

Aktennotiz über ein Gespräch am Tisch von und mit OB Mucke, mit Frauen Eckermann (Presseamt) und Meier (Verein Neue Ufer) und den Herren Helfert (Leiter DB-Netz Wuppertal/Düsseldorf), Beig. Meyer, Zöller (Fa. Vorwerk), Schwefringhaus (Verein Neue Ufer), Bezirks-BM Hasenclever, Telian (Büroleiter OB) und Unterzeichner

Am Dienstag, 19. Februar 2019 von 11.40 bis 12.15 h in Raum A-136 im Rathaus Barmen

Thema: Langerfeld Trasse

Hr. Helfert macht deutlich, dass

- sich über „unserem“ für den Radverkehr angedachten Tunnel keine Wohnbebauung befindet und der Tunnel und das Nutzungsrecht bei der DB liegt; die Grundstücke darüber allerdings in städtischem, bzw. Privatbesitz sind.
- im Laufe des März 2019 die Entwurfsplanung erstellt werden muss um diese spätestens im Januar 2020, idealerweise schon im Dezember 2019 dem EBA vorzulegen.
- die Prüfung beim EBA ca. 18 Monate benötigt.
- im Rahmen der Baumaßnahme für die Zeit, in der keine Durchfahrt für die Züge durch die Tunnel möglich ist, nach derzeitigem Stand im Bereich der Badischen Straße/Höhe Kletterhalle eine temporäre Bedarfshaltestelle geplant ist. Es sei durchaus vorstellbar, dass diese Haltestelle gleich so angelegt wird, dass sie auch langfristig als Haltepunkt eingerichtet werden kann.
Ein dauerhafter Haltepunkt wird vom OB auch im Hinblick darauf, dass im näheren Umfeld wo Sporteinrichtungen, Wohnbebauung und Firmen ansässig sind, aber vor allem auch eine Gesamtschule mit 1.500 Schüler geplant ist, sehr begrüßt.
- es im südlichen Tunnelende auf einem kurzen Stück durch die Baumaßnahme bedingt künftig in dem für den Radverkehr vorgesehenen Tunnel baubedingt eine dauerhafte Engstelle in einer Breite von 2 – 2,5 m geben wird.
- der Abraum in der aktuellen Planung weitgehend in den Radtunnel verfüllt werden sollte. Dieser soll nach aktueller Planung **komplett** und durch zusätzliche Einbringung von Beton kraftschlüssig verfüllt werden.
Herr Widmann merkt an, dass dies auch zu erheblichen Kosten führen wird und es ggf. nicht teurer, sondern sogar günstiger wäre, den Tunnel nicht zu verfüllen und das Material an anderen Stellen abzulagern.
Herr Hasenclever bringt dazu ergänzend noch eine städtische Fläche in direkter Tunnelnähe nördlich der Gleise/Grundstraße ins Gespräch.
Herr Helfert zeigt sich hier offen und sieht es durchaus im Bereich des Möglichen, dass eine solche Lösung sogar günstiger sein könnte.
- ein Teil des Abraums im Rahmen des künftig für den Zugverkehr genutzten Tunnel verbracht werden kann (vor allem das belastet Material). Die restlichen Mengen könnten dann auch im Umfeld der Tunnel auf- und eingebracht werden.
- Die Fertigstellung und Wiederaufnahme des Bahnverkehrs durch den Tunnel sollen 2025 erfolgen.

Von Herrn Schwefringhaus wird zum Thema Ablagerungen des Abraums die nördlich denkbare und von ihm planerisch dargestellte Rampenlösung erläutert bei der ca. 2 – 3.000 m³ verarbeitet werden könnten. Dazu hat Herr Schwefringhaus schon konkrete Planungen erstellt und für die Abraumablagerungen Mengen ermittelt und weitere denkbare Ablagemög-

lichkeiten im Gespräch dargestellt. Denkbar wäre auch in den rund 5,50 m hohen Tunnel eine bodendeckende Schicht von Abraum einzubringen, diese darf allerdings wegen der Notwendigkeit einer „Fledermauskompatiblen“ Beleuchtung, das Tunnelprofil nur geringfügig einschränken. Eine Erhöhung des Tunnelbodens, käme auch der Rampe auf der Nordseite zu Gute, die dann möglicherweise sogar unter 4 % Neigung angelegt werden könnte. Ferner könnte das Material für Vorschüttungen entlang den südlich der Tunnel liegenden Stützwände dienen; damit könnte auch gleich eine Verbesserung der Standfestigkeit und der Entfall von möglicherweise erforderlichen Sanierungsarbeiten an Teilen der Stützwände erreicht werden.

Mit der Anlegung des Radwegs könnte zudem auch ein für die DB nutzbarer Rettungsweg von Süden auf den Tunnel zulaufend geschaffen werden. Eine Überfahrt über die Fläche von 3M wäre dabei denkbar.

Herr Beig. Meyer möchte gerne eine fachliche Begutachtung der Standfestigkeit des Deckengewölbes des geplanten Radtunnels.

Herr Schwefringhaus wird sich hierzu mit Hr. Helfert kurzschließen, wie eine solche Begutachtung kostengünstig erbracht werden kann. Der Verein Neue Ufer erwartet dazu auch noch ein weiteres Vergleichsangebot für ein Gutachten von Dr. Kremer/IGW.

Hr. Helfert prüft auch ob eine Auftragsweiterung möglich ist.

Herr Bezirksbürgermeister Hasenclever macht deutlich, dass er eine Gleichbehandlung des Projektes mit vorausgegangenen Projekten (z.B. Nordbahntrasse) wünscht, bei dem auch die Stadt erste Untersuchungen der Brücken und Tunnel auf eigene Kosten machen ließ. Angestrebt werden sollte, eine 90%ige Förderung, wie bei der Schwarzbachtrasse. Auch müssten generell für zusätzliche Trassen in der Stadt, die Mittel für die bauliche Unterhaltung aufgestockt werden. Ferner bittet er um Transparenz beim weiteren Vorgehen und Einbeziehung aller Akteure (Bahn, Stadt, Verein Neue Ufer, Firmen und BV) bei weiteren Gesprächen.

Herr OB Mucke fasst das Gespräch wie folgt zusammen:

- Es gibt möglicherweise eine Win-Win-Situation, wenn der Tunnel nicht verfüllt wird und wenn das für die Bahn sogar günstiger wäre, könnte evt. aus den eingesparten Mitteln das von Hr. Beig. Meyer gewünschte Gutachten finanziert werden.
- Eine weitere Win-Win-Situation, ergäbe sich, wenn der Bedarfshalt gleich so hergerichtet werden könnte, dass ohne größeren Aufwand ein dauerhafter Haltepunkt entstehen kann.
- Mit der durch den Radweg möglichen Rettungszufahrt von Süden, könnte für die Bahn ein weiterer Punkt möglicherweise kostengünstiger gelöst werden.
- Da die Presse heute schon zu dem Thema und dem Termin berichtet hat, soll eine gemeinsame Pressemitteilung von Stadt/Neue Ufer/BV und DB verfasst werden; dazu wird Martina Eckermann einen Entwurf machen.
- Das Projekt könnte im Grunde für alle Beteiligten gewinnbringend dargestellt werden.

Rainer Widmann

22. Feb. 2019