

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0098/2018
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	17.04.2018	zur Kenntnis
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr	24.04.2018	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Mitteilung über den aktuellen Stand der Planungen zum Ausbau der S11, Aufzeigen möglicher Konfliktpunkte sowie weitere Vorgehensweise/Zeitplan

Inhalt der Mitteilung

Am 22.01.2018 fand das inzwischen 5. Abstimmungsgespräch zwischen Vertretern der Stadt Bergisch Gladbach, der DB AG, des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR) sowie des Rheinisch-Bergischen-Kreises zum geplanten Ausbau der S 11 im Rahmen des Projekts „Bahnknoten Köln“ statt. Im Verlauf dieses Gespräches wurden seitens der DB AG u.a. die aktuellen Varianten für künftige Gleisanordnungen im Bereich des Bahnhofs Bergisch Gladbach (dieser Vorlage als Anlage 1 beigefügt) vorgestellt, erste Aussagen zum künftigen Lärmschutz entlang der Strecke sowie im Bahnhofsbereich getroffen sowie die kommenden Termine zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Rahmen des Bündnisses für Mobilität genannt.

Aus den Aussagen der Vertreter der DB AG in diesem Termin am 22.01.2018 sowie den dort vorgestellten Planungen ergaben sich für der Stadt eine Reihe von derzeit noch offenen Fragestellungen, auf die im weiteren Verlauf der Vorlage näher eingegangen wird, soweit diese nicht zwischenzeitlich in den bilateralen Gesprächen zwischen Vertretern der Stadt und der DB AG bzw. des NVR geklärt werden konnten.

Im Hinblick auf das weitere Verfahren der DB AG zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Ausbaus der S 11 (Es fanden vorbereitende Akteurswerkstätten am 15.03.2018 in Köln sowie am 19.03.2018 in Bergisch Gladbach, jeweils von 16.00 – 18.00 h sowie eine Infomesse zum Ausbau der S 11 für interessierte Bürgerinnen und Bürger am 09.04.18 in Köln-Mülheim statt; eine weitere Infomesse wird am 14.05.18 in Bergisch Gladbach ab 15.00 h mit Besuch des Landesverkehrsministers Hendrik Wüst im Bergischen Löwen stattfinden)

wird Ihnen hiermit der aktuelle Stand der Planungen für den Bahnhofsbereich seitens der DB AG zur Kenntnis gegeben und dabei gleichzeitig auf die bereits jetzt für die Verwaltung erkennbaren möglichen Konfliktfelder aufgrund Planungen durch die DB AG hingewiesen.

Im Einzelnen handelt es sich aktuell um folgende sich möglichen Konfliktfelder:

a) Gleisanlagen für den Güterverkehr im künftigen Bereich des Bahnhofs Bergisch Gladbach

Trotz der Ankündigung der Fa. Zanders GmbH, mit Umstellung des firmeneigenen Kraftwerks von Kohle auf Gas in 2019 und der bereits erfolgten Umstellung der Zellstofflieferung auf den Schwerlastverkehr (LKW) via Gleisanschluss ins Werk über den Driescher Kreisel zu verzichten, liegt der DB Netze AG als Infrastruktureigentümer bis heute noch keine offizielle Kündigung des Gleisanschlussvertrages vor. Solange diese Kündigung des Gleisanschlussvertrages durch die Bergisch Gladbacher Eisenbahngesellschaft (BGE, 100%iges Tochterunternehmen der Fa. Zanders GmbH) als Vertragspartner nicht vorliegt, ist DB Netze AG gehalten, dem Anschlussnehmer einen barrierefreien Zugang zum Gleisanschluss zu gewähren. Mit anderen Worten: Auch wenn der Gleisanschluss ins Zanders-Werk für eine gewisse Zeit nicht mehr genutzt werden wird, muss DB Netze AG ihn bei den Planungen für den künftigen Ausbau des Bahnhofs Bergisch Gladbach mit berücksichtigen und die Gleisverbindung im Rahmen der ebenfalls zu erneuernden Stellwerkstechnik mit einplanen.

Über die Gründe, warum eine Kündigung des Gleisanschlussvertrages durch die BGE als mittlerweile 100%ige Zanders-Tochter noch nicht ausgesprochen wurde, können seitens der Stadt keine Aussagen getroffen werden.

Selbst wenn der Gleisanschlussvertrag durch die BGE noch im Jahre 2018 gekündigt würde, muss DB Netze AG weiterhin mit Gleisen für den Güterverkehr planen, da Voraussetzung für die endgültige „Gleisaufgabe“ die Durchführung eines Entwidmungsverfahrens nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist, welches erfahrungsgemäß einen Zeitraum von bis zu einem Jahr in Anspruch nehmen könnte.

Vor diesem Hintergrund erscheint aus Sicht der Verwaltung von den aktuell vorgestellten Varianten (s. Anlage 1) für die künftigen Gleisanlagen im Bahnhof Bergisch Gladbach (Varianten 12 – 14) die Variante 12 auch im Hinblick auf eine mit zu berücksichtigende Unterbringung von Gleisen für den Güterverkehr am ehesten sowohl funktionell (barrierefreier Zugang zu allen Bahnsteiggleisen über die Fläche zwischen dem Stadthausneubau und den Gleisenden mit Zugangsmöglichkeiten zur Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße sowie ggfls. zur Jakobstraße) wie auch unter Berücksichtigung der Planungen für den Stadthausneubau geeignet. Diese Variante umfasst bezüglich des schienengebundenen Güterverkehrs die Lage zweier Rangiergleise am südlichen Rand des Bahnhofs in Richtung der Firma Kops (im der Anlage 1 beigefügten Plan der Variante 12 blau dargestellt) überwiegend auf Flächen im Eigentum der DB AG, da dort zu Zeiten des Güterbahnhofs Bergisch Gladbach einmal (heute teilweise noch erkennbar) Gleise vorhanden waren.

Hierzu wäre möglicherweise ein Flächenerwerb von der Stadt (heute als Buswendeanlage genutzte Flächen) erforderlich, obgleich es seitens der Stadt bereits Planungen für eine anderweitige Nutzung dieser Fläche unter Einbeziehung weiterer Flächen im Eigentum der DB AG (Taxi-Standplätze, Kiss + Ride Platz sowie Buswarteanlage) gibt.

Ungeachtet dessen sollte zum jetzigen Zeitpunkt des Verfahrens die Option offen gehalten werden, noch mögliche weitere, zu entwickelnde Varianten für die Gleisanordnung im Bahnhofsbereich zu prüfen, bevor eine Entscheidung des zuständigen Ausschusses hierzu getroffen wird.

b) Schallschutz

Seitens der DB AG wurde im Rahmen der Ausbauplanung zur S 11 eine erste schalltechnische Untersuchung durchgeführt, die Ergebnisse wurden den Vertretern der Stadt ebenfalls im letzten Abstimmungsgespräch am 22.01.2018 zur Kenntnis gegeben.

Aufgrund der zu erwartenden Lärmprognose, die in diesem Umfang nach überschlägiger Prüfung durch den Bereich 7-36 Umweltschutz so bestätigt wurde, wäre z.B. die vorhandene Bestandsbebauung entlang der nördlichen Seite der Jakobstraße durch eine 2 bis 3 Meter hohe Lärmschutzwand zu schützen. Die Lärmschutzwand würde entlang der zukünftigen Grundstücksgrenze der geplanten Bahnanlage verlaufen. Nach neueren Aussagen des zuständigen Planungsbüros gegenüber dem Bereich Stadtplanung könnte indes die Lärmschutzwand entlang der Jakobstraße im Falle des konzipierten Stadthausneubaus anders als in der Anlage 2 sowie 3.3. dargestellt entfallen.

Unabhängig vom geplanten Stadthausneubau wäre die geplante Lärmschutzwand entlang der Jakobstraße in Fortsetzung des Baukörpers für den Stadthausneubau aufgrund der Abriegelungs- und Barrierewirkung dort städtebaulich nicht vertretbar. Hier ist auch im Hinblick auf den geplanten Stadthausneubau und dessen Umfang mit der Bahn eine einvernehmliche Lösung anzustreben, die die Errichtung einer Lärmschutzwand an dieser Stelle soweit möglich entbehrlich macht bzw. diese kompensiert.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass im weiteren Verlauf der Strecke bis zur Stadtgrenze nach Köln ebenfalls Lärmschutzwände von bis zu 3 m Höhe geplant sind. Insofern wird auf die als Anlage 3.1 – 3.3. beigefügten Pläne aus der schallschutztechnischen Untersuchung der DB AG verwiesen. Hierdurch wird auch im weiteren Verlauf der Strecke über Bergisch Gladbacher Stadtgebiet in nicht unerheblichem Maße eine Barrierewirkung erzeugt, erst recht in den Fällen, in denen die Bahntrasse ohnehin schon auf einem Damm verläuft (so z.B. zwischen den Eisenbahnüberführungen Damaschkestraße und Buchholzstraße in Höhe des Wohnparks Gronau). Auch hier ist im weiteren Planungsverlauf in Gesprächen mit der DB AG eine Einigung dahingehend zu erzielen, dass der von der Bahn prognostizierte aktive Schallschutz im Form von Lärmschutzwänden soweit möglich und umsetzbar durch passiven Lärmschutz (Mehrfachverglasung etc.) ersetzt werden kann.

c) Kopfgrundstück, Ausrichtung der Prellböcke, Abspannmaste und Querbahnsteig

Eine städtebaulich gute Ankommenssituation sowie eine für Bahnkunden eindeutige Wegführung ist die erklärte gemeinsame Zielsetzung von Stadt und DB AG, zumal im geplanten Stadthausneubau ein Mobilitätszentrum mit Fahrkartenverkauf, Reiseberatung etc. angeboten werden soll und so die kundenfreundliche Möglichkeit zur Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätssysteme geschaffen werden.

Nach den Informationen aus dem Abstimmungsgespräch mit der DB AG am 22.01.2018 sowie den hierzu ergangenen ergänzenden Information vom 15.03.2018 besteht im Zusammenhang mit der Errichtung des Stadthausneubaus auf dem sog. Kopfgrundstück die Möglichkeit, sowohl die Prellböcke der neuen Bahnsteiggleise wie auch die Abspannmaste der Oberleitung für diese neuen Gleise „in einer Linie“ ausschließlich auf Bahngelände zu

errichten. Dies würde dazu führen, dass die Grundstücksgrenze am Kopf des Bahnhofes – wie von der Stadt gewünscht – zumindest begradigt werden könnte.

Allerdings würde eine solche Begradigung der Prellbockstandorte je nach Variante einhergehen mit einer Verkürzung des bereits vorhandenen Gleises 1 bzw. einem erforderlichen Umbau dieses Gleises, um die notwendigen „sog. Durchrutschwege“ hinter den Prellböcken, die von jeglicher Bebauung freizuhalten sind, möglichst weitgehend auf dem Grundstück der DB AG realisieren zu können.

Wie in der Skizze (als Anlage 2 beigefügt) zu erkennen ist, verspringt das vorhandene Gleis 1 mit Bahnsteig nach vorne in Richtung Johann-Wilhelm-Lindlar-Str. Ein Versprung des bestehenden Bahnsteigs zu den neuen Bahnsteigen und der Querverbindung würden unattraktive Wegeführungen im Bahnhof bis hin zu einem möglichen Gebäudeversatz bis zum 2. OG im Stadthausneubau erforderlich machen. Dies ist aus Sicht des Projektes Stadthausneubau einerseits sowie im Hinblick auf eine funktional erforderliche übersichtliche und attraktive Zuwegung nicht vorstellbar, wenn gleich seitens der DB AG auch hierzu zwischenzeitlich eine erste Entwurfsskizze vorgestellt wurde.

Aufgrund der Tatsache, dass das vorhandene Bahnsteiggleis 1 im Jahre 2017 im Rahmen einer Fördermaßnahme (Modernisierungsoffensive II) errichtet wurde, beabsichtigt die DB AG jedoch, dieses Gleis als Bestand beizubehalten und im Rahmen des Bahnhofsausbaus nicht wieder mit in Angriff zu nehmen. Nach den Ausführungen der DB AG im Gespräch am 22.01.2018 ist ein Rückversetzen des Mastes, des Prellbocks sowie des Bahnsteigs jedoch theoretisch möglich, soweit der mit dem Umbau verbundene Aufwand (Kosten) von der Stadt getragen wird. Die von der Stadt zu tragenden Kosten dieser Umbaumaßnahme wurden von Vertretern der DB Netz AG mit z. Zt. ca. 300.000,- Euro veranschlagt.

Seitens der DB AG wird die städtebaulich wünschenswerte Anordnung der Prellböcke auf einer Linie ebenfalls begrüßt, da dann alle vier Haltepunkte (Bahnsteige) auf einer Linie vorgesehen werden könnten. Offen gelassen wird seitens der DB AG indes, ob dies mit einer Verkürzung des Gleises 1 oder einer Verlängerung der übrigen Bahnsteiggleise (dann allerdings zu Lasten des Projekts Stadthausneubau, was aus Sicht der Stadt nicht vertretbar erscheint) einhergehen soll.

Insofern ist zu gegebener Zeit unter Abwägung aller Interessen zu entscheiden, ob die Stadt Bergisch Gladbach bereit ist, unter Berufung auf die seitens der DB AG kommunizierten Kosten von z. Zt. ca. 300.000,- Euro für einen Umbau des bisherigen Bahnsteigs 1 diese zu übernehmen.

d) Unterführung der Bahnanlagen im Bereich des Bahnhofs

Mit Blick auf die Option einer zukünftigen Schließung des Bahnübergangs Tannenbergstraße im Zuge des Ausbaus der S 11 (prognostizierte Schließzeiten bis zu 48 Minuten in der Stunde!) wird städtebaulich eine Über- bzw. Unterführung der Bahnanlagen in Höhe der bestehenden Radstation als Verbindung der Jakobstraße und der Stationsstraße diskutiert. Diese würde es dem Fuß- und Radverkehr ermöglichen, die Radstation, den Busbahnhof und das Geschäftszentrum (z.B. Fußgängerzone, RheinBerg Galerie) aus den Bereichen nördlich der Bahn von der Jakobsstraße aus unmittelbar zu erreichen.

Hiervon würden ebenso die nördlich der Bahn für eine Bebauung anstehenden Baugebiete (Cox, Köttgen) profitieren. Denkbar wäre auch ein unmittelbarer Zugang aus dieser Unterführung zu den Bahnsteigen, was mit der Bahn und ihrer Planung abzustimmen und auszuhandeln wäre. Eine solche weitere Zugangsmöglichkeit zu den Bahnsteigen in Form

einer Unterführung wurde seitens der Vertreter einiger Parteien im Rat der Stadt Bergisch Gladbach sowie seitens des Vorsitzenden des Inklusionsbeirats im Vorfeld ebenfalls angeregt

Seitens der DB AG wird die Erforderlichkeit eines solchen weiteren Zugangs zu den Bahnsteigen jedoch nicht gesehen, da die geplanten Zugänge im Bereich des Kopfgrundstückes barrierefrei ausgebaut werden. Weiterhin wurde seitens der DB AG deutlich gemacht, dass die Kosten für eine solche weitere Zuwegung (offen, ob als Über- oder Unterführung) ausschließlich von der Stadt Bergisch Gladbach zu tragen wären. Erste Schätzungen seitens der DB AG gehen von Kosten in Höhe von ca. 8 Mio. EUR aus.

Vor diesem Hintergrund sollte hinterfragt werden, ob a) eine solche Verbindung seitens der Stadt Bergisch Gladbach gewünscht wird und b) die Umsetzung der Maßnahme nicht über andere Fördertöpfe (z.B. Regionale 2025) möglich wäre. Sofern eine solche Verbindung auch im Rahmen der anstehenden Beteiligung der Öffentlichkeit als sinnvoll erachtet wird, sollte der planerische Fokus eher auf einer weiträumigen Unterführung als auf einer Überführung der Gleise liegen, da eine Überführung (vgl. Bahnstabsüberführung in Overath) eine lichte Höhe von mindestens 8 m über dem Gleisniveau aufweisen müsste und die hierfür notwendigen Rampenbauwerke aus städtebaulicher Sicht schlicht als katastrophal zu bezeichnen wären.

e) Weitere Abstellmöglichkeiten für S-Bahn-Züge:

In den vorliegenden Planungen der DB AG wurde bis dato noch nicht berücksichtigt, dass aufgrund des Anforderungsprofils zur Auftragsvergabe ab 2023 ff. durch den Zweckverband Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) nach jetzigem Kenntnisstand Abstellmöglichkeiten für bis zu 6 S-Bahn-Doppelzüge (jeweils bestehend aus 2 Triebwagen) auf Anforderung des NVR geplant werden (s. Anlage 4). Diese sollen nach Möglichkeit, so die Vorgaben des NVR, gesichert sowie in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs geschaffen werden, um einsetzende S-Bahnen für den Verstärkertakt (zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 12 und 21 Uhr an Werktagen) ohne vorhergehende Leerfahrten (z.B. aus Köln-Deutz bzw. Köln-Nippes) sofort verfügbar vor Ort zu haben.

In einer ersten Stellungnahme der Stadt gegenüber der DB AG wurde mit Schreiben vom 14.12.2017 darauf hingewiesen, dass aus städtischer Sicht keine Möglichkeit besteht, solche Abstellmöglichkeiten „bahnhofsnah“ zu errichten (Anm.: Das in der Anlage 2 skizzierte „Parkgleis“ zwischen dem nördlichsten der 3 Bahnsteige und dem geplanten Stadthausneubau ist in den aktuellen Planungen der DB AG, Varianten 12 – 14 **nicht** vorgesehen!). Am besten geeignet seien aus städtischer Sicht hierfür die Flächen im ehemaligen „Gleisdreieck“ Am Kuhlerbusch, welche sich aktuell jedoch nicht im Eigentum der Stadt befinden, obschon für diese Fläche eine gültige Vorkaufsrechtssatzung zu Gunsten der Stadt besteht.

Ohne genaue Kenntnis von Art, Umfang sowie Lage der geplanten Abstellmöglichkeiten ist indes zum jetzigen Zeitpunkt eine Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach hierzu nicht möglich!

Zusammenfassung:

Die bisher vorliegenden Planungen der DB AG zum lang erwarteten Ausbau der S 11 sowie des Bahnhofs Bergisch Gladbach lassen bereits jetzt in einem frühen Stadium der Planungen punktuelle Konflikte zwischen den Planungen der DB AG auf der einen und der Stadt Bergisch Gladbach auf der anderen Seite erkennen.

Obwohl eine rasche Beseitigung möglicher Konflikte im frühen Planungsstadium sinnvoll erscheint und der Austausch zwischen den Vertretern der Stadt und der DB AG regelmäßig auf einem guten Niveau erfolgt, sollte das derzeit laufende Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit (Infomessen, Online-Dialog unter www.sbahnkoeln.de bis einschließlich 14.05.2018) zunächst abgewartet und anschließend weitere Gespräche mit Vertretern der DB AG zur einvernehmlichen Beseitigung der möglichen Konflikte gesucht werden.

Eine umfassende Information der politischen Gremien über den aktuellen Planungsstand wird indes auch vor dem Hintergrund der anstehenden 1. Phase der Bürgerbeteiligung im Rahmen des Ausbaus der S 11 als zwingend erforderlich angesehen.

Der Ausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung in der Vorlage zur Kenntnis und legt sich aktuell noch nicht auf eine Vorzugsvariante für den Ausbau des S-Bahnhofs fest, wenn gleich sich die nachfolgend aufgeführten Ziele am besten mit der „Variante 12“ realisieren lassen. Stattdessen sollten die Erkenntnisse aus der Vorstellung der Varianten in den politischen Gremien sowie den beiden Infomessen zum Ausbau der S 11 abgewartet werden, bevor eine schriftliche Stellungnahme gegenüber der DB AG erfolgt.

Dabei sollte auf Basis der nachfolgenden, aus Sicht der Verwaltung im Zusammenhang mit dem Bahnhofsausbau möglichst umfassend umzusetzenden Ziele eine einvernehmliche Lösung mit der DB AG angestrebt werden:

- Anordnung evtl. erforderlicher Gütergleise außerhalb des für den Personenverkehr vorgesehenen Bahnhofsbereiches, sofern möglich im Bereich zwischen dem Bahnsteiggleis 1 und der Kalkstraße.
- Verzicht auf aktivem Lärmschutz (Schallschutzwand) im Bereich des künftigen Bahnhofs sowie des geplanten Stadthausneubaus sowie möglichst weitgehender passiver Schallschutz entlang des weiteren Streckenverlaufs.
- Anordnung der künftigen Bahnsteiggleise in einer Flucht unter teilweiser Zurücknahme des heutigen Bahnsteiggleises 1 bei gleichzeitiger Kostenübernahme durch die Stadt gegenüber der DB AG zur Schaffung einer Ankommenssituation hin zum geplanten Stadthausneubau auf dem sog. Kopfgrundstück.
- Prüfung der Option zur Einrichtung einer fußläufigen Verbindung zwischen der Stationsstraße und der Jakobstraße am südwestlichen Bahnsteigende mit optionalen Zugangsmöglichkeiten zu den Bahnsteigen unter Fördergesichtspunkten..
- Vermeidung von „sozialen Brennpunkten“ und „Angsträumen“ im Bereich des geplanten Stadthauses durch Schaffen einer Zugangsmöglichkeit vom nördlichsten Bahnsteig zur Jakobstraße sowie
- Anlegung etwaiger Abstellgleise für S-Bahn (soweit erforderlich) außerhalb des Bahnhofsbereiches

Aufgrund der derzeit vorliegenden Planungen der DB Netze AG erscheint auf Basis der „Variante 12“ eine weitestgehende Realisierung der vorgenannten städtischen Ziele möglich.