

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0256/2021
öffentlich

| Gremium | Sitzungsdatum | Art der Behandlung |
|---|---------------|--------------------|
| Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität | 15.06.2021 | Entscheidung |

Tagesordnungspunkt

Künftige Querungspunkte der S 11 in Bergisch Gladbach

Beschlussvorschlag:

- 1.) Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität nimmt die Ausführungen der Verwaltung zu den Querungspunkten der S 11 zur Kenntnis.
- 2.) Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beauftragt die Verwaltung, aufgrund der zu erwartenden Schließzeiten des Bahnübergangs Tannenbergsstraße von ca. 45 - 50 Minuten je Stunde in der Hauptverkehrszeit zu prüfen und mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen, ob bei Schließung des Bahnübergangs der Ausbau einer bereits vorhandenen oder neu zu errichtenden Eisenbahnüberführung nach den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes anteilig bzw. vollständig durch den Bund, das Land sowie das auf der Strecke verkehrende Eisenbahnunternehmen refinanziert werden kann.
- 3.) Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beschließt, die Ergebnisse der „alternativen Verkehrsuntersuchung Innenstadt“ abzuwarten, bevor mit der DB Netz AG eine Planungsvereinbarung zur Eisenbahnüberführung Buchholzstraße abgeschlossen und weitere Angaben zur Eisenbahnüberführung „Buchholzstraße“ gemacht werden.

- 4.) Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beschließt den Bau einer Querung der Bahnsteiggleise im Bahnhof Bergisch Gladbach für Fußgänger und Radfahrer als Verbindung zwischen der Jakobstraße und der Stationsstraße (Höhe Radstation)
- a. als Unterführung ohne Anschluss an den im Zuge des Ausbaus der S 11 zu errichtenden Mittelbahnsteig
 - b. als Unterführung mit Anschluss an den im Zuge des Ausbaus der S 11 zu errichtenden Mittelbahnsteig in Form einer Treppenanlage (nicht barrierefrei)
 - c. als Unterführung mit Anschluss an den im Zuge des Ausbaus der S 11 zu errichtenden Mittelbahnsteig in Form einer Treppenanlage und eines Aufzuges (barrierefrei)
 - d. als Überführung ohne Anschluss an den im Zuge des Ausbaus der S 11 zu errichtenden Mittelbahnsteig
 - e. als Überführung mit Anschluss an den im Zuge des Ausbaus der S 11 zu errichtenden Mittelbahnsteig in Form einer Treppenanlage (nicht barrierefrei)
 - f. als Überführung mit Anschluss an den im Zuge des Ausbaus der S 11 zu errichtenden Mittelbahnsteig in Form eines Aufzuges, einer Rampe sowie eines Aufzuges (barrierefrei).

Die hierfür entstehenden, noch dezidiert zu ermittelnden Kosten sind in die Finanzplanung der Stadt für die Jahre ab 2024 ff. einzustellen. Darüber hinaus sind etwaige Fördermöglichkeiten hierfür zu eruieren und ggf. zu beantragen. Eine entsprechende Planungsvereinbarung über die beschlossene Variante wird mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG abgeschlossen.

- 5.) Der Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität beschließt den Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG, der DB Station & Service AG sowie der Nahverkehr Rheinland GmbH zur Arrondierung der Grundstücksgrenzen auf der Nordostseite des Bahnhofsgrundstückes angrenzend an das im Eigentum des Stadtentwicklungsbetriebes AÖR befindlichen „Kopfgrundstück“ sowie den damit einhergehenden Baumaßnahmen (u.a. Versetzung des dortigen Oberleitungsmastes und Verlagerung des Bestandsbahnsteiges in südwestliche Richtung).
- Die hierfür entstehenden Kosten sind in Höhe von 350.000 € in die Finanzplanung der Stadt für die Jahre ab 2022 ff. einzustellen.

Sachdarstellung / Begründung:

Kurzfassung:

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der S 11 sind Entscheidungen seitens der Stadt zu treffen.

Hinsichtlich der Eisenbahnüberführung „Buchholzstraße“ sollen die Entscheidungen vertagt werden, bis die Ergebnisse der alternativen Verkehrsuntersuchung Innenstadt vorliegen.

Darüber hinaus schlägt die Verwaltung vor, aufgrund der zu erwartenden Schließzeiten des Bahnübergangs Tannenbergsstraße von ca. 45 - 50 Minuten je Stunde in der Hauptverkehrszeit zu prüfen, ob bei Schließung des Bahnübergangs der Ausbau einer bereits vorhandenen Eisenbahnüberführung nach den Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes anteilig bzw. vollständig durch den Bund, das Land oder das auf der Strecke verkehrende Eisenbahnunternehmen refinanziert werden kann.

Des Weiteren ist eine Entscheidung zu treffen, ob eine Personenüber- bzw. unterführung im Bereich des S-Bahnhofs am südwestlichen Ende der künftigen Bahnsteige, mit oder ohne Anbindung an den Mittelbahnsteig, gewünscht ist. Die Kosten, deren genaue Höhe derzeit ohne eine konkrete Planung noch nicht ermittelt werden kann, wären von der Stadt zu tragen. Etwaige Förderungen dafür gilt es im Weiteren zu eruieren. Ferner ist im Falle eines Beschlusses eine Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG abzuschließen.

Als Viertes ist eine Planungsvereinbarung mit der DB Netze AG, der DB Station & Service AG sowie der Nahverkehr Rheinland GmbH zur Arrondierung der Grundstücksgrenzen auf der Nordostseite des Bahnhofsgrundstückes, angrenzend an das im Eigentum des Stadtentwicklungsbetriebes AÖR befindlichen „Kopfgrundstück“ zu treffen.

Ausführliche Begründung:

Seitens der Verwaltung wird zunächst Bezug genommen auf die als Anlage 1 zur Vorlage beigefügte Präsentation der DB Netz AG, welche den Mitgliedern des Ausschusses im Rahmen einer digitalen Informationsveranstaltung (anstelle der Präsenz-Sitzung des Ausschusses am 20.04.2021) vorgestellt wurde. Die Präsentation der DB Netze AG erfolgte auch vor der Hintergrund, dass im Zuge der derzeit zu erstellenden Entwurfsplanung für den durchgehend zweigleisigen Ausbau der S 11 Entscheidungen seitens der Stadt Bergisch Gladbach zu treffen sind, die Auswirkungen auf die Querung der S 11-Trasse für die kommenden Jahrzehnte haben werden.

Im Rahmen dieser Präsentation wurden dabei seitens der DB Netz AG jene Querungsstellen zwischen der S 11 und dem Straßenverkehr im Stadtgebiet benannt, an denen sich aktuell noch Klärungsbedarf ergibt und für die kurzfristig Entscheidungen zu treffen sind. Eine Übersicht der einzelnen, heute vorhandenen Querungspunkte der Bahntrasse ist der Vorlage als Anlage 2 beigefügt.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Angaben/Entscheidungen:

- a) Planungsparameter für die Eisenbahnüberführung (EÜ) Franz-Hitze-Straße
- b) Planungsparameter für die Eisenbahnüberführung (EÜ) Damaschkestraße
- c) Planungsparameter für die Eisenbahnüberführung (EÜ) Buchholzstraße
- d) Entscheidung evtl. Ersatzlösung Bahnübergang (BÜ) Tannenbergsstraße sowie
- e) Entscheidung zur Personenunter- bzw. -überführung und damit verbundene Bahnsteigbreite am Bahnhof Bergisch Gladbach.

Bezüglich der Punkte a) und b) wird seitens der Verwaltung vollinhaltlich auf die Vorlage 0257/2021 für diese Sitzung des ASM verwiesen.

Im Zusammenhang zu sehen sind die Entscheidungen zu den Punkten EÜ Buchholzstraße (c) und BÜ Tannenbergstraße (d).

Zu d) BÜ Tannenbergstraße

Der Bahnübergang (BÜ) Tannenbergstraße - einziger Bahnübergang der S 11 im Stadtgebiet - wird nach den Ausbauplanungen der DB zur S 11 zwar theoretisch erhalten und ertüchtigt werden, angesichts des beabsichtigten 10- bzw. in der Hauptverkehrszeit sogar 5-Minuten-Taktes zwischen Bergisch Gladbach und Köln jedoch künftig Schließzeiten von ca. 45 - 50 Minuten je Stunde aufweisen. Hinzu kommt, dass die Querung der Bahntrasse von Norden nach Süden für den Schwerlastverkehr eine wichtige Verbindung darstellt und aktuell als Strecke im LKW-Vorrangroutennetz der Stadt (vgl. MobiK 2030, Seite 129) ausgewiesen ist.

Auswertung

manueller Verkehrszählungen an Bahnübergängen

Bahnübergang in km 8,867 "Tannenberstraße I" der Strecke 2663 K-Mülheim - Lindlar für die Verkehrszählung vom 23.02 - 25.02.2021

Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer nach Verkehrsarten

| Verkehrsteilnehmer gesamt | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------|-----------|-------|-------|-------|--------------|---------|-------|
| Kfz Verkehr | | | Tag 1 | Tag 2 | Tag 3 | Gesamt | pro Tag | % |
| Gruppe 1 | (M) | Motorrad | 49 | 58 | 41 | 148 | 49 | 1,4 |
| Gruppe 2 | (Pkw) | Pkw | 2369 | 2455 | 2462 | 7286 | 2429 | 67,3 |
| Gruppe 3 | (Lkw) | Lkw | 97 | 90 | 102 | 289 | 96 | 2,7 |
| Gruppe 4 | (Lkz) | Lkz | 102 | 103 | 99 | 304 | 101 | 2,8 |
| Anderer Verkehr | | | | | | | | |
| Gruppe 5 | (Gesp.) | Gespann | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| Gruppe 6 | (Radf.) | Fahrrad | 419 | 527 | 429 | 1375 | 458 | 12,7 |
| Gruppe 7 | (Fußg.) | Fußgänger | 431 | 519 | 464 | 1414 | 471 | 13,1 |
| Gruppe 8 | (Sonst.) | Sonstige | 0 | 3 | 1 | 4 | 1 | 0,0 |
| Summe gesamt | | | 3467 | 3755 | 3598 | 10820 | 3607 | 100,0 |
| Summe Kfz | | | 2617 | 2706 | 2704 | 8027 | 2676 | 74,2 |

Abbildung: Zählung Querungen Bahnübergang Tannenbergstraße vom 23.02 – 25.02.2021 (Quelle: Deutsche Bahn AG)

Obwohl es sich bei der anstehenden Umstellung der Stellwerkstechnik durch die DB Netz AG auf ein elektronisches Stellwerk (ESTW) sowie die Erneuerung des Bahnübergangs „Tannenbergstraße“ auf Seiten der DB Netz AG um gesonderte Planungsprojekte handelt, welche den geplanten Ausbau der S 11 nur tangieren, ist angesichts der künftigen Schließzeiten des Bahnübergangs Tannenbergstraße die strategische Entscheidung zu treffen, wie zukünftig mit diesem Bahnübergang umgegangen werden soll bzw. ob dieser Bahnübergang nicht durch anderweitige verkehrliche Angebote für den LKW- bzw. den PKW-Verkehr sowie für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen (in unmittelbarer Nähe des heutigen Bahnübergangs) ersetzt werden kann.

Aus Sicht der Verwaltung kann durch eine mögliche Über- bzw. Unterquerung der Trasse an Stelle des heutigen Bahnübergangs Tannenbergstraße keine Abhilfe geschaffen werden, da in beiden Fällen keine realisierbare Anbindung der vorhandenen Kreuzungspunkte Britanniahütte im Norden sowie Kalkstraße im Süden ohne größere Eingriffe in die Bebauung realistisch umsetzbar erscheint.

Eine Ersatzlösung für den Bahnübergang Tannenbergstraße hinsichtlich des PKW- und LKW-Verkehrs stellt daher ausschließlich eine Ertüchtigung der Eisenbahnüberführung „Buchholzstraße“ dar, da die Verkehre über die bereits heute stark frequentierte Stationsstraße zu führen keine wirkliche Option darstellt.

Zusätzlich sollte der heutige Knotenpunkt Tannenbergstraße/Kalkstraße/Friedrichstraße so ausgebaut werden, dass auch das Grundstück des „Gleisdreiecks“ mit erschlossen wird. Der Ausbau dieses Knotens wird erforderlich, da es bezüglich der künftigen Nutzung des Gleisdreieckgrundstückes bereits einen ernsthaften Interessen aus dem öffentlichen Bereich gibt, welcher im Falle der geplanten Umnutzung der Fläche eine verbesserte Verkehrsanbindung anstelle der heutigen Zufahrt über die Straße „Am Kuhlerbusch“ benötigt. Hierfür bedarf es nicht nur einer Ertüchtigung des Knotenpunktes „Tannenbergstraße/Friedrichstraße/Kalkstraße“, sondern auch einer Vereinbarung mit der DB Netze AG als Grundstückseigentümer, wonach eine Kreuzung des aktuell nicht mehr genutzten, aber weiterhin gewidmeten Streckengleises Richtung Bensberg zur Erschließung des Gleisdreiecks möglich wird. Eine Antwort der DB Netz AG, ob dies auch unter Beibehaltung des dort liegenden Gleises möglich ist, steht noch aus. In diesem Falle ist es ferner erforderlich, Anteile an Fremdgrundstücken zu erwerben, um den Knoten verkehrsplanerisch zu optimieren.

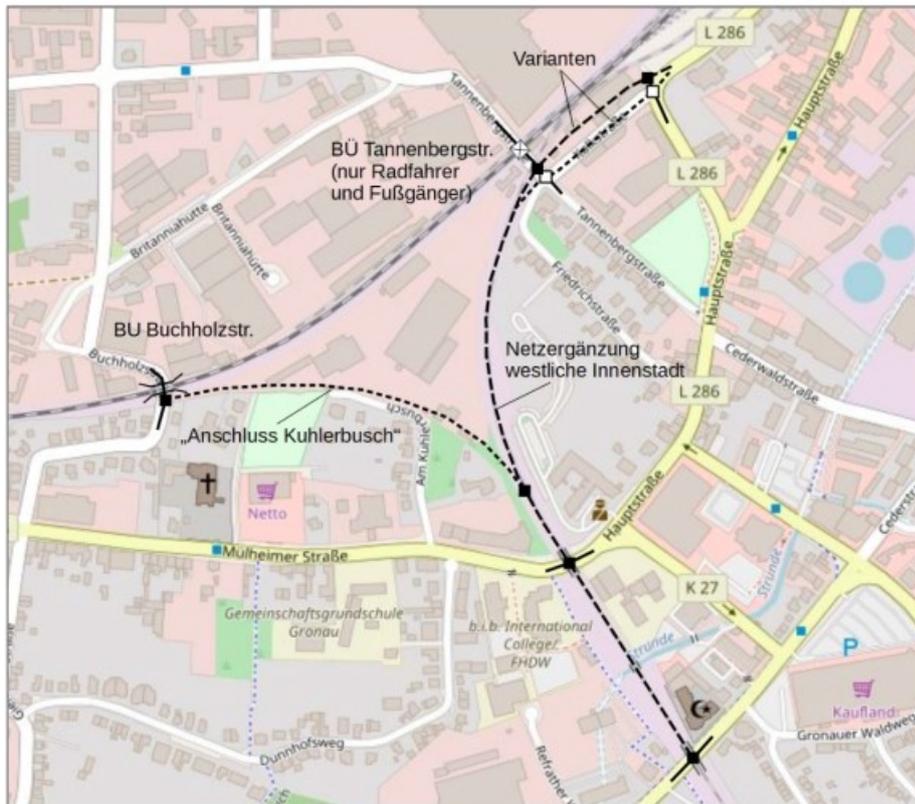
Käme es zu einem reinen eins-zu-eins Ersatz des heute manuell betriebenen Bahnübergangs durch ein elektronisches Stellwerk, wären ebenfalls seitens der DB Netz AG Anteile an Fremdgrundstücken zu erwerben, um den Bahnübergang entsprechend der heutigen Anforderungen herstellen zu können.

Würde der politische Beschluss gefasst, den Bahnübergang Tannenbergstraße künftig vollständig zu schließen, bestünde gegebenenfalls die Möglichkeit, Fördermittel nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz für einen Ausbau der Buchholzstraße oder einer weiteren Querung im Bahnhofsbereich für Radfahrende und Fußgänger*innen zu akquirieren.

Zu c (EÜ Buchholzstraße)

Durch die künftigen Schließzeiten von ca. 45 – 50 Minuten des Bahnübergangs Tannenbergstraße sind Ersatzlösungen für die Verkehrsteilnehmer, die bislang diesen Bahnübergang genutzt haben, erforderlich. Wie unter d) genannt, könnte möglicherweise eine Ertüchtigung der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße für den LKW- und PKW-Verkehr eine Lösung sein.

Die nachstehenden Alternativen werden in der chronologischen Reihenfolge dargestellt.



Quelle: Variante 4k, Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“ von VIA 2019

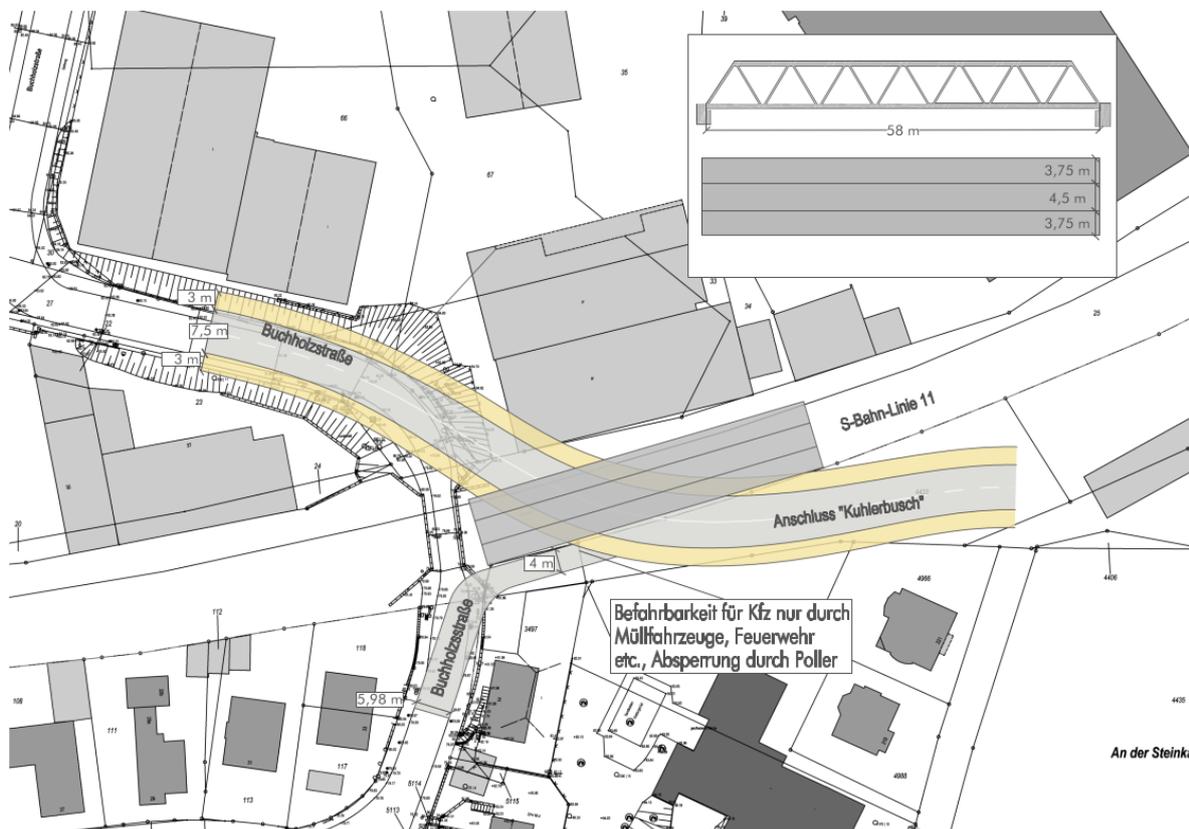
Die angenommene Streckenführung an der Buchholzstraße sieht eine Kreuzung der S 11 Trasse in einem Winkel von 50° vor, damit unter der Berücksichtigung der beengten räumlichen Verhältnisse die für den Schwerlastverkehr notwendigen Radien eingehalten werden können.

Der auf der Südseite der Bahnstrecke gelegene Teil der Buchholzstraße wird bei dieser Variante für den Kfz-Verkehr von der Unterführung abgebunden und nur noch als Sackgasse für den Anwohnerverkehr gestaltet (siehe nachstehende Abbildung).

- 4) *Ergänzung zur Variante 4k der Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“ vom Planungsbüro VIA von 2020 (0424/2020) mit beidseitigen Geh- und Radwegen, einer besseren Befahrbarkeit für Schwerlastverkehr und Berücksichtigung der Verkehre einer zukünftigen Entwicklung des Zanders-Geländes und der neu in den FNP aufgenommenen Bauflächen*

Im November letzten Jahres wurde der Entwurf der ergänzenden Untersuchung der Variante 4k im ASM vorgestellt (Berücksichtigung der Verkehre einer zukünftigen Entwicklung des Zanders-Geländes und der neu in den FNP aufgenommenen Bauflächen, beidseitige Nebenanlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr, bessere Befahrbarkeit der Fahrbahn in Höhe des Brückenbauwerkes (insbesondere im Kurvenbereich) für den LKW-Verkehr).

Eine Aufweitung der Fahrbahn auf 7,50 m und die Anlage von beidseitigen Geh- und Radwegen hat zur Folge, dass das neu zu errichtende Brückenbauwerk nicht mehr eine Stützweite von (nur) 24,00 m aufweist, sondern 58,00 m in der Maximalvariante (!). Durch die Aufweitung der Eisenbahnüberführung wird im Norden der S 11 Trasse Grunderwerb erforderlich und ein dort stehendes Gebäude wäre abzureißen. Die Kosten für die Eisenbahnüberführung und die Straße in diesem Bereich liegen aktuell geschätzt bei rund 13,8 Mio. €.



Quelle: *Ergänzende Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“ Büro VIA (ein Beispiel für die Straßenführung und ein Brückenbauwerk)*

- 5) *Beschluss des Rates vom 15.12.2020 Führung des Verkehrs über die bestehende Buchholzstraße bei Erweiterung der Brücke auf 17 m und 4,75 m Durchfahrtshöhe*

Ausgehend von der Sitzung des Rates am 15.12.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, folgenden Beschluss abweichend von der ursprünglichen Beschlussfassung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Mobilität vom 24.11.2020 (vgl. Drucksachenummer 0424/2020) der DB Netz AG mitzuteilen: „Des Weiteren sollen der DB AG für die

Buchholzstraße die ausreichenden Vorgaben für eine Eisenbahnüberführung einer Straße mit einer zweispurigen Fahrbahn, einer Durchfahrteignung für Busse sowie mit einem beidseitigen benutzbaren Fuß- und Radweg bei Beibehaltung der bisherigen Straßenführung mitgeteilt werden.“

Die Verwaltung hat die oben genannten Beschlüsse am 18.12.2020 der DB Netz AG mitgeteilt. Daraufhin wurde die Verwaltung am 22.01.2021 von der DB Netz AG darüber informiert, dass die Aussagen der Beschlüsse nicht ausreichen und hier nachzuarbeiten wäre.

Im Anschluss an die digitale Informationsveranstaltung für die Mitglieder*innen des ASM am 20.04.2021 fand am 12.05.2021 ein Gespräch zwischen Vertretern der Ampel-Koalition und der Stadtverwaltung statt, bei dem die Sachlage nochmals diskutiert und der im Dezember 2020 gefasste Beschluss eingehend erläutert wurde.

Mit der Veränderung der Breite und der Höhe der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße entsprechend der von der Politik in einer im Zusammenhang mit dem Beschluss aus 2020 vorgelegten Skizze sollen mögliche Veränderungen künftiger Verkehrsbedingungen vorbereitet werden, da die Eisenbahnüberführung eine sehr lange Nutzungsdauer haben wird. Es besteht somit jetzt die Gelegenheit, Optionen für das Verkehrsgeschehen der nächsten Jahrzehnte, wenn nicht sogar noch länger zu schaffen.

Die Brücke soll in ihrer Breite auf 17,00 m erweitert werden. Die Fundamente der Brücken sollen so tief im Erdreich liegen, dass die Brücken perspektivisch 4,75 m Durchfahrtshöhe aufweisen können. Eine sofortige Tieferlegung der Straße sei nicht zwingend jetzt durchzuführen, sondern könnte auch zukünftig erfolgen.

Eine Durchfahrtshöhe von 4,75 m weisen in Deutschland nicht einmal Autobahnbrücken auf, welche generell die höchste Durchfahrtshöhe von 4,70 m haben. Auf allen anderen Straßen beträgt die übliche maximale Höhe 4,50 m. Kraftfahrzeuge dürfen in Deutschland nicht höher als 4 m sein (§ 18 StVO).

Auf diesen Punkt geht auch die DB Netz AG in einer Stellungnahme an die Stadt vom 26.05.21 ein. Dort heißt es: „Wir möchten darauf hinweisen, dass die Forderung von 4,75 m lichter Höhe über Regelwerke für Bundesfernstraßen hinaus geht. Inwieweit diese Forderung als Bestandteil der kreuzungsbedingten Kostenmasse finanzierbar ist, wäre im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen.“ Dies bedeutet, dass gegebenenfalls die gesamten Kosten von der Stadt zu tragen wären, da die gewünschte Höhe über das Regelwerk hinaus geht.

Sofern einer Tieferlegung der Straße perspektivisch beschlossen werden sollte, um eine Durchfahrtshöhe von 4,75 m bzw. 4,50 m aufzuweisen, wären auch hier Kanalbauarbeiten zur Tieferlegung des Kanals erforderlich.

Die DB Netz AG schreibt dazu: „Aufgrund der derzeitigen Gleislage kann die geforderte lichte Höhe nur durch Absenkung im Straßenbereich um mindestens 1,00 m erreicht werden. Hieraus ergeben erhebliche Folgemaßnahmen, die unsererseits derzeit nicht abgeschätzt werden können. Bei einer Anhebung der Gleisanlagen bestünde ein umfangreicher Anpassungsbedarf an den Gleisanlagen (Stützwände, Schallschutzwände, Unterfangungen, ...). Dieser Anpassungsbedarf würde voraussichtlich erhebliche Kosten (momentan in noch unbestimmter Höhe) für Sie als Kommune bedeuten. Wir empfehlen daher die Absenkung der Straße zur Schaffung des lichten Raums.“

Die erforderlichen Kosten für den Straßenbau der Buchholzstraße im Bereich der Eisenbahnüberführung konnten bis zur Drucklegung der Vorlage noch nicht ermittelt werden. Aus Sicht des Abwasserwerks der Stadt ist eine Tieferlegung des Kanals im Zusammenhang mit der Straße vor dem Hintergrund des vor kurzem in diesem Bereich stattgefundenen Baus eines Abwassersammlers jedoch ausgeschlossen. Die DB Netz AG schätzt die Baukosten am Brückenbauwerk Buchholzstraße auf ca. 3,2 Mio. €, wie hoch der Kostenanteil der Stadt daran sein würde, kann zurzeit nicht gesagt werden.

In der Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“ von 2019 kommt der damalige Gutachter zu folgender Schlussfolgerung zur Eisenbahnüberführung Buchholzstraße: „Derzeit ist die Bahnunterführung nur in eine Richtung befahrbar und der Verkehr wird mittels einer Signalanlage geregelt. Generell ist die Buchholzstraße aufgrund der engen Kurvenradien nicht dazu geeignet, mehr Verkehr (insbesondere Schwerverkehr) aufzunehmen und die Eisenbahnüberführung stellt zudem noch eine besondere Engstelle dar.“

Seitens der Verwaltung wurde diese Aussage durch eine Schleppkurvenberechnung validiert. Die Schleppkurvenberechnung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Durchfahrt von Schwerlastverkehren im Begegnungsfall nicht möglich ist, mit anderen Worten: die Buchholzstraße ist in diesem Bereich für die geplanten Verkehre zu schmal!



Quelle: eigene Berechnung der Schleppkurven

Die Eisenbahnüberführung Buchholzstraße stellt zusammengefasst in ihrer jetzigen Form somit keinen geeigneten Ersatz für den Bahnübergang Tannenbergstraße dar. Es wären massive Eingriffe in private Wohngrundstücke und Wohnhäuser erforderlich, um die Buchholzstraße so zu ertüchtigen, dass sie von Schwerlastverkehren genutzt werden kann. Des Weiteren handelt es sich bei der Buchholzstraße im südlichen Teil um eine reine Wohnstraße. Ein Ausbau der Straße und die dadurch erhöhten Schwerlastverkehre bei Beibehaltung der Verkehrsführung wird aller Voraussicht nach zu erheblichen Spannungen seitens der dortigen Anlieger/Bewohner führen.

Unter Abwägung all der vorgenannten Faktoren schlägt die Verwaltung daher vor, aktuell keinen Beschluss zur Eisenbahnüberführung Buchholzstraße zu treffen und die für Sommer 2021 angekündigten Ergebnisse der alternativen Verkehrsuntersuchung Innenstadt abzuwarten.

Die DB Netz AG plant weiterhin mit einem eins-zu-eins Ersatz der Brücke, solange von der Stadt Bergisch Gladbach keine anderen Vorgaben gemacht werden. Um Planungskosten seitens der Stadt zu sparen, könnte die Stadt die DB Netz AG um einen Planungsstopp bitten, bis mit Vorlage der alternativen Verkehrsuntersuchung Innenstadt eine Entscheidung getroffen werden kann.

Auch auf die Seitens der DB Netz AG angekündigte Gefahr hin, dass es hierdurch zu Verzögerungen im weiteren Prozess der S 11 kommt und die Stadt Bergisch Gladbach für die eintretenden Verzögerungen seitens der DB Netz AG in Regress genommen werden könnte, sollten nach Auffassung der Verwaltung erst dann gegenüber der DB Netz AG Angaben zum Brückenbauwerk gemacht und eine entsprechende Planungsvereinbarung abgeschlossen werden.

Zu e) Entscheidung zur Personenüber- bzw. -unterführung und damit verbundene Bahnsteigbreite des künftigen Mittelbahnsteigs am Bahnhof Bergisch Gladbach

Im Bahnhofsbereich ist die Entscheidung zu treffen, ob es einen zweiten Zugang zum geplanten Mittelbahnsteig als Über- bzw. Unterführung mit einem weiteren barrierefreien Zugang geben soll. Dieser hätte für alle Bahnnutzer :innen, die beispielsweise die Radstation nutzen oder mit dem Bus kommen, den großen Vorteil, weite Wege über den geplanten Querbahnsteig im Bereich des „Kopfgrundstückes“ zum Mittelbahnsteig hin zu vermeiden.

Für Fußgänger :innen und Radfahrer :innen, die bisher den Bahnübergang Tannenbergstraße genutzt haben, wäre eine durchgehende Verbindung in Form einer großzügig gestalteten Über- bzw. Unterführung zwischen der Jakobstraße im Norden und der Stationsstraße eine Ersatzmöglichkeit der Querung der Gleise. Eine solche Über- oder Unterführung würde den Weg für Fußgänger :innen und Radfahrer :innen um ca. 350 m um den Kopf des Bahnhofs herum verkürzen.

Eine Überführung der Bahnflächen müsste mindestens in einer Höhe von 8,00 m über den Gleisen erfolgen, um den erforderlichen Abstand zu den Oberleitungen herzustellen. Eine Überführung könnte in Form einer Treppe, eines Aufzuges und/oder einer Rampe erfolgen. Eine barrierefreie Rampe müsste ersten Berechnungen der städtischen Inklusionsbeauftragten ca. 170 m Länge (je Seite) aufweisen. Zusammen wären beide Rampen daher im Zweifel länger als der Weg über den Querbahnsteig im Bereich des Kopfgrundstückes. Auch hat eine Rampe gewissen Platzbedarfe, die die angrenzenden Baufelder einschränken. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass durch eine Rampe (neben einem Aufzug und einer Treppe) ggf. weiterer Platzbedarf ausgelöst wird, der in den bisherigen Planungen der DB Netz AG nicht abgebildet ist und zusätzliche Folgen z.B. hinsichtlich der Gleisgeometrie sämtlicher Bahnsteiggleise auslöst.

Eine Unterführung wiederum müsste hingegen so ausgestaltet werden, dass sie zum einen keinen Angstraum darstellt und zum anderen nicht zum Verweilen einlädt.

Sofern eine solche Über- bzw. Unterführung seitens der Stadt gewünscht und für notwendig erachtet wird, benötigt die DB Netz AG im Hinblick auf die derzeit zu erstellende Entwurfsplanung für den Bahnhof Bergisch Gladbach zeitnah einen Beschluss, ob eine solche Über- bzw. Unterführung mit optionalem barrierefreiem Zugang zum künftigen Mittelbahnsteig mit geplant werden soll oder nicht.

Für den Fall, dass ein solcher Zugang künftig geplant wird, hätte dies unmittelbare Auswirkungen auf die Breite sowie die Länge des Mittelbahnsteiges, da der barrierefreie Zugang möglichst an der südwestlichen Kopfseite des Bahnsteiges errichtet werden sollte. Hinzu käme, dass die dadurch verursachten Mehrkosten für einen breiteren Mittelbahnsteig sowie die zusätzlichen Zugangsoptionen voraussichtlich ausschließlich von der Stadt Bergisch Gladbach zu tragen wären.

Würde man sich hingegen für eine Bahnsteigvariante ohne Zugang zum Mittelbahnsteig entscheiden oder sogar ganz auf die Option einer über- bzw. unterirdischen Querung des Bahnhofs für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen verzichten, könnte der Mittelbahnsteig über die gesamte Länge schmaler dimensioniert werden können. Dies hätte wiederum zur Folge, dass die künftigen Bahnsteiggleise weiter von der Grenze des städtischen Kopfgrundstückes entlang der Jakobstraße wegrücken und somit ggf. mehr Platz zur Ausnutzung dieses Grundstückes zur Verfügung stünde. Unabhängig davon hat sich die DB im Rahmen der bisher im Zusammenhang mit dem geplanten Stadthausneubau auf dem „Kopfgrundstück“ geführten Gespräche grundsätzlich bereit erklärt, etwaige Abstandsbaukosten auf ihren nicht für den nordwestlichsten Bahnsteig benötigten Flächen eintragen zu lassen.

Angesichts des auf Seiten der Stadt frühen Planungsstadiums können hinsichtlich der zu erwartenden Kosten für eine Über- bzw. Unterquerung des Bahnkörpers in Höhe des Bahnhofs aktuell ohne eine konkrete Planung noch keine aussagekräftigen Kostenschätzungen getroffen werden.

Nach erster Einschätzung der Verwaltung bestünde im Falle der Errichtung einer Querung als Ersatz für die Tannenbergstraße die Möglichkeit, hierfür Fördermittel (evtl. aus Städtebauförderungsmitteln oder im Falle der Aufgabe des Bahnübergangs Tannenbergstraße aus Mitteln nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz) zu akquirieren.

Begradigung der Grundstücksgrenze zum „Kopfgrundstück“

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau des Stadthauses auf dem Kopfgrundstück betrachtet wurde darüber hinaus die Begradigung bzw. Arrondierung der Grundstücksgrenze zwischen dem Bahnhofsgrundstück der DB und dem Kopfgrundstück des Stadtentwicklungsbetriebs AöR sowie die Versetzung eines Oberleitungsabspannmastes am Ende des Bestandsbahnsteiges an Gleis 1 (s. als Anlage 3 beigefügtes Luftbild mit gewünschter neuer Grenzziehung).

Auf Basis des bereits vorliegenden Beschlusses des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr (AUKIV) vom 11.12.2018, Drucksachenummer 0485/2018 (Auszug aus der damaligen Niederschrift als Anlage 4 beigefügt) wurde in den seit Beginn der Planungen laufenden Gesprächen auf der Arbeitsebene zwischen Vertretern der Verwaltung und der Deutschen Bahn vereinbart, unabhängig von der Ausbauplanung der S 11 gesonderte (Planungs-)Vereinbarungen zwischen der Stadt Bergisch Gladbach, der DB Netz AG, der DB Station & Service AG sowie dem Nahverkehr Rheinland abzuschließen, wonach die Stadt sich verpflichtet, die hierdurch entstehenden Kosten (Verlängerung des Bestandsbahnsteigs

um ca. 20 Meter nach Südwesten, Versetzung des vorhandenen Oberleitungsabspannmastes ebenfalls Richtung Südwesten sowie hierfür entstehende Planungskosten) zu übernehmen. Die derzeit geschätzten Gesamtkosten dieser geplanten Maßnahmen wurden seitens der DB Netz AG mit ca. 300.000 – 350.000 € beziffert.

Selbst ohne aktuell konkret vorliegende Planungen für die Bebauung des städtischen Kopfgrundstücks schlägt die Verwaltung vor, diese Maßnahme umzusetzen, um so für eine mögliche Bebauung des Kopfgrundstückes eine optimalere Planung der Flächen zu ermöglichen (Abstandsflächen etc.). Die hierfür veranschlagten Kosten in Höhe von 350.000 € sind im Rahmen des Haushaltes 2022 f. entsprechend bereitzustellen.