Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin

Federführender Fachbereich Projektbeauftr. für techn. Großproj.	Drucksachen-Nr. 402/2001
Mitteilungsvorlage	
☐ Nicht öffentlich	
für ▼	Sitzungsdatum
Hauptausschuss	26.06.2001 (Entscheidung)
Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr	27.06.2001 (Beratung)

Tagesordnungspunkt

Ersatz des Bahnüberganges Tannenbergstraße

Inhalt der Mitteilung

Der Hauptausschuss hat die nachfolgende Vorlage in seiner gestrigen Sitzung beraten. Die Verwaltung hat dem Hauptausschuss folgenden Beschlussvorschlag unterbreitet:

„Der Ausschuss beschließt auf die Beibehaltung des Bahnübergangs Tannenbergstraße bis zum Bau der Ersatzmaßnahme selbst dann nicht zu verzichten, wenn der von der Bahn als „verlorene Kosten“ angesehene Betrag von ca. 400 TDM für die Signaltechnik von der Stadt Bergisch Gladbach übernommen werden muss.“

Über das Beratungsergebnis, das auf dem nachfolgenden Sachverhalt beruht, wird der Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr in seiner heutigen Sitzung mündlich unterrichtet.

a.) Darstellung der Ablaufplanung

Nach mehreren Gesprächen mit der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, bei denen die vom Ausschuss beschlossene Variante 3F (Unterquerung der S-Bahn im Bereich der Buchholzstraße) erörtert wurde, kann ein Zeitrahmen für das Projekt unter Vorbehalt den Mitgliedern des Ausschusses vorgestellt werden.

Internes Freigabeverfahren bei DB Netz (Aug./Sept.2001)	8 Wochen
Abschluss einer Planungsvereinbarung (Stadt und DB Netz) (Oktober 2001)	2 Wochen
DB schließt Leistungsvereinbarung mit DB-Planungsbüro (Bahnanlagen) Stadt beauftragt externes Planungsbüro für Straßenbau (November 2001)	4 Wochen
Planungsbüros planen in gegenseitiger Abstimmung (bis Nov. 2002)	12 Monate
Planfeststellungsverfahren (Eisenbahnbundesamt) (bis Nov. 2003)	12 Monate
Fertigung der EKrG-Vereinbarung in der letzten Hälfte des Planfeststellungsverfahrens	
Genehmigungen fachtechnische Prüfung durch Eisenbahnbundesamt (EBA) und Straßenbauamt (bis Januar 2004)	6 Wochen
Genehmigung der EKrG-Vereinbarung des BMV (Januar 2005)	6 - 12 Monate
Ausschreibung der Baumaßnahme und Vergabeverfahren (bis Mitte 2005)	6 Monate
Baubeginn	Mitte 2005

Diese Angaben stehen unter dem Vorbehalt, dass einzelne Verfahrensschritte mehr als auch weniger Zeit beanspruchen können, da die bisher handelnden Personen keinen Einfluss auf die zu

beteiligten Institutionen haben.

b.) Entscheidung über „verlorene Kosten“ bei der Signaltechnik

In der signaltechnischen Planung gibt es eine Abhängigkeit des Bahnübergangs Tannenbergstraße und dem zukünftigen zweiten Bahnsteiggleis.

Bis Dezember 2004 sind die beiden Bahnsteiggleise in Betrieb zu nehmen (siehe dazu auch Vorlage „Neuer Busbahnhof – Bergisch Gladbach Stadtmitte“). Für die Aufnahme des Betriebs im neuen Bahnsteiggleis muss dieses vorab signaltechnisch angebunden sein.

Die Anbindungen des neuen Bahnsteiggleises und des bestehende Bahnübergangs könnten an die vorhandene Technik erfolgen. Hieraus ergäben sich aus Sicht der Bahn für den Bahnübergang geschätzte „verlorene Investitionskosten“ in Höhe von ca. 400 TDM, weil spätestens mit dem Bau des zweiten Streckengleises auf neue Technik umgestellt werden muss. Die Bahn hat deshalb der Stadt vorgeschlagen, auf die Anbindung des bestehenden Bahnübergangs für die Dauer von der Anbindung des zweiten Bahnsteiggleises (Mitte 2004) bis zur Fertigstellung der Ersatzmaßnahme Bahnübergang Tannenbergstraße (Ende 2006) zu verzichten, weil dann diese Anbindung ja nicht mehr erforderlich wäre. Die Bahn beruft sich hierbei auch auf einschlägige Förderbestimmungen und ein Gespräch mit der Bezirksregierung.

Auch wenn die absoluten Zahlen des am heutigen Bahnübergang querenden Verkehrs nicht groß sind, so wäre jedoch der Fußgänger während der voraussichtlichen mehr als zweijährigen Schließung des Bahnübergangs zu großen Umwegen gezwungen. Hinzu tritt die hohe Bedeutung des Bahnüberganges für die umliegenden Gewerbebetriebe.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, auf die Beibehaltung des Bahnübergangs Tannenbergstraße nicht zu verzichten und bis zur Sitzung, die Förderungsmöglichkeit des von der Bahn als „verlorene Kosten“ angesehenen Betrages von ca. 400 TDM für die Signaltechnik zu prüfen und über das Ergebnis mündlich zu berichten.

Die Bahn benötigt die Entscheidung über die signaltechnische Anbindung, damit sie bei der Planung für die Erstellung des zweiten Bahnsteiggleises nicht in Zeitverzug gerät und dem Land möglichst bald eine abgeschlossene Vorentwurfsplanung vorlegen kann.