

Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin

Federführender Fachbereich Projektbeauftragter für technische Großprojekte		Drucksachen-Nr. 626/2003
		☒ Öffentlich
		☐ Nicht öffentlich
Beschlussvorlage		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr	04.12.2003	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Ersatzlösung Bahnübergang Tannenbergstraße

Beschlussvorschlag:

@->

Der Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr beschließt, dem weiteren Verfahren zur Realisierung einer Ersatzlösung für den Bahnübergang Tannenbergstraße, die Variante über das Grundstück der ehemaligen Firma Dräco zu Grunde zu legen.

<-@

Sachdarstellung / Begründung:

@->

Dem Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr wurde in seiner Sitzung am 10.07.2003 unter dem Punkt „Mitteilung der Bürgermeisterin“ die neue Variante einschließlich ihrer Entwicklung ausführlich dargestellt. Die Prüfung der Fachdienste der Deutschen Bahn AG waren jedoch noch nicht abgeschlossen, so dass ein Beschluss des Ausschusses noch nicht geboten war.

Mittlerweile hat die Deutsche Bahn AG ihre Prüfung abgeschlossen und schriftlich ihr Einverständnis zur Änderung der Planungsgrundlage gegeben, so dass jetzt der Beschluss des zuständigen Ausschusses notwendig wird.

Nachfolgend werden die bisherige Beschlusslage und die Entwicklung zur neuen Variante und deren Vorteile gegenüber der alten Variante noch einmal dargestellt:

Der Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr hat sich in seiner Sitzung am 14.12.1999 mehrheitlich für die Variante 3 E ausgesprochen und die Verwaltung beauftragt, diese Variante in Tieflage auf ihre Realisierung zu untersuchen.

Derselbe Ausschuss hat in seiner Sitzung am 04.05.2000 mehrheitlich beschlossen, „die weitere Planung für die Ersatzlösung Tannenbergsstraße gemäß der Variante 3 F (Verlängerung Buchholzstraße in Tieflage) unter Berücksichtigung der Option einer südlichen Anbindung durchzuführen“.

Diese Variante 3 F beginnt in Verlängerung der Buchholzstraße in Höhe der Straße Britanniahütte, führt in einem beginnenden Trog in östlicher Richtung bei Inanspruchnahme des Grundstücks der Spedition Wolf, um 50 m westlich der bestehenden Bahnüberführung Buchholzstraße das S-Bahngleis zu unterfahren. Sie bleibt in Tieflage zur S-Bahn, da sie das Anschlussgleis zur Zinkhütte ebenfalls unterfahren muss und führt auf einer Rampe in der Kalkstraße bis zur Dechant-Müller-Straße wieder nach oben auf die Null-Ebene.

Die planfreie Kreuzung des Anschlussgleises zur Zinkhütte ist Voraussetzung für eine Kreuzungsmaßnahme nach § 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), da sonst der Bahnübergang, zu dem alle vorhandenen Gleise zählen, als nicht beseitigt gilt. Nur dann werden die Kosten gedrittelt und das städtische Drittel zu 75 Prozent vom Land gefördert.

Forderung der Deutschen Bahn

Auf der Grundlage der Variante 3F wurde mit der Deutschen Bahn Netz AG eine Planvereinbarung abgeschlossen. Nach einer Ortsbesichtigung des Projektleiters der DB Netz AG wird von der DB „die Einbeziehung des Brückenbauwerks Buchholzstraße in die Planung für die BÜ-Beseitigung Tannenbergsstraße in jedem Fall als unerlässlich“ angesehen.

Die Einbeziehung des Brückenbauwerks Buchholzstraße bedeutet eine Verschiebung der Trasse 3 F nach Süd-Westen aus dem Grundstück Wolf auf die Grundstücke einer Karosseriebaufirma und einer Autoverwertung. Sie hat als Konsequenz die Abbindung der südlichen Buchholzstraße oder macht bei deren Anbindung eine Rampe mit einer Neigung von 10 Prozent notwendig, um die bestehenden Zufahrten in der südlichen Buchholzstraße zu gewährleisten. Eine Steigung von 10 Prozent sollte in innerstädtischen Straßen - und erst recht nicht in solchen mit Wohnstraßencharakter und hohem LKW-Anteil - wegen der hohen Lärm- und Kohlenstoffoxidbelastung möglichst verhindert werden.

Sie erfordert außerdem die Verlegung einer Gashochdruckleitung DN 300 der Thyssengas, die erfahrungsgemäß außerordentlich teuer ist (nach Rücksprache mit der Thyssengas muss mit Kosten von mindestens 500 T € gerechnet werden).

Neue Variante 4 A

Während bei früheren Variantenuntersuchungen für eine unterirdische Ersatzlösung im Bereich der Tannenbergsstraße wegen der fehlenden Entwicklungslänge für die notwendigen Rampen nur Lösungen mit Neigungen von 10 Prozent möglich waren und eine Vielzahl von Versorgungsleitungen zu verlegen gewesen wären, ist durch den Leerstand des Geländes der ehemaligen Firma Dräco eine neue Situation entstanden.

Folgende neue Variante (im folgenden 4 A genannt) sollte angestrebt werden:

Beginnend an der Einmündung der Straße Britanniahütte in die Hermann-Löns-Straße fällt sie im Trog durch das ehemalige Dräco-Gelände zur S-Bahn ab, unterfährt die S-Bahn, führt im Bogen zur Kalkstraße, unterfährt das Anschlussgleis zur Zinkhütte und kommt im Trog in der Kalkstraße wieder bis zur Dechant-Müller-Straße auf die Null-Ebene.

Zwischen den beiden Brückenbauwerken kann eine Anbindung in südlicher Richtung geschaffen werden, die dann parallel zum Anschlussgleis zur Zinkhütte zur Mülheimer Straße geführt wird.

Diese Variante hat gegenüber der Variante 3 F folgende Vorteile:

- Die Querung der Gleise für die Fußgänger und Radfahrer kann ohne Umwege erfolgen.
- Die Lösung ist mindestens 1 Mio. Euro preiswerter und alle Kosten können der Kreuzungsmaßnahme zugeordnet werden, während bei 3 F die Kosten des Teilstücks parallel zur S-Bahn möglicherweise vom Ministerium als nicht zur Kreuzungsmaßnahme gehörend gewertet werden könnten.
- Die Buchholzstraße würde verkehrlich entlastet, ohne dass sie abgebunden werden müsste.
- Die Anbindung in südlicher Richtung würde das Berghaus-Gelände nicht zentral durchschneiden, sondern nur am Rand berühren.
- Die Straßenführung wäre wegen fehlender Abbiegevorgänge für Fremde entscheidend übersichtlicher, besser verständlich und orientierungsfreundlicher.
- Die Lösung bietet weniger Angriffsmöglichkeiten im Planfeststellungsverfahren, da sie der heutigen Situation wesentlich ähnlicher ist.
- Der Eingriff in die Gewerbeflächen bietet neue Möglichkeiten der zukünftigen Nutzungen (Entwicklungsmöglichkeiten für G&H) ohne Eingriff in bestehende Betriebe.

<-@

Finanzielle Auswirkungen:		Ja
1. Gesamtkosten der Maßnahme:		7.500.000 €
2. Jährliche Folgekosten:		25.000 €
3. Finanzierung:		
- Eigenanteil:		625.000 €
- objektbezogene Einnahmen:		6.875.000 €
4. Veranschlagung der Haushaltsmittel:		2003
5. Haushaltsstelle: - Wirtschaftsplan Verkehrsflächen		