

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0143/2019
öffentlich

| Gremium | Sitzungsdatum | Art der Behandlung |
|--|----------------------|---------------------------|
| Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss | 10.04.2019 | Entscheidung |

Tagesordnungspunkt

Abschluss eines LOI ("Letter of Intent") mit der Deutschen Bahn AG zur Planung eines zweiten Bahnsteigzugangs am Bahnhof Bergisch Gladbach im Rahmen des Ausbaus der S 11

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss des Rates der Stadt Bergisch Gladbach beauftragt die Verwaltung, mit der Deutschen Bahn AG einen Letter of Intent über die Planung eines zweiten Bahnsteigzugangs im Rahmen des Ausbaus des S-Bahnhofs in Bergisch Gladbach abzuschließen.

Sachdarstellung / Begründung:

Seitens der Verwaltung wird zunächst Bezug genommen auf die Mitteilungsvorlage zum aktuellen Stand der Planungen zum Ausbau der S 11 mit der Drucksachennummer 0098/2018, welche im AUKIV am 17.04.2018 sowie im SPLA am 24.04.2018 zur Kenntnis gegeben wurde.

Basierend auf den Ergebnissen der Beratungen in beiden Ausschüssen sowie den Eindrücken aus den beiden Infomessen zum Ausbau der S 11 am 09.04.2018 in Köln-Mülheim sowie am 14.05.2018 in Bergisch Gladbach hat der Bürgermeister im Sommer des vergangenen Jahres sowohl die maßgeblichen Entscheider im Bereich der Planung bei der Deutschen Bahn wie auch beim Nahverkehr Rheinland angeschrieben und die Wünsche bzw. Erwartungen der Stadt Bergisch Gladbach nochmals vorgetragen.

Bezogen auf den Bereich des Bahnhofs in Bergisch Gladbach handelte es sich dabei um folgende Punkte:

- **Bahnsteigvarianten im Bahnhof Bergisch Gladbach**

Im Rahmen der beiden Info-Messen wurden insgesamt 3 Varianten für den Ausbau des Bahnhofs Bergisch Gladbach vorgestellt (Arbeitstitel Varianten 12, 13 und 14).

Aus den vorliegenden Rückmeldungen sowohl seitens der Bürger im Online-Dialog wie auch auf den Info-Messen ergab sich ebenso wie in der Politik das Bild, wonach die Mehrheit die Variante 12 mit insgesamt 4 Bahnsteigkanten sowie einer damit einhergehenden eindeutigen Trennung der beiden Takte (Haupt- und Verstärkertakt) bevorzugt (s. Anlage 1). Ein weiterer Vorteil dieser Variante 12 ist darüber hinaus die Lage der Gütergleise im südwestlichen Bereich des Bahnhofs, welche eine Nutzung ohne Behinderung der für den S-Bahn-Verkehr erforderlichen übrigen Gleise im Bahnhof Bergisch Gladbach möglich werden lässt. Da die Zukunft des Güterverkehrs in Bergisch Gladbach derzeit noch offen ist, könnten diese Gleise bei einer möglichen Aufgabe des Güterverkehrs nach dem Ausbau der Strecke als von Seiten des NVR geforderte Abstellgleise für S-Bahn-Züge genutzt werden. In den bisherigen Gesprächen von Vertretern der Verwaltung mit den Planern und Planerinnen der DB AG wurde dabei stets betont, dass es aus hiesiger Sicht unvorstellbar sei, diese Abstellgleise im Bereich des künftigen Bahnhofs Bergisch Gladbach in unmittelbarer Nähe des geplanten Stadthauses der Stadt vorzusehen.

Unter Berücksichtigung der Variante 12 mit 4 Bahnsteigkanten verbleibt nach dem bisherigen Planungsstand zwar eine Fläche für ein eventuelles Gleis nördlich Richtung Jakobstraße, jedoch sollten im Rahmen des laufenden Wettbewerbs zum Stadthausneubau Ideen vorgelegt werden, wie diese Fläche in die Freiraumplanung mit einbezogen werden kann und wie ggf. der Abschlussbahnsteig Gleis 5 ebenerdig an das Stadthaus herangeführt werden kann. Aus städtebaulicher Sicht dürfte dies die attraktivste Lösung im Hinblick auf die Schnittstelle der beiden Projekte darstellen.

Seitens der Planerinnen und Planer der DB AG wurde der Verwaltung nach Abschluss der Leistungsphase 2 nach HOAI im laufenden Planungsprozess mitgeteilt, dass die Variante 12 auch seitens des Nahverkehr Rheinland als sog. Vorzugsvariante benannt wurde. Insofern gehe auch die DB AG mit dieser Variante als Vorzugsvariante in die weiteren Planungsphasen nach HOAI, für die im Rahmen der Bahnknotenkonferenz Köln am 11.02.2019 eine entsprechende Planungsvereinbarung unterzeichnet wurde.

Hinsichtlich des ebenfalls aus Sicht der Stadt erforderlichen Umbaus des vorhandenen Bestandsbahnsteigs an Gleis 1 hat der AUKIV in seiner Sitzung am 11.12.2018, Drucksachenummer 0485/2018 einen einstimmigen Beschluss gefasst, wonach die Verwaltung auf Basis der in dieser Vorlage beschriebenen materiellen Voraussetzungen mit der DB Netz AG eine Planungsvereinbarung zur Umgestaltung des Gleis 1 im Bahnhof Bergisch Gladbach eingeht und die Kosten für Planung und Umbau trägt.

- **Planungen des Stadthausneubaus**

Für den Neubau des Stadthauses am Kopfgrundstück des S-Bahnhofs nähert sich der Planungswettbewerb dem Ende. Die zweite Bearbeitungsphase endet mit der Preisgerichtssitzung am 12.04.2019. Das Preisgericht wird unter den in der zweiten Phase noch teilnehmenden sechs Planungsbüros die Wettbewerbssieger nominieren.

Nach den Wettbewerbsbedingungen wird ausschließlich mit dem Wettbewerbssieger weiterverhandelt. Verbunden mit der Beauftragung des Generalplaners ist ein Auftragsversprechen bis zur Leistungsphase LPH 5 (Genehmigungsplanung). Wobei die LPH 4 (Ausführungsplanung) und LPH 5 (Genehmigungsplanung) unter dem Vorbehalt des politischen Beschlusses zur Umsetzung der Baumaßnahme stehen (Maßnahmebeschluss) und daher nur stufenweise beauftragt werden.

Unmittelbar im Anschluss an den Wettbewerb und das VGV-Verhandlungsverfahren, an dessen Ende der erfolgreiche Abschluss des Generalplanervertrages steht, schließt sich die weitere Planungsphase bis zum Abschluss der Entwurfsplanung an (LPH 3). Hierbei ist es entscheidend die Planungen mit verbindlichen Rahmenbedingungen voranzubringen. In Bezug auf die Umgestaltung des Bestandsgleises 1 hat der Ausschuss die Verwaltung bereits ermächtigt, eine Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG einzugehen (s.o.). Hierdurch kann für die Gebäudeplanung von einheitlichen Haltepunkten der S-Bahnen durch Platzierung der Prellböcke und Abspannmasten auf einer Höhe ausgegangen werden. Gleichmaßen werden verbindliche städtebauliche Anforderungen in Bezug auf den unmittelbar an den Stadthausneubau angrenzenden öffentlichen Raum für die anstehende Planungsphase benötigt.

In der Auslobung des Wettbewerbs Stadthausneubau wurden für den städtebaulichen Realisierungsteil Ziele definiert, die die Wettbewerbsteilnehmer in Ihren Planungen berücksichtigen sollten. Aus diesem Grund wurde der Betrachtungsraum größer vorgesehen, als der eigentliche Realisierungsbereich. Damit sollte sichergestellt werden, dass die Entwicklungen um den zweigleisigen Ausbau der S11 und der Umgestaltung des S-Bahnhofs bereits in der Vorentwurfsplanung Berücksichtigung finden. Hier wurde bereits auf die von der Stadt beabsichtigte Querung der Gleise hingewiesen.

In der Auslobung heißt es hierzu (auszugsweise):

"Für die Stadt Bergisch Gladbach ist es dabei entscheidend, dass sich der öffentliche Raum auf der gesamten Länge der zukünftigen Bahnsteige auch zu den Bahnsteigen orientiert. Die Bahnsteige werden – wie die Bushaltestellen im Busbahnhof – gewissermaßen Teil des öffentlichen Raums des Stadtzentrums.

Mit einer neuen barrierefreien, möglichst rollstuhlgerechten Querung der Gleise am westseitigen Ende der Bahnsteige mit einem südseitigen Zugang zwischen Busbahnhof und Radstation soll zudem eine Verknüpfung der Stadträume über die Gleise hinweg realisiert werden.

Gleichzeitig wird eine gewisse Durchlässigkeit der Nord- und Kopfbebauung angestrebt. Zufahrten der bahnseitigen Freibereiche können am Übergang des Realisierungsteils zu den weiteren Entwicklungsflächen im Bereich der Einmündung des Paul-Köttgen-Wegs sowie im Bereich der geplanten Querung erfolgen. Der Anbindung dieser Querung an

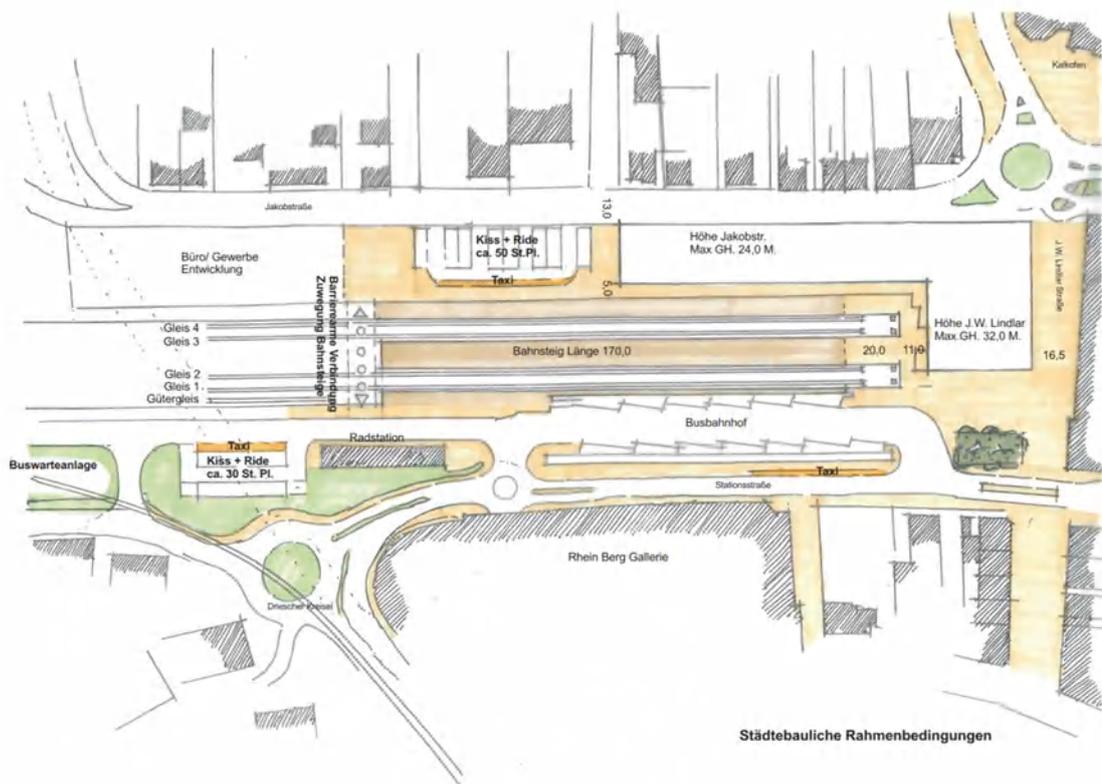
die Jakobstraße nach Osten und nach Nordwesten, insbesondere für Radfahrer, gilt besonderes Augenmerk. Auch die Lage, Anordnung und Dimensionierung des Kiss & Ride-Bereichs an der Jakobstraße ist, solange hier ein Anschluss an die geplante Querung der Gleise sichergestellt ist, entwurfsabhängig.

Besondere Beachtung in der Bearbeitung des städtebaulichen Teils gilt den zukünftigen Fuß- und Radfahr- Wegebeziehungen. Für die angestrebte Querung der Gleise sind süd- und nordseitig anstelle eines Aufzugs kombinierte Rampen- und Treppenanlagen geplant, die beidseits in den öffentlichen Raum zu integrieren sind. Die lichte Höhe einer Unterführung sollte 2,50 m nicht unterschreiten. Unter Berücksichtigung der Gleiskörper ist von einer Tiefenlage der Unterführung von ca. 3,20 - 3,50 m unter Gleisniveau auszugehen. Sofern eine Überführung vorgesehen wird, sind die Vorgaben für das Lichtraumprofil von Bahnüberführungen zu beachten. Für den barrierefreien Zugang zum geplanten Mittelbahnsteig ist ein fahrradtauglicher Aufzug zur Querung vorzusehen.

Sowohl am Nord- wie am Süden der neuen Querung ist die Anordnung eines Taxistands geplant.

Südseitig der Querung, im Bereich des Driescher Kreisels soll im städtebaulichen Teil des Wettbewerbs die Umsetzung einer Kiss & Ride-Anlage mit ca. 30 Stellplätzen in Verbindung mit der Taxivorfahrt geprüft werden. Gleichzeitig gilt es, die Radstation in die Wegeführung für die Fahrräder mit zu integrieren. Für die Zufahrt zur Stationsstraße und zum Driescher Kreisel sollen Fahrräder über die Zufahrt zur Radstation geführt werden.

Am Nordende der Querung soll der Taxistand in eine neue Kiss & Ride-Anlage integriert werden, so dass sich die Zufahrt zum Bahnhof aus den Stadtteilen nördlich der Bahnlinie deutlich verkürzt und vereinfacht. Eine Kombination mit einem Parkfeld mit 40 bis 50 Stellplätzen ist denkbar."



Diese städtebaulichen Rahmenbedingungen zum Planungswettbewerb des Stadthausneubaus zeigen die Anforderungen auf, die im städtebaulichen Teil des Wettbewerbs bereits Berücksichtigung finden sollten. In der nunmehr anstehenden hochbaulichen Planungsphase sind die funktionalen Beziehungen innerhalb des Gebäudes und zum unmittelbar angrenzenden öffentlichen Raum ein wesentlicher Planungsinhalt. Für die Entwurfsplanung ist es daher entscheidend, zukünftige städtebauliche Zielsetzungen so in die Planungen zu integrieren, damit die städtebaulichen Ziele nicht konterkariert werden und die Funktionalität des neuen Stadthauses optimal auf diese Ziele ausgerichtet wird.

- **Zusätzliche barrierefreie Querungsmöglichkeit am südwestlichen Ende der Bahnsteige**

Bereits seit der Vorstellung der ersten Pläne zum Ausbau des Bahnhofs in Bergisch Gladbach kam aus der hiesigen Politik der Wunsch nach einer Querungsmöglichkeit der Gleise sowie deren zusätzlicher Erreichbarkeit am südwestlichen Ende der Bahnsteige zusammen mit einer Verbindung zwischen dem Busbahnhof und der Jakobstraße auf. Hierzu wurde in den bisherigen Gesprächen von Seiten der DB AG stets die Auffassung vertreten, dass eine solche zusätzliche Zuwegung im Rahmen der Planungen der DB nicht vorgesehen sei, da die einzig bestehende Zuwegung zu den Bahnsteigen entlang des Stadthauses barrierefrei ausgebaut werde.

Im Rahmen der beiden Info-Messen wurde diese Thematik ebenso angesprochen wie im Online-Dialog zum Ausbau der S 11. Auch hier zeigte sich in beiden Fällen eine klare Mehrheit für die Schaffung einer weiteren Möglichkeit, die Bahnsteige durch eine Unter- bzw. Überführung möglichst barrierefrei zu erreichen. Wesentliche Gründe hierfür waren die aufgrund der (zukünftig deutlich größeren) Bahnsteiglängen zurückzulegenden Wegebeziehungen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, ein besseres Sicherheitsempfinden sowie eine befürchtete Entfremdung am Ende der jeweiligen Bahnsteige. Darüber hinaus besteht durch Anlegung einer weiteren Zugangsmöglichkeit die Option einer optimierten Entfluchtung der neu anzulegenden Bahnsteige.

Wie der dieser Vorlage beigefügten städtebaulichen Skizze zu entnehmen ist, ist eine solche Verbindung zwischen dem Busbahnhof auf der einen und der Jakobstraße anderen Seite der Gleise nicht nur aus städtebaulicher, sondern auch aus verkehrlicher Sicht unbedingt geboten. Entsprechendes wurde auch seitens der Politik bei der Vorstellung der Varianten 12 – 14 in den zuständigen Ausschüssen des Rates der Stadt im vergangenen Jahr deutlich.

Damit seitens der DB AG im Rahmen der weiteren Planungen (nach erfolgtem Abschluss der Vorplanung) für zusätzliche Bahnsteige im Bereich des S-Bahnhofs Bergisch Gladbach die Option für eine zusätzliche barrierefreie Querungsmöglichkeit mitberücksichtigt werden kann, ohne sich zum jetzigen Zeitpunkt bereits auf eine konkrete Form dieser Zuwegung (Über- oder Unterführung) festzulegen, wurde in Absprache mit dem Nahverkehr Rheinland und der DB AG entschieden, diese Option im Form eines Letter of Intent („LOI“) zwischen der Stadt Bergisch Gladbach und der DB AG zu wahren.

Auf diese Weise wird im Verlauf der weiteren Planungen zum Ausbau des Bahnhofs Bergisch Gladbach sichergestellt, dass die Breiten der künftigen Bahnsteige 2 und ggf. 3 so angepasst werden, dass dort künftig am südwestlichen Ende ein weiterer barrierefreier Zugang errichtet werden kann. Ob und in welcher Form ein solcher Zugang dann errichtet wird, bleibt den künftigen Entwicklungen im Bereich des Bahnhofsumfeldes vorbehalten.

Seitens der DB AG wurde der Verwaltung diesbezüglich bereits vor Einstieg in die weiteren Planungen ab Leistungsphase 3 nach HOAI die Bereitschaft zum Abschluss eines solchen LOI mitgeteilt.

Im Falle eines positiven Votums des Ausschusses wird die Verwaltung mit der DB AG Kontakt aufnehmen, die näheren Einzelheiten des LOI abstimmen und das Ergebnis den Ausschuss zu gegebener Zeit mitteilen.