



Eisenbahn-Bundesamt
Werkstattstraße 192

50733 Köln

Mobilität und Stadtentwicklung

Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
51465 Bergisch Gladbach
Wibke Krause
Telefon: (02202) 14 14 66
Telefax: (02202) 14 70 14 66
w.krause@stadt-gl.de

01.06.2023

Stellungnahmen der Stadt Bergisch Gladbach zum Planfeststellungsverfahren Ausbau S11/S-Bahn Stammstrecke Köln, Planfeststellungsabschnitt 2.2, km 8,705 bis km 9,500

Sehr geehrter Damen und Herren,

im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Planfeststellungsabschnitt 2.2. Bahnhof Bergisch Gladbach nimmt die Stadt Bergisch Gladbach wie folgt Stellung. Die Stellungnahme ist entsprechend der Planfeststellungsunterlagen gegliedert:

01_Erläuterungsbericht

1. Zu 01-1: Erläuterungsbericht

- a. Rückbau des Gleises 11 (Gleisanschluss ehem. Zanders-Werk)
- b. Sanierung des Gleisanschlusses (Gleis 19) in Richtung Bensberg inkl. Errichtung eines 100 m langen Ausziehgleises

Zu a)

Aus städteplanerischer wie auch aus Sicht der Stadtentwicklung wird widersprochen. Der Rückbau des Gleises 11 (Gleisanschluss ehem. Zanders-Werk) ist zum jetzigen Zeitpunkt zu erhalten. Eine abschließende Entscheidung über das „Wie“ der Konversion dieses zwischenzeitlich im Eigentum der Stadt befindlichen Grundstücksareals wurde politisch noch nicht getroffen, eine Zustimmung der Stadt kann demnach hierzu nicht erteilt werden. Es ist derzeit zudem davon auszugehen, dass das Gleis in diesem Bereich dauerhaft zu erhalten ist.

Zu b)

Grundsätzlich spricht aus hiesiger Sicht nichts gegen eine Sanierung einiger noch vorhandener Gütergleise im Bereich des Bahnhofs Bergisch Gladbach. Eine Sanierung des aktuell nicht mehr genutzten Gleisanschlusses der ehemaligen Strecke in Richtung Bergisch Gladbach-Bensberg widerspricht jedoch sowohl der aktuellen politischen Beschlusslage der Stadt (Beschluss vom 14.09.2021: „Die Verwaltung wird beauftragt, mit der DB Netz AG als Eigentümer des Bahndamms abzustimmen, wie eine Planung eines durchgängigen Radweges von der Innenstadt bis Frankenforst auf dem Bahndamm umgesetzt werden kann.“ (Drucksache 0423/2021)) zur sog. „Bahndammtrasse“ wie auch den stadtplanerischen Bestrebungen, als Ersatz für den entfallenden Bahnübergang (BÜ) Tannenbergsstraße eine Straßenanbindung in Richtung „Buchholzstraße“ nebst neuer Erschließung des sogenannten „Gleisdreiecks“ zu errichten. Hinzu kommt, dass unter Berücksichtigung der denkmalschutzrechtlichen Aspekte sowohl des vorhandenen Stellwerks wie auch der zu erhaltenden Schrankbäume des südlichen der beiden derzeitigen Bahnübergänge in diesem Bereich eine Neutrassierung der städtischen Verkehrsflächen geplant ist, für die der Erhalt dieses Gleisanschlusses zu höheren Aufwendungen führt. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass dieses Gleis nach den vorliegenden Planungen anders als bislang nicht mehr für sogenannte „Sägefahrgleise“ zum Rangieren in das Anschlussgleis 11 (s.o.) benötigt wird, da dorthin eine unmittelbare Weichenverbindung geschaffen wird.

2. Zu 01-1: Erläuterungsbericht lfd. Nr. 2 (Seite 7 - 9)

Die Stadt Bergisch Gladbach begrüßt ausdrücklich die vorgetragenen Ziele des Ausbaus der S 11 im Bereich Bergisch Gladbach (Erhöhung der Attraktivität des SPNV im Knoten Köln, Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die Schiene, durchgängige Barrierefreiheit und mehr Klimaschutz für die Region). Darüber hinaus wird durch die durchgehende künftige Zweigleisigkeit des Streckenabschnittes zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach eine höhere Fahrplanstabilität als bislang (bei Verspätungen oftmals bereits Ende der Fahrten in Köln-Dellbrück und Ausfall der Fahrten im Abschnitt Köln-Dellbrück – Bergisch Gladbach) erreicht.

3. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 3.2 Varianten für den PFA 2.2 (Seite 10)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Für die Anordnung des Ausziehgleises für den Güterverkehr kommt nur eine Lage südlich des Richtungsgleises nach Bergisch Gladbach in Frage.

Andere Positionen etwa zwischen den Bahnsteiggleisen oder nördlich der Bahnsteiggleise sind nicht umsetzbar, weil nach dem Wenden des Güterzuges das Gleis in

Richtung Bensberg nicht erreicht werden kann. Es ist gleisgeometrisch nicht möglich eine Weichenverbindung an passender Stelle einzufügen. Sinnvolle Varianten zu diesem Lösungsansatz gibt es nicht.“

Die Argumentation, dass eine andersliegende Anordnung des Ausziehgleises im Bereich des Bahnhofs Bergisch Gladbach nicht möglich sei, wird von hiesiger Seite nicht geteilt. So steht auf dem Gelände des ehemaligen Stückgutbahnhofs Bergisch Gladbach zwischen dem Gleisanschluss ins ehemalige „Zanders-Werk“ und dem heutigen und bestehenbleibenden Gleis 1 ausreichend Flächen, die sich bereits im Eigentum der DB Netz AG befinden und auf denen ein entsprechendes Auszieh- bzw. Rangiergleis beplant bzw. umgesetzt werden kann. Insofern muss diesem Argument mangels Darlegung der Nichtumsetzbarkeit ausdrücklich auch aus den vorgenannten Gründen widersprochen werden.

4. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 4.1 Streckenführung, Gleisanlagen (Seite 11)

Nicht zutreffend ist auf Seite 11 des Erläuterungsberichtes, dass der vorhandene Gleisanschluss zur „Fa Zanders Logistics GmbH“ gehört. Die Firma „Zanders Logistics GmbH“ als Nachfolgegesellschaft der „Bergisch Gladbacher Eisenbahn Güterverkehr GmbH“ (BGE), welche am 01.01.2019 Insolvenz angemeldet hatte, befindet sich ebenfalls seit dem Jahre 2020 in Insolvenz, Rechtsnachfolger der Firma als Grundstückseigentümerin des Anschlussgrundstückes ist die Stadt Bergisch Gladbach. Der vorhandene, aktuell vertragslose Gleisanschluss besteht indes noch, wird aber seit der Insolvenz der „Zanders Logistics GmbH“ nicht mehr genutzt, da der bis 2019 bestehende Eisenbahn-Infrastrukturvertrag über den Gleisanschluss durch die BGE aufgrund deren Insolvenz gekündigt wurde.

5. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 4.2 Bahnhof Bergisch Gladbach (Seiten 11 - 12)

Weiterhin nicht zutreffend ist, dass „*östlich der Gleisanlagen ... Park+Ride-Stellplätze ... ausgewiesen sind.*“ Zutreffend ist vielmehr, dass es sich bei dem dort vorhandenen Parkplatz um einen bewirtschafteten Parkplatz im Eigentum der Stadt Bergisch Gladbach handelt, der gerade nicht als Park+Ride Parkplatz genutzt werden soll.

Darüber hinaus wird an dieser Stelle nicht erwähnt, dass sich westlich der Fläche des Busbahnhofs mehrere Car-Sharing Stellplätze sowie Ladeinfrastruktur für Pkw befindet.

6. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 4.5 Bahnübergang Tannenbergstraße (Seiten 12- 13)

Die 4 alten Bahnschranken am „*ingleisigen Anteil des Bahnübergangs*“ stehen ebenfalls unter Denkmalschutz und sind Bestandteil der Eintragung zu A172. Dies ist an dieser Stelle noch zu ergänzen.

7. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 4.7 Stellwerksgebäude „Gf“ und Hochbauten“ (Seite 13)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Das vorhandene Stellwerksgebäude befindet sich direkt am Gleis und steht gemeinsam mit den Schrankenanlagen des eingleisigen Bahnüberganganteils und den technischen Innenanlagen des Gleises 19 unter Denkmalschutz.“

Es handelt sich um das Denkmal Nr. 172 Stellwerk, Tannenbergstraße. Dies ist an der Stelle zu ergänzen.

8. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 4.8 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik“ (Seite 13)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„... dem direkt darunter liegenden Raum befindet sich das Spannwerk des Stellwerkes, von welchem die Drahtzugleitungen nach außen geführt werden. ... „

Die Drahtzugleitungen sind in unmittelbarem Zusammenhang mit dem historischen Stellwerk zu verstehen.

9. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 5 Beschreibung des geplanten Zustandes

Vor der Ausführung des geplanten Zustandes muss im Bereich rund um das Denkmal eine Beweissicherung durchgeführt werden, die der Unteren Denkmalbehörde vorzulegen ist.

Die Baustelleneinrichtung und Bauablauf ist vor Ausführung mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen. Zufahrten von schweren Baustellenfahrzeugen sind so zu sichern, dass sie zu keinen schädigen Erschütterungen am Baudenkmal führen. Dies gilt für jegliche Arbeiten rund um das Denkmal.

Bei der Ausschreibung ist auf die Denkmalverträglichkeit hinzuweisen, Firmen mit Referenzen im Umgang mit Denkmälern sind erforderlich.

Nicht nur der Erhalt des Stellwerkes und der Schrankenanlagen selbst soll gewährleistet sein, sondern auch die unmittelbar tangierende Umgebung, Funktionalität und Versorgung derer. Geplante Rückbauten, die im Zusammenhang mit der Umgebung des Denkmals stehen, sollen generell nur erfolgen, wenn Sie unbedingt notwendig und nachweislich in der Abwägung zur Planung große Bedenken hervorrufen.

10. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 5.1 Streckenführung, Gleisanlagen (Seite 16)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Die wesentlichen Zwangspunkte zur Festlegung der Gleislage in aufsteigender Kilometrierung sind:

... Erhalt des Gleis 19 (ehemalige Strecke 2682) beim Bahnübergang Tannenbergsstraße km 8,880...“

Hierzu wird zur Vermeidung der Wiederholung des Sachvortrages auf die Ausführungen zu Punkt 3 dieser Stellungnahme verwiesen. Aus hiesiger Sicht ist nicht hinreichend dargelegt worden, warum dieses Gleis 19 beim Bahnübergang Tannenbergsstraße zwingend zu erhalten ist.

Im Erläuterungsbericht wird darüber hinaus folgendes ausgeführt:

„...Dafür ist eine Anpassung der Lage von Gleis 19 erforderlich. Das Gleis zum Gleisanschluss zur Firma Zanders Logistics GmbH wird zurückgebaut, da die Firma den Gleisanschluss aufgekündigt hat und in einer Verzichtserklärung dem Rückbau des Anschlussgleises zugestimmt hat. ...“

Hierzu wird zur Vermeidung der Wiederholung des Sachvortrages auf die Ausführungen zu Punkt 4 dieser Stellungnahme verwiesen. Zwar ist der Gleisanschlussvertrag gekündigt worden, da zum Zeitpunkt der Kündigung indes die Stadt Bergisch Gladbach bereits Eigentümerin des anzuschließenden Grundstückes war, hat diese dem Verzicht auf den Gleisanschluss ausdrücklich nicht zugestimmt bzw. wurde diesbezüglich bislang nicht von Seiten der DB Netze aufgefordert, eine solche Verzichtserklärung abzugeben. Im Hinblick auf die noch nicht konkret vorliegenden Planungsabsichten der Stadt für das Areal der Fa. Zanders (s. Ausführungen zu 1 a) dieser Stellungnahme) hätte die Stadt Bergisch Gladbach eine solche Verzichtserklärung bis dato auch nicht abgegeben.

11. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 5.3 Entwässerung Bahnhof (Seite 18)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Die neuen Bahnsteige sowie die Zugangsanlagen werden mittels eines unabhängigen Systems entwässert und leiten in einen städtischen Sammler in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße ein. Seitens der Stadt Bergisch Gladbach konnte eine Einleitung von maximal 10 l/s dem Antragssteller zugesagt werden. Um diese zu gewährleisten wird unter der Zugangsanlage der Bahnsteige ein Staukörper, sowie außerhalb der Zugangsanlage ein Drosselbauwerk errichtet.“

Das anfallende Niederschlagswasser kann mit einer Einleitmengenbegrenzung von 10 l/s in den Regenwasserkanal in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße eingeleitet

werden. Die Einleitung ist eng mit der Stadt Bergisch Gladbach abzustimmen. Der geplante Übergabeschacht ist im Gelände der DB anzuordnen und nicht, wie in den Planunterlagen dargestellt, im öffentlichen Straßen- bzw. Gehwegbereich. Einer mittigen Querung des vorhandenen Kurzzeitparkplatz zur Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße hin wird nicht zugestimmt. Eine derart geplante Anschlussleitung nahezu mittig über dieses im Eigentum der Stadt Bergisch Gladbach stehende Grundstück Flurstück 440 beeinträchtigt nicht nur erheblich den Wert des Grundstückes, sondern auch dessen künftige Nutzbarkeit. Die Leitungsführung ist mit uns abzustimmen.

Im Bereich des Bahnüberganges Tannenbergstraße liegt ein Regenwasserkanal der durch die geplanten Rückbauarbeiten und den Arbeiten hinsichtlich Bodenaustausch nicht beschädigt werden darf.

Hinsichtlich der geplanten Versickerung ist eine Erlaubnis des Rheinisch-Bergische Kreis erforderlich.

12. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 5.4 Straßen und Wege (Seite 19)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Der zweigleisige Anteil des Bahnübergangs Tannenbergstraße wird zurückgebaut. Der eingleisige Bahnüberganganteil (Gleis 19) bleibt erhalten, sodass die Zufahrt zum DB Gelände zwischen den beiden Gleisanlagen erhalten bleibt. Für den künftig geschlossenen Bahnübergang Tannenbergstraße in km 8,890 ist als Ersatzmaßnahme die Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße km 8,446 auf zwei Fahrstreifen inkl. Geh- und Radweg vorgesehen. Diese Brückenmaßnahme liegt im Planfeststellungsabschnitt 2.1 und wird daher in dem hier betrachteten Abschnitt nicht abgebildet.“

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung BÜ Tannenbergstraße liegen noch nicht vor. Von daher kann die Stadt die angesprochene Ersatzmaßnahme Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße noch nicht abschließend bewerten. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bleiben abzuwarten, bevor zu diesem Punkt abschließend eine Aussage getroffen werden kann.

Die bisherigen städtebauliche Überlegungen beinhalten eine neue Straße parallel zur S-Bahn von der Buchholzstraße bis zur Kalkstraße.

13. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 5.5 Bahnübergang Tannenbergstraße (Seite 19)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Der südlich gelegene eingleisige Bahnüberganganteil für das Gleis 19 bleibt erhalten. Der Bahnübergang soll künftig lediglich als Zufahrt zu dem DB Gelände dienen. Die Anlagenteile der Schrankenanlage dieses Bahnüberganganteils, welche unter

Denkmalschutz stehen, bleiben in geöffneter Stellung physisch in bestehender Lage erhalten. ...

Nach Schließung des Bahnübergangs Tannenbergstraße kann die aufgeweitete „Buchholzstraße“ (als Maßnahme im angrenzenden Planfeststellungsabschnitt 2.1 enthalten) als Querungsmöglichkeit genutzt werden. Darüber hinaus besteht für Zufußgehende und Radfahrende die Möglichkeit die „Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße“ zu benutzen. Für den motorisierten Individualverkehr besteht die Möglichkeit die „Paffrather Straße“ sowie die „Stationsstraße“ zu befahren oder die Straße „An der Gohrsmühle“ zu nutzen.“

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung BÜ Tannenbergstraße liegen noch nicht vor. Von daher kann die Stadt die angesprochene Ersatzmaßnahme Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße noch nicht abschließend bewerten. Auch kann noch nicht bewertet werden, ob für Zufußgehende und Radfahrende die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße eine geeignete Alternative darstellt. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bleiben abzuwarten, bevor zu diesem Punkt abschließend eine Aussage getroffen werden kann.

Die bisherigen städtebauliche Überlegungen beinhalten eine neue Straße parallel zur S-Bahn von der Buchholzstraße bis zur Kalkstraße sowie eine zweite Querung für Zufußgehende und Radfahrende im Bahnhofsbereich.

In den Unterlagen 08 und 11.3 ist deutlich und ablesbar darzustellen, wo und an welcher Stelle es sich um ein Denkmal handelt und somit auch entsprechend der Umgebungsschutz zu berücksichtigen ist.

14. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 5.6 Ingenieurbauwerke (Seiten 19 - 20)

Vor der Ausführung der Bohrpfehlwand direkt an dem Denkmal Stellwerk muss im Bereich rund um das Denkmal eine Beweissicherung durchgeführt werden, die der Unteren Denkmalbehörde vorzulegen ist.

Die Baustelleneinrichtung und Bauablauf ist vor Ausführung mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen. Zufahrten von schweren Baustellenfahrzeugen sind so zu sichern, dass sie zu keinen schädigenden Erschütterungen am Baudenkmal führen. Dies gilt für jegliche Arbeiten rund um das Denkmal.

Bei der Ausschreibung ist auf die Denkmalverträglichkeit hinzuweisen, Firmen mit Referenzen im Umgang mit Denkmalen sind erforderlich.

15. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 5.8 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik (Seiten 21 – 22)

Drahtzugleitungen, die nicht zwangsläufig aus nachgewiesenen Sicherheitsgründen und wegen bevorstehendem Ausbau zurückgebaut werden müssen, sind aus denkmalpflegerischer Sicht zu erhalten, da sie den funktionalen, historischen Zusammenhang des Stellwerkes unmittelbar ablesbar halten. Diese Möglichkeit besteht zumindest nach Sichtung der Planung in Bezug auf das vom Ausbau nicht betroffene Gleis, welches unmittelbar im Zusammenhang mit den unter Schutz gestellten Schrankenanlagen steht. Eine Darstellung dessen kann im Zuge der Beantragung denkmalrechtlicher Erlaubnis erfolgen.

16. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 6 Tangierende Planungen (Seite 25)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Neben den weiteren Planfeststellungsabschnitten des gesamten Projektes gibt es zum Zeitpunkt des Antrags keine weiteren tangierenden Planungen. ...

Das geplante Stadthaus nördlich des Bahnhofs seitens der Stadt Bergisch Gladbach wird nach Auskunft der Kommune nicht weiter verfolgt und wird aus diesem Grund nicht als tangierende Planung angesehen.

Des Weiteren befindet sich eine Abstellanlage für S-Bahn Züge im Bereich Bahnhof Bergisch Gladbach in der Planung. Das Projekt befindet sich zum Zeitpunkt des Antrags in der Grundlagenermittlung.“

Im Planfeststellungsverfahren sind insbesondere die städtischen Flurstücke 434, 440 (teilweise) und 5018 betroffen. Die planfestgestellte Fläche umfasst Flächen, die nicht für den eigentlichen späteren Bahnbetrieb, sondern nur temporär für die Baustelleneinrichtung und Baustellenzufahrt benötigt werden (Flurstücke 434, 440 (teilweise) und 5018).

Aufgrund ihrer herausragenden Bedeutung für die städtebauliche Gestaltung des unmittelbaren Bahnhofsumfeldes hat die Stadt Bergisch Gladbach ein starkes Interesse, dass die genannten Flurstücke zeitlich möglichst unmittelbar im Anschluss an die Einstellung der Bauarbeiten der DB für eine bauliche Entwicklung zur Verfügung stehen und auch die Bauarbeiten zeitlich möglichst gestrafft werden.

Aus dem o.g. Grund beabsichtigt die Stadt für diesen Bereich dieses Jahr eine städtebauliche Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. In einer Machbarkeitsstudie sollen zunächst alle relevanten parallel geführten Prozesse übereinandergelegt werden, um dann mögliche Lösungsansätze für eine künftige Bebauung hinsichtlich ihrer Durchführbarkeit zu prüfen. Dabei werden unterschiedliche Prozesse wie z.B. der Ausbau der

Linie S11, genaue Lage der geplanten Bahnquerung, wie auch mögliche Standorte für weitere Radabstellanlagen durch ein externes Büro geprüft.

Aus diesem Grund regt die Stadt Bergisch Gladbach an folgende Anregungen bei der Planung zu beachten:

- Einbindung der umgebenden Grundstücke: Möglichst nahtloser, ebenerdiger und barrierefreie Zugänglichkeit zum Bahnsteig 5 von den nördlich angrenzenden Flurstücken 434, 435 und 5018 mit Verzicht auf Einfriedung (Zaunanlage, u.a.)
- Ebenso keine Einfriedung im östlichen Bereich (hin zur Rheinberg-Passage)
- Einbindung der Stadt hinsichtlich der Gestaltung der Bahnsteige u.a. Wetterschutz-Bahnsteigdach, Sitzbänke, Abfalleimer etc. sowie der Randbereiche
- Der S-Bahnhof der Stadt Bergisch Gladbach ist in den Stationskategorien 1-7 der DB St&S AG in Kategorie 5 eingestuft. Die Kategorie 5 beinhaltet neben der Basisleistung (u.a. Bahnstammschild, Fahrplanaushang, Wegeleitsystem etc.) darüber hinaus Sitzmöglichkeiten, Wetterschutz, Bahnhofsuhr und dynamische Reisendeninformation (nur Abweichungen).

Aufgrund dessen, dass der S-Bahnhof einen wesentlichen Umsteigepunkt zwischen Köln und dem Bergischen Land bildet und darüber hinaus Planungen bestehen diesen weiter zu einem größeren Mobility Hub auszubauen wird angeregt, den S-Bahnhof in einer der Kategorien 1-4 zuzuordnen.

Im weitem Umfeld zur S-Bahn wird aktuell das ehemalige Zanders-Werk entwickelt. Dort entsteht ein neues Stadtquartier mit rund 2.900 Wohnungen und 2.900 Arbeitsplätzen. Durch die künftig intensivere Nutzung des Zanders-Gelände ist die Anbindung an die S-Bahn von besonderer Bedeutung für die Stadt.

Politisch beschlossen wurde am 15.06.2021 eine zweite Zuführung zu den Gleisen am Ende der Bahnsteige zu errichten. Diese Nord-Süd-Verbindung könnte auch als zusätzliche Querung der Gleise aufgrund der Schließung des Bahnübergangs Tannenbergsstraße genutzt werden, falls die Verkehrsuntersuchung Tannenbergsstraße zu diesem Resultat kommt.

Die Querung sollte so gestaltet sein, dass zum einen ein barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen möglich ist und zum anderen kein Angstrraum entsteht. Die Planungen der DB sollten eine nachträgliche Installation einer ober- oder unterirdischen Querung für zu Fußgehende (und Radfahrende) ermöglichen bzw. diese sollte in die aktuelle Um- und Ausbauplanung integriert werden.

Die Abstellanlagen für die S-Bahn Züge sind mit der Stadt abzustimmen und benötigen deren Zustimmung. Ein Abstellen der Züge im direkten Bahnhofsbereichs würde seitens der Stadt nicht akzeptiert. Ebenso würden Abstellanlagen auf dem Bahndamm der

städtischen Planung eines Radweges auf diesem entgegenstehen. Die DB hatte im Abstimmungsgespräch am 21.06.2022 mitgeteilt, dass für die Abstellanlage gesonderte Planungen beauftragt werden und ein eigenständiges Planrechtsverfahren eingeleitet wird.

17. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 7.1 Baustelleneinrichtung (Seite 26)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt wird im Bahnhof Bergisch Gladbach nördlich der Gleisanlagen die Baustelleneinrichtungsfläche mit ca. 1.600 m² und eine Lagerflächen von ca. 10.000 m² bei km 9,200 bis km 9,500 vorgesehen.

Des Weiteren sind beim Standort des ESTW-A Modulgebäudes (1.150 m²) und rechts der Bahn neben der Kalkstraße (360m²) zusätzliche Lagerflächen angeordnet.

Die Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen werden mit Schotter befestigt. Die beanspruchten Flächen werden nach Bauabschluss ehestmöglich und weitestgehend in Anlehnung an den Ausgangszustand rekultiviert.“

In den Vorgesprächen mit der DB zu den Baustelleneinrichtungsflächen hat die Stadt Bergisch Gladbach keine verbindlichen Zusagen hinsichtlich der Nutzung von Flächen gemacht. Im Protokoll am 18. Arbeitskreis vom 21.06.2022 wurde folgendes festgehalten:

„Die benötigten Flächen für den Bauzustand und den Endzustand wurden vorgestellt. Die Stadt Bergisch Gladbach gibt zur Kenntnis, dass Entwicklungen auf der Fläche nördlich des Bahnhofes angedacht sind. Eine Terminalschiene und genaue Entwicklungen sind derzeit nicht bekannt.

Somit spricht nach derzeitigem Planungsstand noch nichts gegen eine mögliche Nutzung der Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche. Sofern die im Eigentum des Stadtentwicklungsbetriebes der Stadt Bergisch Gladbach AÖR stehenden Flächen nordwestlich sowie nördlich des Bahnhofsareals (sog. „Kopfgrundstück“) einschließlich des derzeitigen, dort befindlichen Parkplatzes vor dem zeitlich noch nicht näher konkretisierbaren Bau des geplanten Bahnhofs einer Entwicklung zugeführt werden, müssen entsprechende Ausweichflächen für die Baustelleneinrichtung im Bereich der S-Bahn-Strecke gesucht werden. Entsprechendes gilt für die Nutzung dieser Flächen als Abfahrts- und Ankunftsflächen für einen geplanten Schienenersatzverkehr.

Die Stadt Bergisch Gladbach gibt den Hinweis, dass während der Bauzeit die Zufahrt zum Nierenzentrum zu erhalten ist. Einschränkungen der Parkmöglichkeiten auf der Südseite der Jakobstraße sind dagegen nicht kritisch.

Das Baustellenmanagement der Stadt Bergisch Gladbach muss vor Baubeginn eingebunden werden.“

In den Vorgesprächen mit der DB zu den Baustelleneinrichtungsflächen wurde der Stadt nicht mitgeteilt, welche Konsequenzen eine Darstellung von Flächen im

Planfeststellungsverfahren hat. Die Baumaßnahme betrifft eine Betriebsanlage der Eisenbahn des Bundes, so dass die §§ 18 ff. AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) gelten. Hier ist auf § 19 AEG hinzuweisen, wonach vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren eine Veränderungssperre gilt und dem Träger des Vorhabens ein Vorkaufsrecht zusteht:

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) - § 19 Veränderungssperre, Vorkaufsrecht

(1) Vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen (§ 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.

(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Träger des Vorhabens an den betroffenen Flächen ein Vorkaufsrecht zu.

Die Stadt weist ausdrücklich nochmals darauf hin, dass dies so nicht kommuniziert wurde.

Seit Juni 2022 wurden zwischenzeitlich Gespräche zur Bebauung der gesamten unbebauten städtischen Bereiche an der Jakobstraße und Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße (einschließlich des provisorischen Parkplatzes) seitens der Stadt geführt. Die Maßnahme der DB AG schränkt die beabsichtigte Vermarktung dieser Bauflächen bis zur Umsetzung des Ausbaus S11 ein.

Da Seitens der DB kein Zeitplan für die Durchführung der geplanten Maßnahmen genannt wird, ist die Stadt Bergisch Gladbach sehr daran interessiert, Vereinbarungen mit der DB zu treffen, die zumindest die Vorbereitung einer Nutzbarmachung (Aufstellung B-Plan bis zum Satzungsbeschluss) der für Baustelleneinrichtung bzw. sonstiger von der DB temporär benötigten Flächen direkt im Anschluss an die Beendigung der Arbeiten ermöglicht. Dadurch möchte die Stadt weitere Verzögerung in der Vermarktung und Nutzung der Flächen reduzieren.

Die Baustelleneinrichtungsfläche und Baustellenzufahrt müssen wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückgeführt werden. In separaten Verträgen sind die Konditionen für die Nutzung der städtischen Flächen zu vereinbaren.

18. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 7.2. Baustraßen (Seite 26)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Es werden bauzeitliche Zufahrten zu der Baustelleneinrichtungsfläche nördlich des Bahnhofes jeweils über die Jakobstraße und Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße errichtet. ... Die Baustelleneinrichtungsfläche am Bahnübergang Tannenbergsstraße wird über die Tannenbergsstraße angefahren. ... Die Baustelleneinrichtungsfläche an der Kalkstraße ist über die Stationsstraße zugänglich.“

Zwischen der Jakobstraße und den ehemaligen Gütergleisen besteht ein erheblicher Höhenunterschied, der bei der Planung der Baustraße zu berücksichtigen ist.

Wichtig ist, dass die Jakobstraße und dort vor allem das KfH-Nierenzentrum während der gesamten Bauphase uneingeschränkt anfahrbar bleiben muss. Dies ist in der Planung der Abläufe zu berücksichtigen.

19. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 7.3 Verbau (Seite 26)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Die Herstellung des Anschluss der Entwässerungsleitung der Bahnsteige an den städtischen Kanal erfolgt mittels eines temporären Grabenverbaus.“

Zu dem Sachverhalt siehe Punkt 11(Entwässerung Bahnhof).

Zudem weist die Stadt darauf hin, dass vor der Ausführung des geplanten Zustandes im Bereich rund um das Denkmal eine Beweissicherung durchgeführt werden muss, die der Unteren Denkmalbehörde vorzulegen ist.

Die Baustelleneinrichtung und Bauablauf ist vor Ausführung mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen. Zufahrten von schweren Baustellenfahrzeugen sind so zu sichern, dass sie zu keinen schädigenden Erschütterungen am Baudenkmal führen. Dies gilt für jegliche Arbeiten rund um das Denkmal.

Bei der Ausschreibung ist auf die Denkmalverträglichkeit hinzuweisen, Firmen mit Referenzen im Umgang mit Denkmälern sind erforderlich.

20. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr 8.1 Bauablauf (Seite 27)

Vor der Ausführung des geplanten Zustandes muss im Bereich rund um das Denkmal eine Beweissicherung durchgeführt werden, die der Unteren Denkmalbehörde vorzulegen ist.

Die Baustelleneinrichtung und Bauablauf ist vor Ausführung mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen. Zufahrten von schweren Baustellenfahrzeugen sind so zu sichern, dass sie zu keinen schädigenden Erschütterungen am Baudenkmal führen. Dies gilt für jegliche Arbeiten rund um das Denkmal.

Bei der Ausschreibung ist auf die Denkmalverträglichkeit hinzuweisen, Firmen mit Referenzen im Umgang mit Denkmälern sind erforderlich.

21. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 8.2 Bauzeiten (Seiten 27 – 28)

Die Bauzeiten sind so kurz wie möglich zu halten, um eine unnötige Beeinträchtigung der Bevölkerung und des Verkehrs zu verhindern. Soweit möglich sollte in Schichten oder am Wochenende gearbeitet werden, solange dadurch keine Beeinträchtigungen der umliegenden Nutzungen erfolgt (siehe auch die Hinweise zu Immissionen, Punkt 33 der Stellungnahme).

Die geplante Vollsperrung in der Bauphase 2 ist auf das absolut Notwendige zu reduzieren. Schienenersatzverkehre während der Vollsperrung sind rechtzeitig mit der Stadt abzustimmen. Der Busbetrieb am Busbahnhof darf in der Bauphase nicht beeinträchtigt werden.

22. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 8.3 Baulogistik (Seite 28)

Die Stadt Bergisch Gladbach begrüßt, dass der Material- und Entsorgungstransport soweit möglich schienengebunden erfolgen soll. Die Stadt Bergisch Gladbach bittet darum, die straßengebundenen Transporte möglichst außerhalb der Hauptverkehrszeiten durchzuführen, um das in Teilen überlastete Straßennetz nicht noch zusätzlich zu belasten. Dabei sind die Lkw-Vorrangrouten zu nutzen. Beim Transport über die Straße ist darauf zu achten, dass der Betrieb des Busbahnhofs und das An- und Abfahren am Busbahnhof nicht beeinträchtigt wird.

23. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 8.4 Reisendenführung (Seiten 28 - 29)

Schienenersatzverkehre während der Vollsperrung sind rechtzeitig mit der Stadt abzustimmen. Der Busbetrieb am Busbahnhof und das An- und Abfahren am Busbahnhof darf in der Bauphase nicht beeinträchtigt werden.

24. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 8.5 Straßensperrungen und Umleitungen (Seiten 29 - 30)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Demnach kommt es während der Bauphase 2 aufgrund der Baugrube für den Anschluss der Bahnsteigentwässerung an den städtischen Kanal zu einer bauzeitlichen Sperrung inkl. einer Gehwegsseite der „Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße“ von ca. 2 Wochen. Hier ist vorgesehen während der Bautätigkeit die Zufußgehenden gesichert auf die andere Straßenseite zu führen.“

Die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße stellt auch für Radfahrende eine wichtige Verbindung in die Innenstadt und zum Bahnhof dar. Auch für Radfahrende ist eine gesicherte Führung während der Bautätigkeit zu gewährleisten.

Im Erläuterungsbericht wird darüber hinaus folgendes ausgeführt:

„Der Taxistand wird in Abstimmung mit der Stadt somit während der Bautätigkeit in Richtung „Jakobstraße“ verlegt. Die Zufahrt zum vorhandenen Parkplatze östlich des Bahnhofs bleibt über die „Jakobstraße“ erhalten. Während der gesamten Bauzeit fallen 10 PKW Parkplätze aufgrund der Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche weg.“

Der Ersatzstandort für die Taxis ist so zu wählen, dass ein möglichst kurzer Weg in die Innenstadt und zum Bahnhof für die Fahrgäste möglich ist. Außerdem ist darauf zu achten, dass der Weg für mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Gepäck gut nutzbar ist.

„Zudem ergeben sich während der gesamten Bauzeit in Bauphase 1 und 2 Einschränkungen durch Kreuzungen mit dem Baustellenverkehr (LKWs) im Bereich des Bahnübergangs Tannenbergsstraße, der „Jakobstraße“ sowie dem östlich an den Bahnhof angrenzenden Parkplatz. Die „Jakobstraße“ sowie die „Tannenbergsstraße“ bleiben während der Bauzeit freigegeben. Der nördliche Bahnübergang Tannenbergsstraße wird, wie in Kapitel 5.5 beschrieben, zurückgebaut. Der Rückbau des Bahnübergangs erfolgt zum Ende der Bauphase 2 sowie nach der Aufweitung der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße (liegt im angrenzenden Planfeststellungsabschnitt 2.1), sodass der Bahnübergang während der Bauzeit weiterhin als Querungsmöglichkeit für den Straßenverkehr genutzt werden kann. Die Zufahrt zum Nierenzentrum ist uneingeschränkt möglich.“

Die Stadt Bergisch Gladbach bittet darum, die straßengebundenen Transporte möglichst außerhalb der Hauptverkehrszeiten durchzuführen, um das in Teilen überlastete Straßennetz nicht noch zusätzlich zu belasten. Beim Transport über die Straße ist darauf zu achten, dass der Betrieb des Busbahnhofs und das An- und Abfahren am Busbahnhof nicht beeinträchtigt wird. Zudem sollten die Baustellenverkehre das Lkw-Vorrangroutennetz der Stadt nutzen.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung BÜ Tannenbergsstraße liegen noch nicht vor. Von daher kann die Stadt die angesprochene Ersatzmaßnahme Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße noch nicht abschließend bewerten. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bleiben abzuwarten, bevor zu diesem Punkt abschließend eine Aussage getroffen werden kann.

Die bisherigen städtebauliche Überlegungen beinhalten eine neue Straße parallel zur S-Bahn von der Buchholzstraße bis zur Kalkstraße.

25. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes (Seite 31 ff.)

Siehe Stellungnahme unter Punkt 33 ff.

26. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 10 Weitere Recht und Belange (Seite 63)

Es ist der Belang Denkmalschutz Denkmalrecht zu ergänzen. Im Zuge der Betroffenheit des Denkmals A172 ist es an dieser Stelle sinnvoll den gesonderten Punkt aufzustellen, da das DSchG NRW §1 Absatz 1 ein öffentliches Interesse vertritt, es ein öffentlicher Belang ist die Denkmäler zu schützen und zu pflegen, wissenschaftlich zu erforschen und das Wissen über Denkmäler zu verbreiten.

Generell gilt für weitere Vorgehensweise in der Planung des Ausbaus:

Eine gesonderte denkmalrechtliche Erlaubnis ist vor der Ausführung zu beantragen, wenn die Maßnahme konkret wird und umgesetzt werden soll. Diese behält nach Erteilung eine Gültigkeit von 3 Jahren.

27. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 10.1 Grunderwerb (Seiten 63 - 64)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Für die Durchführung der Maßnahme sind vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahmen von Grundstücken erforderlich. Darüber hinaus wird die dingliche Sicherung von Flächen notwendig. ...

Bei den zu erwerbenden Flächen handelt es sich um Flächen die nicht der DB AG gehören, allerdings für das Vorhaben erworben werden müssen. Als vorübergehend inanspruchgenommene Flächen sind solche gekennzeichnet, welche während der Bauzeit als Baustelleneinrichtungsflächen, Arbeitsstreifen oder Zufahrten benötigt werden. Die Flächen, die als dingliche Sicherung gekennzeichnet sind, sind Flächen die nicht der DB AG gehören, welche für das Vorhaben dinglich durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch zu sichern sind. Diese Flächen werden von der DB AG nicht erworben.“

Eine vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme von städtischen Grundstücken betrifft die Nummern 01 bis 05 und 08 bis 20, die in den Grunderwerbsplänen (Anlage 5 der Planfeststellungsunterlagen) dargestellt sind.

Geplant sind drei Nutzungen von Grundstücken:

Temporäre Nutzungen von Flächen

„Für die Baustelleneinrichtungsflächen im nördlichen Bereich des Bahnhofs werden vorübergehende Inanspruchnahmen notwendig.“

Dies betrifft Baustelleneinrichtungen und Lagerflächen vor allem im Bahnhofsbereich sowie Baustraßen und Zufahrten von der „Jakobstraße“ und „Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße“. Zu diesem Sachverhalt siehe Punkt 17.

Grunderwerb von Flächen

„Für einen Teil der Zugangsanlage der Bahnsteige ist Grunderwerb vorgesehen. Im Bereich von Böschungen der Bahnsteige sind ebenfalls dauerhafte Grundinanspruchnahmen Dritter notwendig, wodurch Grundstücke durch die DB AG erworben werden müssen.“

Betroffen ist eine Teilfläche von ca. 121 m² (siehe Nr. 18 in den Grunderwerbsplänen (Anlage 5 der Planfeststellungsunterlagen)) im Bereich vor den Prellböcken aus auf dem Flurstück 440.

Eine Begradigung bzw. Arrondierung der Grundstücksgrenze zwischen dem Bahnhofsgrundstück und dem sogenannten Kopfgrundstück sowie die Versetzung einer Oberleitungsabspannmastes am Ende des Bestandsbahnsteiges an Gleis 1 wurde bereits in mehreren Ausschüssen der Stadt thematisiert und beschlossen (so am 15.06.2021 im Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität, Drucksachennummer 0256/2021 nebst Anlagen, einsehbar im Ratsinformationssystem der Stadt Bergisch Gladbach). Dieses Thema wurde in der Vergangenheit schon mehrfach mit Vertretern der Stadt und der DB besprochen. Die bisher abgestimmte Arrondierung entspricht jedoch nicht der im Grunderwerbsplan Teil 2 dargestellten Fläche, die erworben werden soll, zumal zur besseren Nutzbarkeit beider Grundstücke diese begradigt werden sollten. Die Stadt bitte daher um eine erneute Abstimmung zu dem Sachverhalt.



Abbildung: Auszug aus dem Grunderwerbsplan Teil 2 zum Planfeststellungsverfahren Ausbau S11/S-Bahn Stammstrecke Köln, Planfeststellungsabschnitt 2.2, km 8,705 bis km 9,500



Abbildung: Auszug aus der Vorlage 0256/2021

„Für die Anschlussleitung der Bahnsteigentwässerung an den städtischen Sammler, sowie den Übergabeschacht ist eine dingliche Sicherung der Fläche erforderlich. Die beanspruchte Fläche ermöglicht eine spätere Revisionierung der Leitung mittels Verbau.“

Die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zu Gunsten der DB AG für die Anschlussleitung der Bahnsteigentwässerung (Bahnsteige und Bahnsteigdächer) sowie einen Übergabeschacht an den städtischen Kanal/Sammler in der „Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße“ ist seitens der DB beabsichtigt. Zu diesem Sachverhalt siehe Punkt 11.

„Nach Abschluss der Arbeiten werden die vorübergehend beanspruchten Flächen sowie diese zur dinglichen Sicherung wieder in den Urzustand zurückversetzt. Auf den beanspruchten Flächen für die Baudurchführung wird ein Beweissicherungsverfahren zur Dokumentation des Anfang- und Endzustandes durchgeführt.“

Die Baustelleneinrichtungsfläche und Baustellenzufahrt müssen wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückgeführt werden. In separaten Verträgen sind die Konditionen für die Nutzung der städtischen Flächen zu vereinbaren.

„Seitens des Vorhabenträgers wird angestrebt, die erforderlichen vertraglichen Regelungen des Grunderwerbs, der vorübergehenden Inanspruchnahme für alle benötigten Flächen sowie die Regelung zu Grunddienstbarkeiten, mit den Betroffenen auf privatrechtlicher Basis abzuschließen. Die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses bleibt hiervon jedoch unberührt.“

Bisher wurden seitens der Stadt keine Vereinbarungen mit der DB AG über die Nutzung von städtischen Flächen oder Grunderwerbsverhandlungen geführt.

Kritisch ist zu betrachten, dass gerade im Bereich des Bahnhofs Bergisch Gladbach die angrenzenden städtischen Flächen zur Realisierung der Maßnahme von der DB AG benötigt werden. Die Stadt hat diese ehemaligen Gleisflächen im Bereich des Bahnhofs „Jakobstraße/Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße/ sog. Kopfgrundstück“ von der DB AG im Jahre 2008 erworben.

Da Seitens der DB kein Zeitplan für die Durchführung der geplanten Maßnahmen genannt wird, ist die Stadt Bergisch Gladbach sehr daran interessiert, Vereinbarungen mit der DB zu treffen, die zumindest die Vorbereitung einer Nutzbarmachung (Aufstellung B-Plan bis zum Satzungsbeschluss) der für Baustelleneinrichtung bzw. sonstiger von der DB temporär benötigten Flächen direkt im Anschluss an die Beendigung der Arbeiten ermöglicht. Dadurch möchte die Stadt weitere Verzögerung in der Vermarktung und Nutzung der Flächen reduzieren (siehe auch die Ausführungen zu Punkt 17).

28. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 10.2 Kabel und Leitungen (Seite 64)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Die Entwässerung der Bahnsteige und Bahnsteigdächer ist in Kapitel 5.3 beschrieben. Der dafür erforderliche Staukörper wird an den städtischen Kanal in der Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße angeschlossen.“

Die Stadt verweist auf Ihre Stellungnahme unter Punkt 11.

29. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 10.3 Straßen und Wege (Seite 64 - 65)

Im Erläuterungsbericht wird folgendes ausgeführt:

„Der nördliche Bahnübergang Tannenbergstraße wird, wie in Kapitel 5.5 beschrieben, zurückgebaut. Der Rückbau des Bahnübergangs erfolgt zum Ende der Bauphase 2 sowie nach der Aufweitung der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße (liegt im angrenzenden Panfeststellungsabschnitt 2.1), sodass der Bahnübergang während der Bauzeit weiterhin als Querungsmöglichkeit für den Straßenverkehr genutzt werden kann. Die im Bereich des Brückenbauwerks aufgeweitete „Buchholzstraße“ in Zusammenhang mit der Straße „Britanniahütte“ und der Straße „Mülheimer Straße“ entsteht als Ersatzmaßnahme für die durch den Rückbau wegfallende Kreuzungsmöglichkeit der Eisenbahnschienen, siehe Unterlagen 11.3.“

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung BÜ Tannenbergstraße liegen noch nicht vor. Von daher kann die Stadt die angesprochene Ersatzmaßnahme Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße noch nicht abschließend bewerten. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bleiben abzuwarten, bevor zu diesem Punkt abschließend eine Aussage getroffen werden kann.

Die bisherigen städtebauliche Überlegungen beinhalten eine neue Straße parallel zur S-Bahn von der Buchholzstraße bis zur Kalkstraße.

In der Unterlage 11.3 ist die Paffrather Straße von der Einmündung Am Wapelsberg bis zur Reuterstraße als „für Gefahrgut gesperrt“ dargestellt. Dies stimmt so nicht. Nur das Teilstück der Paffrather Straße zwischen Am Wapelsberg und Einmündung Am Stadion ist in Fahrtrichtung Innenstadt für den Gefahrguttransport (Zeichen 261 StVO) gesperrt. Für diese Verbotsstrecke und den ebenfalls gesperrten Tunnel an der Gohrsmühle ist eine Umleitungsstrecke über Am Stadion – Hermann-Löns-Straße – Tannenbergstraße – Kalkstraße ausgewiesen.

Die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen sind rechtzeitig vor Baubeginn bei der Stadt zu beantragen.

30. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 10.4 Kampfmittel (Seite 65)

Eine Anfrage der Stadt Bergisch Gladbach beim Kampfmittelbeseitigungsdienst hat ergeben, dass für den Bahnhofsbereich eine Überprüfung der zu überbauenden Flächen auf Kampfmittel empfohlen wird (siehe als Anlage 1 zur Stellungnahme beigefügtes Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf vom 31.05.2023). Der Antrag auf Kampfmitteluntersuchung ist nach vorheriger Absprache mit der Ordnungsbehörde der Stadt Bergisch Gladbach an den Kampfmittelbeseitigungsdienst zu stellen.

Unabhängig von der Überprüfung dieses konkreten Kampfmittelverdacht es wird seitens der Stadt Bergisch Gladbach die Auflage erteilt, dass im Bereich bzw. im Abstand von 15 m zu Verdachtspunkten keine erdeingreifenden Baumaßnahmen oder sonstige Arbeiten ohne Abstimmung mit der Ordnungsbehörde der Stadt Bergisch Gladbach erfolgen dürfen.

31. Zu 01-1: Erläuterungsbericht Nr. 10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial (Seiten 65-66)

Siehe Stellungnahme unter Punkt 33.

32. Zu 03: Lagepläne und zu 04: Bauwerksverzeichnis

103) Neubau Dach Außenbahnsteig

104) Neubau Dach Mittelbahnsteig:

Nach den bisherigen Plänen der DB Netze AG ist ein Wetterschutz nur über den künftigen Bahnsteigen geplant. Die neu geplanten Wetterschutzdächer sind länger, als der bestehende Wetterschutz an Gleis 1. Ein Wetterschutz über die Flächen des künftigen Querbahnsteiges ist in den Planungen der DB Netze AG indes nicht vorgesehen.

Vor dem Hintergrund einer künftigen Entwicklung dieser im Eigentum der Stadt Bergisch Gladbach befindlichen Flächen wird angeregt, auch diesen Bereich mit einer durchgehenden Überdachung auszustatten, die mit den dort zukünftig auf den städtischen Grundstücken geplanten Bebauungen im Übergangsbereich sowohl gestalterisch als auch funktional im Weiteren gemeinsam und einvernehmlich abzustimmen sind. Der Wetterschutz vor Kopf sollte mit den Bahnsteigüberdachungen baulich verbunden werden, damit eine zusammenhängende überdachte Fläche entsteht. Zudem sollte der Wetterschutz an dem bestehenden Bahnsteig ausgebaut werden, damit dieser so lang ist, wie die neuen Dächer.

33. Zu 17: UVP-Bericht

Umweltschutz:

Im Zuge des Projektes werden insgesamt rund 0,2 ha Fläche neu versiegelt (Neuanlage von Bahnsteigen, Fundamente der neuen Leitungsmasten, neues Steuerwerk-Gebäude samt Parkplätzen sowie Errichtung von Stützwänden).

Das Bahnhofsumfeld ist überwiegend geprägt von Straßen und angrenzender dichter Bebauung. Baubedingt kommt es zu einer Beanspruchung von 13 verschiedenen Pflanzen-Biototypen mit einer Gesamtfläche von 1,3 ha (laut Landschaftspflegerischen Begleitplan). Die am stärksten betroffenen Biotypenkategorie (ca. 75 %) betrifft die anthropogen bedingten Biotope, zu denen Gärten, Gleisanlagen sowie Brachflächen zählen. Danach folgen die versiegelten Verkehrs- und Wirtschaftswege mit 17,5 %. Des Weiteren sind Kleingehölze, Grünland, Säume bzw. linienförmige Hochstaudenflur und Annuellenflur bzw. flächenhafte Hochstaudenflur betroffen. Der errechnete Ausgleichsbedarf soll als Ersatzmaßnahme durch den Kauf von Ökopunkten der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben für ein Gebiet in der Gemeinde Sankt Augustin im Stadtteil Hangelar erfolgen.

Für das Schutzgut Tiere sind keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen zu erwarten. Im Rahmen der Baumaßnahme werden verschiedene Schutzmaßnahmen, wie Bauzeitenbeschränkung der Baufeldfreimachung, Kontrolle oder Umsiedlung des Nachtkerzenschwärmers und der Zauneidechse vorgesehen.

Der hohe Versiegelungsgrad im Bahnhofsumfeld wirkt sich heute bereits negativ auf das Stadtklima aus und kann zu sommerlichen Extremtemperaturen führen. Durch die umgebenden Industriegebiete sind die Flächen bereits lufthygienisch vorbelastet. Entlang der Bahnstrecke befindet sich eine unbelastete Luftleitbahn. Es sind keine spezifisch für das Schutzgut Luft und Klima relevanten Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Das Vorgenannte beschreibt die für die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden sowie Klima und Luft problematische Innenstadtlage des Bahnhofsumfeldes in der Stadtmitte von Bergisch Gladbach. Den Eingriff in Sankt Augustin auszugleichen hilft weder der Pflanzen- und Tierwelt noch dem Stadtklima in Bergisch Gladbach. Die Stadt Bergisch Gladbach plädiert dafür, stattdessen Maßnahmen im Umfeld des Eingriffes zu realisieren. Der Gleisbereich selbst bietet ein erhebliches Potenzial für die Vernetzung und Begrünung. Anstatt der Anlage eines neuen Schotterbettes wird eine Eingrünung der Gleisbereiche angeregt. So kann eventuell auf einen Ausgleich in Sankt Augustin verzichtet werden. Vorteile bietet dies insbesondere für das Stadtklima zur Unterstützung der Frischluftaustauschbahnen. Prognostizierte erhöhte Temperaturen im Sommer, die auch für die Fahrgäste unangenehm sind, können so abgemildert werden.

Auch die Niederschlagswässer, die heute teilweise direkt und kaum gefiltert in den Grundwasserkörper der Paffrather Kalkmulde sickern, würden ein belebte Pflanzen- und Bodenschicht durchsickern. Zudem wäre der Niederschlagswasserabfluss dadurch verzögert. Die bestehende und auch weiterhin geplante problematische Anwendung von Herbiziden könnte überflüssig werden. Allerdings könnte eine Eingrünung zu einem erhöhten Wartungsaufwand führen.

Des Weiteren wird noch angeregt, den Bahnübergang Tannenbergsstraße nach dessen geplanter Schließung möglichst großflächig zu entsiegeln. Die geplante Einsaat von Landschaftsrasen sollte zugunsten von Regio-Saatgut bzw. Offenlandbiotopen mit Kräutern für naturnahe Flächen geändert werden.

Darüber hinaus regt die Stadt Bergisch Gladbach an, im Zuge der Ausbauplanungen soweit als möglich bauliche Vorkehrungen für einen möglichst CO²-neutralen Betrieb der Anlagen und Gebäude zu treffen. Dies bezieht sich insbesondere auf die begründete Ausgestaltung von Dach- und Fassadenflächen sowie die Ausstattung von Dach- und Fassadenflächen mit PV-Modulen.

Beleuchtungen sind insektenfreundlich, ferner sind Farbgebung und Materialwahl möglichst hell zu wählen und um Aufheizungen im Sommer vorzubeugen. Soweit möglich, sind darüber hinaus Wasserrückhaltungsmöglichkeiten im Sinne einer blaugrünen Infrastruktur zu schaffen. Flächenversiegelungen sind so gering wie möglich zu halten, Cradle to Cradle Prinzipien sind anzuwenden.

Altlasten/Boden/Abfall:

Die im Untersuchungsgebiet (Planfeststellungsbereich /PFA 2:2 und 2.1) der DB registrierten Altlastenflächen wurden im Vorfeld mit dem für die Umweltprüfung beauftragten Büro kommuniziert und finden sich tabellarisch aufgeführt auf S. 76 des Umweltberichtes. Weitere offiziell registrierte Verdachtsflächen sind nicht betroffen. Der vorhandene Bahndamm als (möglicherweise auch) belasteter Baugrund wird nicht thematisiert. Angaben zu Gleisanlagen finden sich nur bedingt in verschiedenen geotechnischen Berichten der DB Engineering und Consulting GmbH, des Büros ILF u. a.; wobei hier lediglich der Bahnhofsbereich bis ca. zum Bahnübergang Tannenbergsstraße (PFA 2.2) untersucht wurden. Dabei sind jedoch Angaben zur Abfallbehandlung und fachlichen Baubegleitung angesprochen.

Grundsätzlich sollten die abfalltechnischen Vorgaben betont werden sowie eine fachtechnische Baubegleitung insgesamt – insbesondere aber im Bereich von Altlastflächen – sichergestellt werden. Beim Antreffen von Auffälligkeiten im Rahmen von Baumaßnahmen bzw. im Aushubmaterial ist zudem die Untere Umweltschutzbehörde des Rheinisch-Bergischen Kreises zu beteiligen.

Zusätzlich liegt ein Verwertungs- und Entsorgungskonzept des Büros ILF vor, nach dem mit anfallenden Aushubmaterialien in der Regel nach LAGA Z1 bis Z2, teilweise auch >Z2 zu rechnen ist. Das Büro geht von ca. 19.000 m³ Materialien aus. Auch hier steht nur der Bereich Bahnhof bis ca. Gleisdreieck in Rede. Eine Lagerfläche soll entlang der Jakobstraße auf städtischem Grund angelegt werden; eine weitere ist „Am Kuhlerbusch bis zur Tannenbergsstraße“ angedacht. Mit der neuen Mantelverordnung für Ersatzbaustoffe und Bodenschutz wird ab dem 01.08.2023 für den Umgang mit mineralischen Ersatzbaustoffen, Böden und Abfällen bundeseinheitlich geregelt, die alte LAGA verliert ihre Gültigkeit. Die beschriebenen Vorgaben zur Abfallbehandlung, -lagerung und -abfuhr sind anhand der neuen Vorgaben zu prüfen und eventuell anzupassen.

Neben den vorliegenden Unterlagen liegen derzeit hier keinerlei weitere Informationen zum Untergrund des derzeitigen Bahndamms bzw. der bestehenden Gleisanlagen im anschließenden PFA 2.1 (im Stadtgebiet GL) vor. Hier ist das weitere Planfeststellungsverfahren (PFA 2.1) abzuwarten.

Stadtklima:

Das Plangebiet grenzt nördlich an den Bereich des Innenstadtklimatops von Bergisch Gladbach an. Das Innenstadtklimatop ist gekennzeichnet durch einen intensiven Wärmeinselseffekt, geringe Feuchte und einen problematischen Luftaustausch. Parallel zur S-Bahn-Linie verläuft eine Luftleitbahn, die sich von den westlichen Stadtteilen bis in die Stadtmitte erstreckt. Diese wird als lufthygienisch unbelastet angesehen, weil die einzige relevante querende Straße „An der Gohrsmühle“ die Bahntrasse in einer Unterführung unterquert. Die zum Teil parallel verlaufende Kalkstraße hat zwar ein relativ hohes Verkehrsaufkommen, liegt aber mindestens 20 m von dieser Schneise entfernt.

Bei Winden aus westlichen Richtungen, parallel zur Schneise, ist deshalb trotz dieser benachbarten Emissionsquellen nicht mit hohen Schadstoffbelastungen im Bahnhofsbereich zu rechnen. Gleiches gilt für den Busbahnhof. Weniger gut durchlüftet wird der Bahnhof bei allen anderen Windrichtungen. Daher wird angeregt mögliche Querriegel für den Luftaustausch durch Bebauung oder Baumreihen zu vermeiden. Der Bereich am Kopf der Gleise sollte möglichst windoffen gestaltet werden.

Relevante Kaltluftabflüsse sind im Planbereich nicht zu erwarten, da die umliegenden Freiflächen kein besonders hohes Kaltluftentstehungspotential haben. Die auf dem östlich gelegenen Friedhof St. Laurentius entstehende Kaltluft besitzt nur ein geringes Volumen und wird weitestgehend durch hohe Gebäude entlang der Paffrather Straße abgeschirmt.

Daher werden aus stadtklimatischer Sicht die bereits geplante Bepflanzung nördlich der Gleiserweiterung, parallel zur Fahrtrichtung mit Strauchgruppen und Gebüschstreifen, sowie die Pflanzungen westlich vom Bahnsteig 1 sehr begrüßt.

Die Stadt Bergisch Gladbach bittet um eine Dachbegrünung auf dem Dach des neuen Gebäudes (ESTW-A, km 8,865) an der Tannenbergstraße. Wo es bahntechnisch möglich ist, sollte, wie bereits unter *Umweltschutz* erwähnt, zusätzlich eine Begrünung des Gleisbettes erfolgen. Die vorgeschlagenen Pflanzungen und Begrünungen würden aus hiesiger Sicht eine deutliche Verbesserung des Hitzeinseleffektes zur Folge haben und sich auch auf das Mikroklima insgesamt positiv auswirken.

Fauna/Flora/Artenschutz:

Westlich des PFA 2.2 konnte eine Population von Zauneidechsen beidseits entlang des Gleises nachgewiesen werden (westlich der Straßenunterführung Buchholzstraße). Dabei wird der Bahnübergang Tannenbergstraße vom Gutachter als Wander- und Ausbreitungsbarriere angesehen, sodass die Bereiche östlich des Bahnübergangs Tannenbergstraße (ehemaliger Güterbahnhof und Abzweig Bahndamm) unbesiedelt bleiben.

Die Stadt Bergisch Gladbach regt an, beim Umbau des Bahnübergangs Tannenbergstraße die Belange der Zauneidechse zu berücksichtigen und Wanderungshindernisse zu beseitigen.

Im Kapitel 4.4.3.5 Funktionsbewertung/Tiere des UVP Berichtes (Unterlage 17.1) wird angenommen, dass der Bereich nördlich des Bahnhofes als Lebensraum für Zauneidechsen nur von geringer Bedeutung ist. Dies wird durch den Bahnübergang Tannenbergstraße begründet, der für Zauneidechsen ein nicht überwindbares Hindernis darstellt. Dieser Einschätzung wird nicht gefolgt, da mit dem Rückbau des Bahnübergangs Tannenbergstraße die Barriere wegfällt. Die Bedeutung des o.g. Bereiches als Lebensraum für die Zauneidechse sollte erneut evaluiert werden.

Im Kapitel 5.2 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen wird die Maßnahme 008_V Anlage / Entwicklung Landschaftsrasen aufgeführt. Dort heißt es. „Ist es nicht möglich den ehemaligen IST-Zustand wiederherzustellen, so wird auf unbefestigten Flächen entlang der Bahntrasse Landschaftsrasen eingesät / entwickelt.“

Der Maßnahme wird nicht gefolgt. Auf die Begrünung sollte zugunsten offener sonniger Flächen verzichtet werden. Offenlandbiotope sind wertvolle Lebensräume für Pflanzen (z.B. Nachtkerzen u.a.) und Tiere (z.B: Zauneidechsen u.a.). Dort wo es möglich ist, sollte diese angelegt werden. Ist dies nicht möglich, sollte ein Regio-Saatgut verwendet werden.



Abbildung: Kalkstraße 20 (Quelle: eigene Aufnahme)

Daher sind die oben aufgeführten schalltechnischen Untersuchungen im Hinblick auf die hierin nicht berücksichtigte, zu schützende Nutzung „Wohnen“ auf dem Grundstück Kalkstraße 20 in einer Mischgebietsfläche (MI) anzupassen.

Es ist anzunehmen, dass im Zusammenhang dieser notwendig werdenden Überarbeitung ein weiterer Immissionspunkt näher an die Lärmquelle heranrückt und hier mit einer Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu rechnen ist. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung zu dem dadurch erforderlichen Lärmschutz ist aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach aktiven Schutzmaßnahmen im Sinne des Gesundheitsschutzes der auf dem in Rede stehenden Grundstück wohnenden Menschen den Vorrang zu geben.

Untersuchung zu betriebsbedingten Immissionen:

Die Untersuchung Nr. 1 ermittelt für den Betrieb der ausgebauten Strecke und der damit beabsichtigten Takterhöhung eine Überschreitung des Grenzwertes der 16. BImSchV an einem Immissionspunkt im 3. Obergeschoss des sich in der Fertigstellung befindlichen Hauses Kalkstraße 7. Hier wurden zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm (Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) zu den Geräuschen der nördlich liegenden Firma Saint-Gobain Isover G+H AG hinterlüftete Prallscheiben angebracht, die eine Schallpegelminderung $\Delta R \geq 5$ dB aufweisen.



Abbildung: Bebauung an der Kalkstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

Untersuchung zu baubedingten Immissionen (Baulärm):

Die schalltechnische Untersuchung des Büros IFL ermittelt die zu erwartende Lärmbelastung während der Bauarbeiten in Abhängigkeit der verschiedenen Bauabschnitte, Bautätigkeiten und Bauzeiten. Die dazu durchgeführten Prognose-Berechnungen ergeben für die Beurteilungspegel der von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –) an zahlreichen Fassaden der entlang der Ausbaustrecke vorhandenen Wohngebäude. Dabei werden die Immissionsrichtwerte an folgenden Gebäuden um mehr als 5 dB(A), ab denen gemäß AVV Baulärm Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden sollen, überschritten:

- Jakobstraße 89, 113 und 115
- Kalkstraße 31 bis 43
- Kalkstraße 5 bis 9, Tannenbergsstraße 30, Dechant-Müller-Str. 15 (alle Quartier 13)
- Tannenbergsstraße 33 und
- Friedrichstraße 45.

Hierbei sind die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen / -einrichtungen bereits mit in die Berechnungen eingeflossen.

Aus den Berechnungen geht weiter hervor, dass auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen an den Adressen Jakobstr. 89, 113 und 115, Kalkstraße 5 und 7 sowie Tannenbergsstraße 30 (Quartier 13) und Tannenbergsstraße 33 sogar die Werte der „unmittelbaren Gesundheitsgefährdung“ in Höhe von 70 dB(A) überschritten werden.

Eine besondere Stellung nimmt das KfH-Nierenzentrum, Jakobstraße 97 ein. Hier wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung durch die schon lärmgeschützten Baumaßnahmen

nicht erreicht. Aufgrund des hohen Schutzanspruchs dieser Einrichtung von 45 dB(A) überschreiten jedoch die prognostizierten Beurteilungspegel die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm erheblich um bis zu 20, 3 dB(A).

Im Folgenden wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Bauarbeiten Ziffer 4 der AVV „Maßnahmen zur Minderung des Baulärms“ berücksichtigt wird sowie lärmindernde Maßnahmen gemäß Anlage 5 der AVV Baulärm vorzusehen sind.

Ein weiteres Mittel der zu erwartenden Überschreitung > 5 dB(A) der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm während der Bauarbeiten entgegenzuwirken, ist die Anwendung von Arbeitszeitbeschränkungen gemäß der Tabelle Ziffer 6.7.1 der AVV Baulärm.

Während der lauten Bauarbeiten sollte eine fachgutachterliche Begleitung erfolgen.

Zudem ist sicherzustellen, dass die Bauarbeiten regelmäßig werktags in der Zeit von 7 bis 20 Uhr durchgeführt werden.

Untersuchung zu den Lärmimmissionen im Bereich des Bahnhofs Bergisch Gladbach

Das Büro IFL prognostizierte ebenfalls die Auswirkungen der im Bahnhofsbereich zu betreibender Lautsprecheranlage und kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte der hier heranzuziehenden TA Lärm an allen Immissionsorten eingehalten werden.

Aus Sicht der Stadt Bergisch Gladbach sind hierzu keine weiteren Anregungen und Hinweise erforderlich.

35. Zu 19: Untersuchungen zu Erschütterungsimmissionen

Zur Ermittlung der Auswirkungen der Erschütterungen verursacht sowohl durch den Betrieb der künftigen 2-gleisigen Strecke als auch die vorhergehenden Bauarbeiten erstellte das Büro Peutz Consult GmbH die Gutachten

- Erschütterungstechnische Untersuchung zum Ausbau S11/S-Bahn Stammstrecke Köln und
- Erschütterungstechnische Untersuchung im Baubetrieb zum Ausbau S11/S-Bahn Stammstrecke Köln.

In beiden gutachterlichen Untersuchungen wurde das Gebäude Kalkstraße 20 ebenfalls nicht als Wohngebäude erkannt. Da in diesem Fall bei Beurteilung und evtl. ergebende Maßnahmen strengere Maßstäbe anzusetzen sind, ist zu prüfen ob und in wieweit die vorgenannten Gutachten anzupassen sind.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Ragnar Migenda

Beigeordneter für Stadtentwicklung und Klimaschutz