Verkehrsfläche der Erschließungsstraße zu überbauen. Die Erforderlichkeit, die Ausfahrt aus der Erschließungsstraße in Richtung Kölner Straße aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung zweistreifig herzustellen, führte zu einem größeren Platzbedarf der Straßenfläche der Erschließungsstraße, so dass die geplante Rampenanlage mit Richtungsänderung nicht mehr realisiert werden konnte.

Eine Rampenführung in westlicher Richtung wäre ohne Inanspruchnahme der Straßenverkehrsfläche möglich. Durch die Gesamtlänge der Rampenanlage würde sich das obere Ende der Rampe im Bereich des Nebenausgangs des Einkaufszentrums befinden. Da im Bereich der Rampe keine Querung der Erschließungsstraße in Richtung Bahnsteig möglich ist, müssten die Fußgängerüberwege ebenfalls in östliche Richtung verschoben werden. Dies hätte zur Folge, dass sich die Länge der Wegebeziehung für den Umstieg vom Bus in Richtung Bahn mehr als verdoppeln würde, so dass die Gefahr besteht, dass eine Vielzahl von Busnutzern die Erschließungsstraße ungesichert im Ausfahrtsbereich des Busbahnhofs überquert, was aus Gründen der Verkehrssicherheit vermieden werden soll.



Quelle: Bebauungsplan 277/Bm "Bahnhof Bergheim", Stand 25.04.2019, bearbeitet

Mit Blick auf die Flächen der Deutschen Bahn AG war mit der DB Station und Service AG, die für den Betrieb des Bahnhofes zuständig ist, abgestimmt, dass an vorhandene Bahnsteiganlagen angeschlossen wird bzw. vorhandene Bahnsteigflächen ergänzt werden, um den Anschluss an die neuen städtischen Erschließungsanlagen herzustellen.

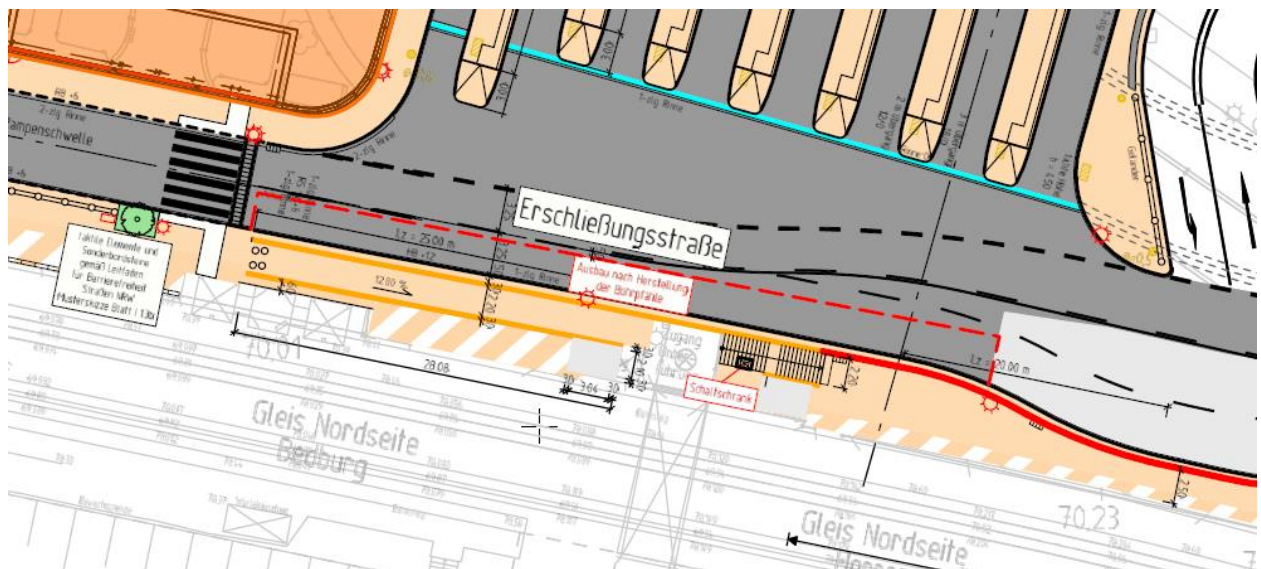
Die DIN 18040-1 enthält keine Angaben hinsichtlich der maximalen Höhendifferenz, die mit einer Rampenanlage überwunden werden kann. Bedingt durch die Vorgaben ergeben sich jedoch sehr große Rampenlängen, so dass verschiedentlich Empfehlungen gegeben werden, ab einer Höhendifferenz von mehr als 1,0 m Aufzüge zu verwenden.

Aufzüge werden ebenfalls in der DIN 18040-1 behandelt. Hinsichtlich der Erfüllung der Kriterien zur Barrierefreiheit sind Aufzüge als gleichwertig zu Rampenanlagen anzusehen.

Aufgrund der sich aus der Anlage einer Rampenanlage ergebenden Nachteile für die fußläufige Anbindung vom Busbahnhof in Richtung Bahnanlagen sowie der gemäß Normung gegebenen Gleichwertigkeit einer Aufzugsanlage sind alle Planungsbeteiligten zu der Einschätzung gelangt, dass zur Gewährleistung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnanlagen eine Aufzugsanlage vorgesehen wird.

In der Sitzung des politischen Arbeitskreises Bahnhof vom 05.05.2017 verständigten sich die Vertreter der Politik, dass zusätzlich zur gesetzeskonformen barrierefreien Lösung der Doppelaufzugsanlage trotzdem eine nicht barrierefreie Rampe vorgesehen werden soll, damit Radfahrer sie zumindest schiebend nutzen können. Die nötigen Mittel wurden in die Haushaltsberatung in der Ratssitzung am 15.05.2017 eingebracht.

Vor diesem Hintergrund hat das beauftragte Ingenieurbüro drei Varianten (eine in östliche Richtung, zwei in westlicher Richtung) parallel zu den Bahnsteiganlagen für eine fahrradtaugliche, aber nicht zwingend barrierefreie Rampe geprüft. Um das Projekt nicht zu gefährden war eine zeitnahe Sicherung des Planungsrechtes erforderlich. Es stand der Satzungsbeschluss am 10.07.2017 an. Die Prüfung hat ergeben, dass diese Varianten auf Grund der Raumknappheit technische und räumliche Verschiebungen und Umplanungen – sowohl beim Einkaufszentrum als auch beim Busbahnhof und der Spindel erfordert hätten. Die Verwaltung hat daraufhin dem Rat der Kreisstadt Bergheim die Lösung mit einer Rampe mit 12 % Steigung mit Verlauf in westlicher Richtung vorgeschlagen zu verwirklichen.



Quelle: L361 Kölner Straße, Bahnhofsareal, Büro Schwietering, 14.10.2019

Satzungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. 277/Bm „Bahnhof Bergheim“

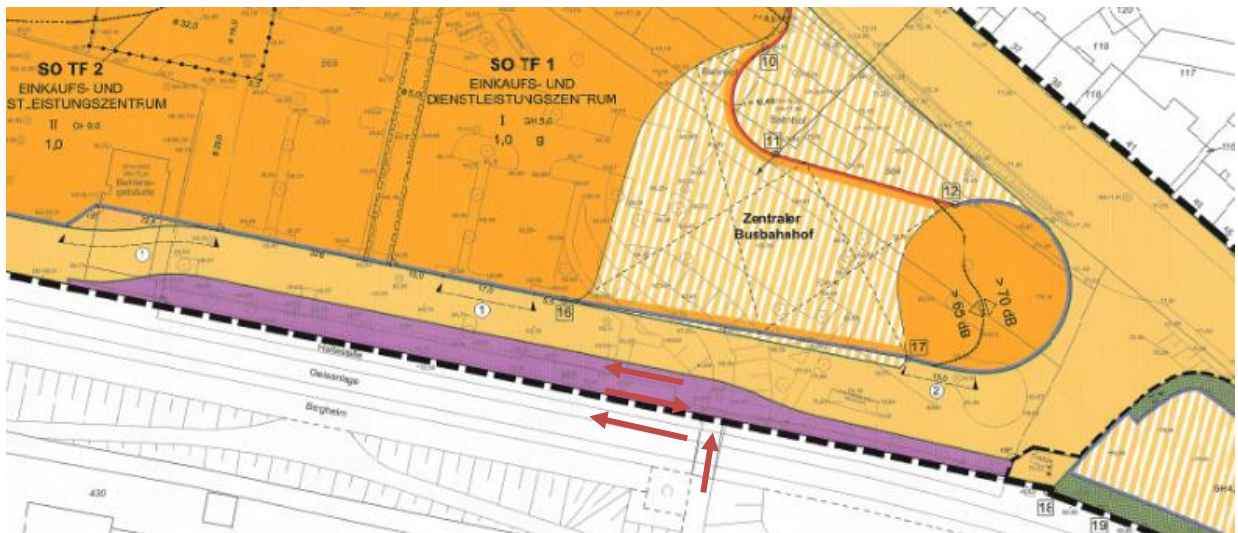
Dementsprechend wurde in der Vorlage zum Beschluss über den Bebauungsplan als Satzung vom 10.07.2017 unter den Erläuterungen folgendes ausgeführt:

Für die Erschließung der Bahnsteige ist eine Treppe in Verbindung mit einer Doppelaufzuganlage vorgesehen, über die der heutige Durchstich in Richtung des südlichen Siedlungsraums Kenten / Zeppelinstraße erreicht werden kann. Darüber hinaus ist die Errichtung einer Rampe vorgesehen, mit deren Hilfe Fahrradfahrer ihre Fahrräder barrierefrei zum Bahnsteig schieben können.

Erneute Prüfung einer alternativen Rampenführung und weiteres Vorgehen

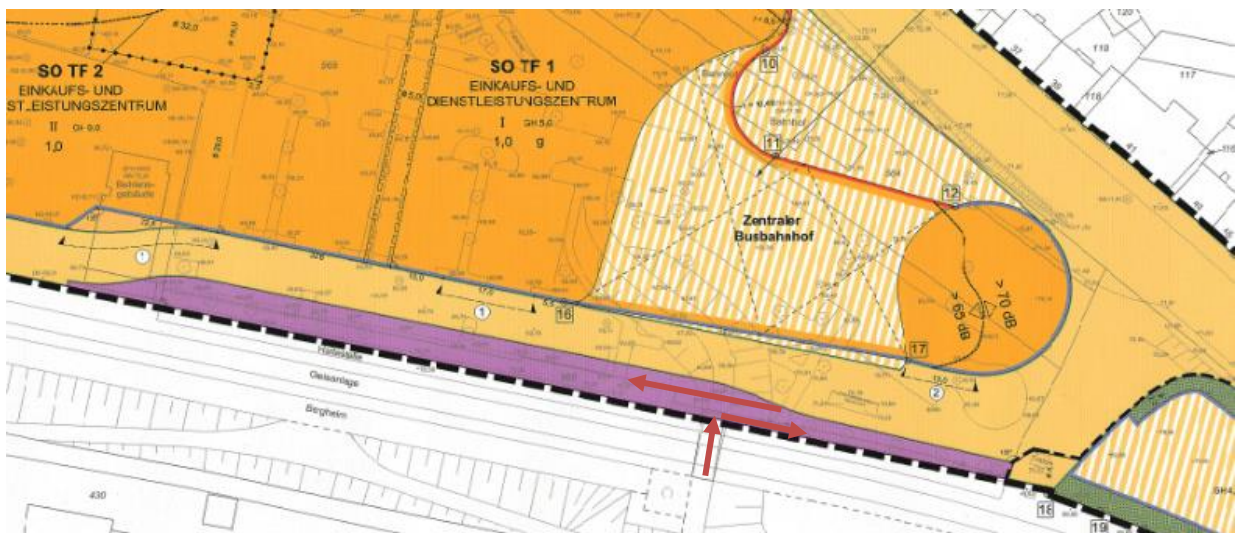
Da die Möglichkeiten der Errichtung einer barrierefreien Rampenanlage im Bereich der städtischen Fläche bereits alle geprüft wurden, kann ein barrierefreier Ausbau nur noch unter Berücksichtigung einer Flächeninanspruchnahme der Deutschen Bahn AG erfolgen. Seitens der Verwaltung wird nun ein zeitnaher Termin mit der DB angestrebt, um eine Flächeninanspruchnahme des derzeitigen Bahnsteiges mit Blick auf eine alternative Rampenführung erneut abzufragen.

Eine Prüfung der Überlegungen, eine Rampe bereits am südlichen Eingang der Bahnunterführung beginnen zu lassen, auf der Nordseite der Bahnunterführung die Rampenanlage dann in westlicher Richtung mit einer doppelten Richtungsänderung um 180° fortzuführen, ergab, dass eine entsprechende Rampenführung hinsichtlich einer barrierefreien Steigung nur unter Inanspruchnahme von Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG möglich ist. Ein weiteres Problem ist, dass die in nördlicher Richtung zur Verfügung stehende Fläche bei einer Rampe mit doppelter Richtungsänderung nur eine Breite der Rampe von rd. 1,35 m zulässt. Dies liegt deutlich unterhalb der Breite von 2,20 m, die für den Begegnungsfall Fußgänger/Fußgänger bei öffentlichen Gehwegen erforderlich ist.



Quelle: Bebauungsplan 277/Bm "Bahnhof Bergheim", Stand 25.04.2019, bearbeitet

Weitere Überlegungen, eine Rampe auf der Nordseite der Bahnunterführung erst in östliche Richtung zu führen und nach einer Richtungsänderung um 180° anschließend in westliche Richtung fortzusetzen, wurden geprüft. Im Ergebnis zeigt sich, dass in den zur Verfügung stehenden Flächen eine entsprechende Rampe mit Zwischenpodesten eine Steigung von 6,9 % erreichen würde, wobei jedoch die geplante Treppenanlage und einer der beiden Aufzüge entfallen würde. Im Nachgang wurde diese Idee dahingehend präzisiert, dass die Treppenanlage sowie der zweite Aufzug auf den Flächen der Deutschen Bahn AG platziert und die Nutzer unterhalb der Rampe durchgeführt werden, um den zweiten Aufzug sowie die Treppe zu erreichen. Hierzu sind die Prüfungen noch nicht abgeschlossen, jedoch deutet sich an, dass die erforderliche lichte Höhe von 2,50 m unterhalb der Rampe gegenüber dem Ausgang aus der Bahnunterführung nur durch eine erhebliche Vergrößerung der Rampensteigung auf über 10 % erreicht werden kann. Des Weiteren deutet sich an, dass der zwischen dem Ausgang der Bahnunterführung und den vorhandenen Wartehäuschen zur Verfügung stehende Platz nicht ausreicht, beide Aufzüge sowie die Treppenanlage aufzunehmen.



Quelle: Bebauungsplan 277/Bm "Bahnhof Bergheim", Stand 25.04.2019, bearbeitet

Im Rahmen der Sitzung besteht die Möglichkeit durch das anwesende Verkehrsplanungsbüro die detaillierte Planung der Rampenanlage vorzustellen.

3. Alternativen/Einsparpotenziale (Prüfung einer kostengünstigeren Aufgabenerledigung einschl. der Möglichkeit der interkommunalen Zusammenarbeit)

Die geplante nicht barrierefreie Rampenanlage wird gebaut. Es werden keine weiteren Kosten verursacht.

4. Darstellung der Auswirkungen auf den Ergebnisplan, den Finanzplan und die Bilanz (lfd. Haushaltsjahr und Folgejahre, inkl. Folgekosten bei Investitionen)

entfällt

5. Darstellung der klimaschutzrelevanten Auswirkungen (ab 1. Quartal 2021)

entfällt

6. Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Bürger erfolgte nach den gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 277 / „Bahnhof Bergheim“.

7. Überprüfung der Zielerreichung (Messinstrumente und –zeitpunkt)

entfällt