

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0333/2018
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr	19.09.2018	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bahnübergänge S 11: Optionen und damit verbundene Planungs- und Baukosten

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und stimmt der empfohlenen Vorgehensweise für die Veränderung der drei Eisenbahnüberführungen sowie des Bahnübergangs Tannenbergstraße der S 11 zu.

Sachdarstellung / Begründung:

Mit dem geplanten zweigleisigen Ausbau der S 11 zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach wird es erforderlich, auch die Kreuzungen von Schiene und Straße zu verändern. Die Deutsche Bahn beabsichtigt, zeitnah die Entwurfsplanung für die Strecke zu beauftragen und möchte sich daher im Vorfeld mit der Stadt Bergisch Gladbach abstimmen, ob und ggf. welche Veränderungen an den betroffenen Kreuzungen gewünscht werden. Das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz, EKrG) sieht in § 3 vor, dass Veränderungen vorzunehmen sind, *wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert*. Hierbei handelt es sich in der Regel um technische Sicherungen, die Beseitigung beschränkter Bahnübergänge oder Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

In § 12 EKrG ist zur Kostenverteilung festgelegt: *Wird an einer Überführung eine Maßnahme nach § 3 durchgeführt, so fallen die dadurch entstehenden Kosten 1. demjenigen Beteiligten zur Last, der die Änderung verlangt oder sie im Fall einer Anordnung hätte verlangen müssen; Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch die Änderung erwachsen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich); 2. beiden Beteiligten zur Last, wenn beide die Änderung verlangen oder sie im Fall einer Anordnung hätten verlangen müssen, und zwar in dem Verhältnis, in*

dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden. Nummer 1 Satz 2 ist entsprechend anzuwenden.

Das bedeutet, dass sich die Stadt Bergisch Gladbach an den Kosten der Veränderung einer Kreuzung beteiligen muss, wenn sie Änderungswünsche gegenüber der heutigen Situation verlangt. Die DB Netz AG beabsichtigt, in Kürze die Entwurfsplanung für die Kreuzungen im Verlauf der S 11 zu beauftragen und möchte dazu entsprechende Planungsvereinbarungen mit der Stadt Bergisch Gladbach abschließen.

Die je nach Entscheidung damit verbundenen Kosten würden in jedem Einzelfall einen Maßnahmenbeschluss erforderlich machen und müssten im Investitionsprogramm der Stadt gesichert werden.

Auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet sind vom Ausbau der S 11 folgende Kreuzungen betroffen:

- Straßenüberführung (SÜ) Duckterather Weg
- Eisenbahnüberführung (EÜ) Franz-Hitze-Straße
- Eisenbahnüberführung (EÜ) Damaschkestraße
- Eisenbahnüberführung (EÜ) Buchholzstraße
- Bahnübergang (BÜ) Tannenbergsstraße

An der Straßenüberführung **Duckterather Weg** gibt es seitens der Stadt Bergisch Gladbach kein Verlangen nach einer Änderung, z.B. der Fahrbahn- oder Gehwegbreite der Brücke, sodass die Kostentragung allein bei der DB Netz AG liegen wird.

Bei der Eisenbahnüberführung **Franz-Hitze-Straße** verlangt die DB Netz AG einen zusätzlichen Überbau für das zweite Gleis. Die heutige Fahrstraße hat für den Fahrzeugverkehr eine Lichte Höhe von 3,37 m und eine Lichte Weite von 3,75 m. Die Straße darf wegen der beengten Verhältnisse von Fahrzeugen > 3,10 m Höhe nicht und von allen anderen Fahrzeugen nur in einer Richtung (von Nord nach Süd) befahren werden. Der Fußgängerverkehr wird mangels eigener Flächen durch die parallel verlaufende Unterführung der DB geleitet, wobei es sich jedoch um keine gewidmete öffentliche Verkehrsfläche handelt, sondern um eine Bahnanlage im Eigentum der DB Station & Service AG. Sofern mit der DB Station & Service keine vertragliche Vereinbarung über die Nutzung der Personenunterführung erzielt wird, müsste die Stadt ein Verlangen auf Verbreiterung der Unterführung stellen oder ggf. eine Signalisierung vornehmen. Außerdem erscheint es sinnvoll, die Lichte Höhe zu vergrößern, wobei mit vertretbarem Aufwand lediglich eine Anpassung auf max. 3,60 m möglich sein dürfte.

Die Stadt Bergisch Gladbach würde dann ein Verlangen an die Änderung des Bauwerkes aussprechen, womit eine Kostenteilung ausgelöst würde.

Empfehlung: Da die Verkehrsbedeutung der Straßenunterführung untergeordnet ist und keine zusätzliche Verkehrsbelastung des angrenzenden Wohngebietes gewünscht wird, sollte zunächst eine vertragliche Vereinbarung mit der DB Station & Service angestrebt werden. Auf eine Veränderung der Lichten Höhe der Durchfahrt könnte dann verzichtet werden.

Bei der Eisenbahnüberführung **Damaschkestraße** verlangt die DB Netz AG eine Veränderung der Breite für die Anlegung beidseitiger Randwege für den Betrieb mit einem zweiten Gleis. Die heutige Fahrstraße hat für den Fahrzeugverkehr eine Lichte Höhe von 3,60 m im Scheitel und eine Lichte Weite von 3,75 m. Die Straße darf wegen der beengten Verhältnisse von Fahrzeugen > 3,10 m Höhe nicht und von allen anderen Fahrzeugen nur in einer Richtung (von Süd nach Nord) befahren werden. Der Fußgängerverkehr wird mangels eigener

Flächen durch die parallel verlaufende Unterführung der DB geleitet, wobei es sich jedoch um keine gewidmete öffentliche Verkehrsfläche handelt, sondern um eine Bahnanlage im Eigentum der DB Station & Service AG. Sofern mit der DB Station & Service keine vertragliche Vereinbarung über die Nutzung der Personenunterführung erzielt wird, müsste die Stadt ein Verlangen auf Verbreiterung der Unterführung stellen oder ggf. eine Signalisierung vornehmen. Außerdem erscheint es sinnvoll, die Lichte Höhe analog der Parallelunterführung Franz-Hitze-Straße auf ebenfalls 3,60 m in voller Breite zu verändern. Die Stadt Bergisch Gladbach würde dann ein Verlangen an die Änderung des Bauwerkes aussprechen, womit eine Kostenteilung ausgelöst würde.

Empfehlung: Da die Verkehrsbedeutung der Straßenunterführung untergeordnet ist und keine zusätzliche Verkehrsbelastung des angrenzenden Wohngebietes gewünscht wird, sollte zunächst eine vertragliche Vereinbarung mit der DB Station & Service angestrebt werden. Auf eine Veränderung der Lichten Höhe der Durchfahrt könnte dann verzichtet werden.

Bei der Eisenbahnüberführung **Buchholzstraße** hat die DB Netz AG aus betrieblicher Sicht kein Erfordernis für eine Veränderung. Allerdings wird laut Bauwerksbuch eine Erneuerung bis 2020 angestrebt, da die vorhandene Brücke aus dem Jahr 1912 datiert. Zu dieser Kreuzung gibt es seitens der Stadt Bergisch Gladbach Bestrebungen, die Lichte Höhe der Bahnunterführung so zu verändern, dass keine Einschränkung mehr für den Standard-LKW-Verkehr, d.h. Fahrzeuge bis max. 4,00 m Höhe, besteht. Außerdem bestehen Überlegungen, die Unterführung zukünftig als Alternative zum Bahnübergang Tannenbergsstraße zu nutzen und so zu verbreitern, dass LKW-Begegnungsverkehr möglich ist und auf eine Signalanlage verzichtet werden kann. Alternativ wird aktuell im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft, ob eine Straßenverbindung vom Gleisdreieck Tannenbergsstraße zur Buchholzstraße realisierbar ist, was möglicherweise auch mit einer veränderten geometrischen Lage der Straßenunterführung verbunden wäre. Sollte die Stadt Bergisch Gladbach eine entsprechende Bauwerksveränderung wünschen, würde die Kostentragung vollständig durch die Stadt erfolgen, wobei der Vorteilsausgleich, den die DB Netz AG durch die Erneuerung ihres Bauwerks erfährt, in Anrechnung gebracht würde.

Empfehlung: Da aktuell, vor Abschluss der Machbarkeitsstudie, keine Aussage der Stadt zu einer möglicherweise gewünschten Änderung gemacht werden kann, sollte noch kein Verlangen auf Änderung ausgesprochen werden. Sollte sich eine konkrete Planungsabsicht zu einem späteren Zeitpunkt ergeben, wären der DB Netz AG Mehrkosten für eine jetzt beauftragte Entwurfsplanung zu erstatten.

Für den Bahnübergang **Tannenbergsstraße** besteht die langfristige Zielsetzung der BÜ-Beseitigung, wobei die konkrete Umsetzung (Schließung nur für den motorisierten Verkehr, Unterführung für den Fußgänger-/Fahrradverkehr, anderes) noch offen ist. Eine solche Veränderung würde nach § 13 EKrG eine Kostendrittteilung (DB Netz AG, Stadt, Bund) ermöglichen und sollte (**Empfehlung**) außerhalb des Projektes S 11 durchgeführt werden, um die Inbetriebnahme des 10-Minuten-Taktes nicht zu verzögern.

Nachfolgend sind Fotos der betroffenen Eisenbahnüberführungen, die Zusammenfassung einer Ersteinschätzung durch die DB Netz AG sowie (exemplarisch für die EÜ Buchholzstraße) der Entwurf einer Planungsvereinbarung beigelegt.