



DB Netz AG • Mülheimer Straße 50 • 47057 Duisburg

Stadt Bergisch Gladbach
Verwaltungsvorstand II
Stabsstelle VV II-1
Herrn Harald Flügge
Wilhelm-Wagener-Platz

51439 Bergisch Gladbach

Stadtverkehrsgesellschaft

- 7. Okt. 2019

Bergisch Gladbach mbH

DB Netz AG
I.NG-W
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
www.dbnetze.com/fahrweg

Bernd Köppel
Leiter Großprojekte West
Tel.: 0203 3017-3900
bernd.koeppel@deutschebahn.com
Zeichen: I.NG-W

30.09.2019

Ihr Schreiben vom 16.08.2019: Anlegung eines Radweges entlang der Trasse der S11 im Zuge des bevorstehenden Ausbaus auf dem Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach

Sehr geehrter Herr Stadtbaurat Flügge,

vielen Dank für Ihre Informationen zum Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr vom 25.06.2019 zum Wunsch eines trassenbegleitenden Radweges.

Mit hoher Wahrscheinlichkeit könnte ein trassenbegleitender Radweg einen Mehrwert an Fahrkomfort für die Radfahrer bieten, den Fahrradverkehr innerhalb Bergisch Gladbachs sowie als Anschluss an die Stadt Köln fördern und in Kombination mit Fahrradabstellmöglichkeiten die Haltepunkte der S11 für die Bürgerinnen und Bürger noch besser erreichbar machen. Zugleich sollten wir aber miteinander davon absehen, die DB AG bzw. die DB Netz AG als Vorhabenträgerin in Betracht zu ziehen.

Wir sehen in der gemeinsamen Planung und Realisierung durch die DB AG eines Radweges mit dem zweigleisigen Ausbau ein erhebliches zeitliches Risiko für den S11-Ausbau.

Die Ausschreibungsunterlagen der Planungsleistungen Lph 3+4 sind fertiggestellt und werden in Kürze zur europaweiten Ausschreibung veröffentlicht. Damit die enge Zeitschiene nicht gefährdet wird, können ergänzende Planungsideen nicht mehr zeitgerecht formuliert und in die Ausschreibungsunterlagen integriert werden. Die Projektpartner aus Verkehrsministerium NRW, Nahverkehr Rheinland (NVR) und DB streben jedoch eine schnellstmögliche Realisierung des S11-Ausbaus und der damit verbundenen Einführung des 10-Minuten-Taktes an.

Gemäß den Ergebnissen der Vorplanung kann der zweigleisige Ausbau weitestgehend auf DB-eigenen Flächen realisiert werden, da die Bahntrasse in der Historie bereits zweigleisig ausgeführt war. Um die heutigen verkehrlichen Anforderungen und Regelwerke einzuhalten und dabei innerhalb der DB-Grundstücksgrenzen zu bleiben, müssen in bestimmten Bereichen kleinere ...


DB Netz AG
Sitz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Prof. Dr. Dirk Rompf
Dr. Thomas Schaffer

Unser Anspruch:

 **Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter**

Stützbauwerke errichtet werden. Auch die ggf. abschnittsweise zu bauenden Lärmschutzwände sollen auf heutigen DB-Flächen errichtet werden.

Für den Bau eines trassenbegleitenden Radweges wäre ein erheblicher Grunderwerb von privaten Flächen erforderlich, deren Kostenrahmen und Zeitbedarf zur Beschaffung der benötigten Flächen wir nicht abschätzen können. Die parallellaufenden Planungen müssten somit klar voneinander abgegrenzt und Schnittstellen definiert werden.

Gleiches gilt für die Planungen zur Verbreiterung der Eisenbahnüberführungen (EÜ). Auch hier wären durch die Stadt eigene Brückenbauwerke neben den neu zu bauenden EÜ zu errichten, da es sich bei Radwegüberführungen nicht um Anlagen für den Eisenbahnverkehr handelt.

Der Nahverkehr Rheinland als die Bewilligungsbehörde für die Finanzierung der Planungskosten des S11-Ausbaus (aus Mitteln des Landes NRW) hat in einer ersten Stellungnahme zu vorgenannten Punkten mitgeteilt, dass die Aufwendungen für die Planungen eines trassenbegleitenden Radweges als nicht zuwendungsfähig betrachtet werden müssen.

Weiterhin ist anzumerken, dass es der Bahn nicht oder nur sehr schwer möglich ist, für die Radwegeplanungen „Baurecht“ zu erlangen, da für die Änderung der „Betriebsanlagen einer Eisenbahn“ ein Planfeststellungsverfahren zwingend vorgeschrieben ist (§ 18 AEG). Da der Bau eines kommunalen Verkehrsweges keine Folgemaßnahme des Projektes S11 ist, gilt § 75 VerwVerfG (Konzentrationswirkung der Planfeststellung) nicht. Der Radweg ist unabhängig von den Planungsabläufen des Bahnausbaues zu planen und zu genehmigen. Die Genehmigungsplanung für den Radweg kann erst beginnen, wenn die Änderungen der Bahnanlagen einschließlich der notwendigen Schutzvorkehrungen rechtskräftig ist; bis dahin gilt die Veränderungssperre aus dem § 19 AEG. Gleichwohl könnte bei einer Planung und Realisierung durch Ihr Haus möglicher Weise ein zeitlich kürzerer Weg zum Planrecht möglich sein. Dem steht ein zusätzlicher Flächenbedarf für eine rasche Bauabwicklung außerhalb bahneigener Grundstücke, parallel der Gleistrasse, entgegen. Insofern könnte die Bautätigkeit für einen trassenparallelen Radweg erst nach Abschluss der Bauarbeiten für das zweite Gleis aufgenommen werden.

Aus vorgenannten Gründen schlagen wir vor, entsprechende Planungen in eigenem Auftrag und zu Lasten der Stadt Bergisch Gladbach zu beauftragen.

Gerne sichern wir Ihnen schon heute unsere Unterstützung und den offenen Austausch zwischen den Projekten zu. Wie bereits seit Beginn des S11-Projekts praktiziert, stimmen wir die Planungen des S11-Ausbaus eng mit den korrespondierenden Projekten (bspw. Neubau Stadthaus im Bahnhof Bergisch Gladbach) und den städtischen Verlangen und Ansprüchen ab.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Fragen zum Ausbau der S11 sowie für weitere Abstimmungen zwischen den städtischen Planungen und den DB-Ausbauten zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

ppa.

Bernd Köppel