



**Rat der Stadt Haan**  
**Ausschuss für Stadtentwicklung, Planung und Bau**

**7. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung,  
Planung und Bau der Stadt Haan**  
am

Donnerstag, den 07.10.2021, um 17:00 Uhr

**TOP 10:**

**Schreiben an die DB Bahn&Service - Barrierefreiheit mit Aufzug und Brücke ja bitte! - Unterführung statt Treppenanlage**

Mit Email vom 26.09.2021 bat die WLH-Fraktion zu o. g. Tagesordnungspunkt um eine Information durch die DB Station & Service AG, warum die Planunterlagen 2010 mit Rampenlösung, die für die barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteigs erarbeitet wurden, nicht weiterverfolgt wurden, bzw. in welchem Umfang Rampenlösungen geprüft wurden.

Die Verwaltung hat die Fragestellung der WLH vom 26.09.2021 an die DB Station & Service AG weitergeleitet mit der Bitte darauf einzugehen, warum eine Rampenlösung bzw. Teilrampenlösung nicht zum Tragen kommt.

Die DB Station&Service AG hat hierzu am 06.10.2021 wie folgt geantwortet:

>>> Jan Klinger < > 06.10.2021 09:41 >>>

Sehr geehrte Frau Böhm,

hier unsere Antwort auf Ihre Anfrage. Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Zunächst haben wir eine barrierefreie Anbindung der Bestands-Personenunterführung (PU) im Projekt geprüft. Aufgrund der zu geringen Breite des Bahnsteigs Gleis 3/4 im Bereich der PU wäre dies nur mit einem unverträglich hohen technischen und wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar und erfordert außerdem wegen des Grundwasserstandes umfangreiche Maßnahmen und Eingriffe in die Grundwasserhaltung und Natur. Eine Anpassung der Gleislagen ist aus technischen Gründen ausgeschlossen. Des Weiteren wären bauliche Eingriffe in die Oberleitungsanlage erforderlich. Ein Eingriff in eine bestehende Oberleitungsanlage kann nicht nur punktuell erfolgen, sondern resultiert immer in umfangreichen Anpassungen im gesamten Umfeld und hat somit enorme Auswirkungen auf die Kosten und Bauzeiten eines Projektes. Der vorhandene seitliche Lieferantenzugang zum ehemaligen Empfangsgebäude würde wegfallen und müsste neu gebaut werden.

Ein barrierefreier Umbau der bestehenden PU würde aus diesen Gründen ca. die dreifachen Baukosten benötigen als die nunmehr gewählte Lösung einer neuen Überführung. Daneben sind natürlich auch die viel umfangreicheren Einschränkungen für die Kunden zu betrachten, die sich aus einem Umbau der Bestands PU und den damit verbundenen Maßnahmen ergeben würden. Während der Errichtung der Personenüberführung dagegen kann der Zugang über die PU weiterhin geöffnet bleiben und so die Einschränkungen für die Kunden minimiert werden.

Da unser Projekt einen ganzheitlichen barrierefreien Ausbau der Verkehrsstation zum Ziel hat, kann aus den oben genannten Gründen auch die im Jahre 2010 untersuchte Teilrampenlösung von uns nicht umgesetzt werden, da mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand so nicht alle Bahnsteige barrierefrei angebunden werden können.

Im Zuge der Vorplanung wurde zudem die Neuerrichtung einer Personenunterführung betrachtet.

Die Errichtung einer neuen Unterführung musste ebenfalls aus technischen Gründen und der damit verbundenen enormen Kostensteigerung ausgeschlossen werden (Grundwasserhaltung, Oberleitungsanlage s.o.)

Damit verbleibt als einzige praktikable Lösung das Errichten der geplanten Überführung. Diese muss mit der geplanten Mindesthöhe errichtet werden, um einen Umbau der bestehenden Oberleitungsanlage zu vermeiden (s.o.).

Aufgrund der Höhe der geplanten Überführung und der maximal zulässigen Rampensteigung von 6% ist eine Rampenlösung hier für den Kunden unzumutbar und darüber hinaus technisch auch nicht praktikabel umsetzbar.

Sollte die bestehende große Personenunterführung durch die Stadt weiter betrieben werden, haben die Reisenden zukünftig weiterhin die Möglichkeit den Zugang zu den beiden Bahnsteigen mit geringerer Treppenzahl zu nutzen. Die neu geplante Treppenanlage stellt dann keine Verschlechterung, sondern eine zusätzliche Zugangsmöglichkeit für die Kunden dar.

Freundliche Grüße

Jan Klinger  
Planung 2 (I.SP-W-IP2)  
DB Station&Service AG