



GREMIUM
Bauausschuss

Dienststelle, Berichterstatter

Herr Steinhauer

ART DER BERATUNG

Öffentlich

BERATUNGSUNTERLAGE

BETREFF

Rheintorstraße: Anhebung der östlichen Fahrbahnseite im Einmündungsbereich Rheintorstraße / Collingstraße (Straßenbau, Beleuchtung) - Planvorlagen, Ausbauprogramm - (BA 37-2019.docx)

BERATUNGSFOLGE (DATUM, GREMIUM)	NEUE BE	ABSTIMMUNGSERGEBNIS	WIE VORSCHLAG
28.11.2019 Bauausschuss 13.12.2019 Rat	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALT)	AUFWENDUNGEN / AUSZAHLUNGEN IN EURO			ERTRÄGE / EINZAHLUNGEN IN EURO		
	GESAMTAUFWENDUNGEN / -AUSZAHLUNGEN	VERANSCHLAGT	DIFFERENZ	GESAMTERTRÄGE / -EINZAHLUNGEN	VERANSCHLAGT	DIFFERENZ
	60.000 €	0 €	-60.000 €	0 €	0 €	0 €

FOLGEKOSTEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)

5.800 €

ZUSCHÜSSE (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)

keine

BESCHLUSSEMPFEHLUNG

Der Planvorlage und dem Ausbauprogramm wird vorbehaltlich der Mittelbereitstellung beim TMN zugestimmt.

SACHVERHALTSDARSTELLUNG

2006 erstellte Professor Coersmeier für den Stadthafen Neuss einen Rahmenplan, um die Neusser Innenstadt besser an den Hafen und an den Rhein anzubinden und somit Neuss „näher ans Wasser zu rücken“. Dieser Rahmenplan sah auch eine Brücke über das Hafenbecken 1 vor, um so einen schnellen Zugang zum damals auf der Hafemole 1 geplanten Insel- und Uferpark anbieten zu können. Diese Brücke sollte auch zur direkten fußläufigen Anbindung der auf der Industriestraße angesiedelten Gewerbebetriebe an den Neusser Hauptbahnhof dienen.

Im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Pierburg auf der Hafemole 1 wurde dann die genaue Lage der Brücke über das Hafenbecken in Verlängerung der Collingstraße festgelegt. Die Brücke wurde 2014 - auch im Vorgriff auf die im Bebauungsplan 456 (Rheintorstraße / Düsseldorfer Straße) auf der westlichen Seite des Hafenbeckens 1 vorgesehene bauliche Entwicklung (Wohn- und Gewerbebebauung) - errichtet. Das für diesen Bebauungsplan notwendige Planrecht wird derzeit geschaffen.

Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplanes 456 soll der Knotenpunkt Rheintorstraße / Collingstraße vollständig umgebaut werden. Die zugehörige Ausbauplanung wurde bereits am 04.02.2014

im Bauausschuss vorgestellt und vom Rat am 28.03.2014 beschlossen (vgl. BA 40-2013). Sie sieht eine barrierefreie Erreichbarkeit der Brücke vor.

Es kann zurzeit allerdings nicht abgeschätzt werden, wann das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen sein wird und wann mit dem Umbau des Knotenpunktes Rheintorstraße / Collingstraße begonnen werden kann. Somit steht nicht fest, wann die Brücke über das Hafenbecken 1 auch von der Stadtseite aus barrierefrei erreicht werden kann.

Die Zuwegung zur Brücke von der Stadtseite aus wurde seinerzeit - wegen dem o.g. anstehenden Umbau des Knotenpunktes – zunächst nur provisorisch hergestellt und weist verschiedene Barrieren (wie z.B. die Neigung der Rampe zum Brückenbauwerk von ca. 11% oder einen Versatz zwischen der östlichen Fahrbahnseite der Rheintorstraße und der sich anschließenden Wegeverbindung zur Brücke) auf. Insbesondere der Versatz zwischen Fahrbahn und Wegeverbindung mit einer Höhendifferenz von ca. 30 cm stellt aber für mobilitätseingeschränkte Personenkreise ein erhebliches Hindernis dar.

Die Verwaltung plant nunmehr, diesen Höhensprung kurzfristig zu beseitigen. Da eine Absenkung der ebenfalls in diesem Bereich verlaufenden Schienen der Hafenbahn sehr aufwendig und kostenintensiv ist, soll die östliche Fahrbahnseite der Rheintorstraße auf einer Länge von ca. 55 Meter angehoben werden. Dazu wird die heute vorhandene Querneigung der Fahrbahn gedreht, d.h., das vorhandene Dachprofil wird im Bereich der Zuwegung in eine Einseitneigung überführt. Wegen der sich ändernden Straßenhöhen müssen auch die Einfassung der östlichen Fahrbahn erneuert und ein zusätzlicher Straßenablauf vorgesehen werden.

1. Straßenbau

1.1 Umbaulänge

Um die Fahrbahn im Zugangsbereich zu der Brücke anzuheben, muss sie auf einer Länge von ca. 55 Meter umgebaut werden.

1.2 Deckenaufbau gemäß Standardausbauprogramm

1.2.1 Hauptverkehrsstraße (gemäß Punkt 1.1.1 der Standardbauweisen)

12 cm Asphaltdecke
14 cm Asphalttragschicht
20 cm Schottertragschicht
24 cm Frostschutzkies
70 cm Gesamtaufbau

2. Öffentliche Beleuchtung

Arbeiten an der öffentlichen Straßenbeleuchtung sind nicht erforderlich.

3. Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser wird wie bisher gefasst und mit Hilfe vorhandener bzw. neuer Straßenabläufe der städtischen Kanalisation zugeleitet.

4. Grunderwerb

Grunderwerb ist für die Maßnahme nicht erforderlich.

5. Bauzeit

Die Maßnahme soll im Frühjahr 2020 durchgeführt werden und erfordert eine Bauzeit von ca. drei bis vier Wochen.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die Gesamtkosten für die vorgestellte Maßnahme betragen ca. 60.000 €. Die erforderlichen Mittel werden in den Entwurf des Wirtschaftsplanes 2020 des TMN eingestellt.

Da es sich um eine punktuelle Maßnahme handelt, können keine KAG-Beiträge erhoben werden.

Der Restwert der von der Maßnahme in Anspruch genommen Flächen kann vernachlässigt werden.

Die jährlichen Folgekosten betragen ca. 5.800 €.

ANLAGEN		
ART	NUMMER	BEZEICHNUNG
	P BA 37-2019 - A	Folgekostenberechnung
	P BA 37-2019 - B	Übersichtslageplan
	P BA 37-2019 - C	Ausbauplanung