

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Wahlperiode / Vorlagen-Nr.:</b>
	<b>2020-2025 SV 0157</b>
	<b>Datum:</b>
	<b>17.05.2021</b>
	<b>Status:</b>
	<b>öffentlich</b>
<b>Beratungsfolge:</b>	Ausschuss für Bauen und Ordnung
<b>Federführende Stelle:</b>	Fachbereich 6 Hoch- und Tiefbau

## Hydraulische Sanierung L 47 Bahnhofstraße - Vorstellung der Entwurfsplanung

### Beschlussempfehlung:

Der Ausschuss für Bauen und Ordnung nimmt den vorgestellten Entwurf der Kanal- und Straßenplanung zustimmend zur Kenntnis und fasst vorbehaltlich der Zustimmung des Straßenbaulastträgers den Baubeschluss.

### Begründung:

#### Kanalbau:

Bezugnehmend auf das Abwasserbeseitigungskonzept (ABK) 2018 bis 2023, einstimmig beschlossen durch den Rat der Stadt Übach-Palenberg am 11.04.2018 und nach Vorlage der Ergänzungen von der Bezirksregierung Köln (Az.: 54.2-5.7-ABK-Scht) am 19.07.2019 zugestimmt, sowie auf den Generalentwässerungsplan (GEP) 2017 bis 2032 vom April 2018 ist die hydraulische Sanierung der Bahnhofstraße als durchzuführende Kanalbaumaßnahme vorgesehen.

Der vorhandene Mischwasserkanal in der Bahnhofstraße ist zwischen den Schächten Nr. 06669 in Höhe des Restaurants Postwagen und Nr. 06676 im Einmündungsbereich der Kapellenstraße hydraulisch überlastet, so dass es in Höhe des Bahnhofs im Falle von Niederschlagsereignissen größerer Intensität zu Ein- bzw. Überstauungen kommt. In den Jahren 2015/2016 wurde bereits ein Teilstück zwischen der Kapellen- und Frankenstraße auf eine Nennweite von DN 900 vergrößert.

Mangels vorhandener Überdeckung im Bereich des Tiefpunktes ist dort lediglich eine Vergrößerung von DN 700 auf DN 800 möglich, so dass das notwendige Retentionsvolumen in Form eines Stauraumkanals in den darüber liegenden Haltungen (Abschnitt Ausfahrt Bushof bis Otbertstraße) zu generieren ist. Die Maßnahme soll in zwei Bauabschnitten, unterteilt in die Abschnitte "1. BA - Kapellenstraße bis Ausfahrt Netto-Markt" und "2. BA - Ausfahrt Netto-Markt bis Otbertstraße" durchgeführt werden. Während der 1. BA in offener Bauweise erfolgen soll, ist im 2. BA die Anwendung eines Rohrvortriebverfahrens zum Einbau des Stauraumkanals DN 1600 vorgesehen (s. Anlagen 1 und 2).

#### Straßenbau:

Darüber hinaus hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger der Bahnhofstraße, die eine klassifizierte Straße (L 47) ist, eine Fahrbahndeckensanierung des Abschnitts zwischen Kapellenstraße und Kreisverkehrsplatz Merksteiner Straße vorgesehen, die mit den Kanalbauarbeiten

Dezernent/Leiter der federführenden Stelle	Dezernent/Leiter der mitwirkenden Stelle	Kenntnisnahme des Kämmerers	Mitzeichnung sonstiger Stellen	Bürgermeister

sinnvoll kombiniert werden kann.

Weiterhin wird seitens der Stadt Übach-Palenberg angeregt, die Querungssituation am Konrad-Adenauer-Platz im Rahmen des baulichen Eingriffs ebenfalls zu verbessern, da dieser Bereich aufgrund des unmittelbar angrenzenden Bahnhofs und zentral-örtlicher Einrichtungen von Fußgängern stark frequentiert ist.

So ist die vorhandene Querungsfurt derzeit auf Höhe der Zufahrt zum Bushof positioniert, wodurch der Fußgänger in die Fahrbahnausrundung der Einfahrt geleitet wird. Weiterhin verlängert sich die Querungsdistanz durch die alte Bushaltebucht, die ihre eigentliche Funktion mit Inbetriebnahme des gegenüberliegenden Bushofs seit geraumer Zeit verloren hat und nun situativ als Parkraum genutzt wird, der die Sicht auf die vorhandenen Querverkehre zeitweise einschränkt. Abschließend ist die Querungsstelle nicht barrierefrei ausgebaut, was insbesondere für gehandicappte Menschen, die durch den ÖPNV-Standort sowie das Mehrgenerationenhaus die Straße häufig queren, problematisch ist.

Insofern wird vorgeschlagen, eine verbreiterte, lang-gezogene Mittelinsel einzurichten, die sichere und komfortable Fußgängerquerungen an zwei bevorzugten Stellen (Hauptfußgängerströme von der Kapellenstraße bzw. der südlichen Bahnhofstraße kommend) ermöglichen, indem die verfügbaren Flächen der noch vorhandenen Bushaltebucht sinnvoll in Anspruch genommen werden können. Der hier zur Verfügung stehende Querschnitt von bis zu 19 m könnte so optimaler genutzt und die Querungsdistanz signifikant verringert werden. Aufgrund der vorhandenen Grundstückszufahrten und Gewerbestellplätze würde die Mittelrennung darüber hinaus überwiegend überfahrbar ausgebildet, ggf. unterbrochen durch unversiegelte Bereiche / Baumscheiben geeigneter Gattungen, die der optischen Wahrnehmung des Straßenraums zu Gute kommen (s. Anlage 3).

Gegenüber einer zwischenzeitlich ebenso untersuchten, jedoch wieder verworfenen, alternativen Variante 1 fallen bei der favorisierten Straßenausbauplanung lediglich zwei Parkstände weg, was in der betroffenen Örtlichkeit hingenommen werden kann.

Für straßenbauliche Anpassungen dieser Art ist die Zustimmung des jeweiligen Straßenbaulastträgers einzuholen. In Erwartung einer positiven Rückmeldung wurden die Planungsentwürfe dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Abstimmung vorgelegt.

### **Bilanzielle Auswirkungen:**

Prognostizierte Kosten und deren Aufteilung für den 1. BA:

- Kanalbau:	720.496,33 € (brutto)
- Straßenbau:	
o Anteil Stadt	61.841,92 € (brutto)
o Anteil Landesbetrieb	313.744,21 € (brutto)
	<hr/>
- Gesamtkosten	1.096.082,46 € (brutto)

### **Beigefügte Anlagen zu dieser Sitzungsvorlage:**

1. Hydraulische Sanierung L 47 Bahnhofstraße – Kanalbaulageplan Gesamtmaßnahme
2. Hydraulische Sanierung L 47 Bahnhofstraße – Kanalbaulageplan 1. BA
3. Hydraulische Sanierung L 47 Bahnhofstraße – Straßenbaulageplan 1. BA