

**Bezirksregierung Köln**  
**Frau Fischer-Lohn**

**50606 Köln**

Vorab per Mail: [bueweckwerk@bezreg-koeln.nrw.de](mailto:bueweckwerk@bezreg-koeln.nrw.de)

Bonn, den 15.06.2022

**Planfeststellungsverfahren für die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs  
Alter Heerweg/Weckwerk in Bonn an der DB-Strecke Bonn Euskirchen**

**Gegenäußerung des ADFC zur Erwidern der DB Netz AG vom 5.5.2022 zu unseren  
Einwendungen vom 04.10.2018**

Sehr geehrte Frau Fischer-Lohn,

wir bestätigen den Eingang Ihres Schreibens vom 5.5.2022 und Ihre Erwidern auf unsere bei Ihnen unter der Einwendenummer P 1 erfassten Einwendungen. Wir nehmen die bis zum 17.6.2022 bestehende Möglichkeit zur Gegenäußerung wie folgt wahr.

1. Wir bedauern, dass Sie - mit dem Verweis auf die Covid-Pandemie - auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet haben. Auch wenn dieser Verzicht formaljuristisch in Ordnung sein mag, halten wir diese Vorgehensweise in Anbetracht der Bedeutung dieses Projekts nicht für gerechtfertigt. In Anbetracht der Vielzahl von inzwischen coronakonform durchgeführten und weiter anstehenden Großveranstaltungen schätzen wir das Gesundheitsrisiko bei Berücksichtigung entsprechender Vorsorgemaßnahmen für einen Erörterungstermin in Präsenz als gering ein. Wir bitten daher um Überprüfung, ob Sie nicht doch einen Erörterungstermin in Präsenz durchführen wollen.

2. **Ihre Erwidern lfd. Nr. 003:** Entgegen Ihrer Erwidern sind die Belange des Fuß- und aus Blickwinkel des ADFC insbesondere des Radverkehrs sehr wohl gesondert zu berücksichtigen. Mit Wegfall des höhengleichen Bahnübergangs Alter Heerweg/Weckwerk wird es im Bereich zwischen Duisdorf-Bahnhofstraße und Alma-Brücke zwangsläufig zu einem erhöhten Kfz-Verkehr (auch Schwerlastverkehr) kommen. Insofern ist es unter Sicherheitsaspekten erforderlich, für den Radverkehr - der ja laut politischer Zielsetzung gefördert werden soll - eine attraktive Möglichkeit zur Querung der Bahnstrecke zu schaffen. Die vorliegende Planung trägt dem nicht Rechnung.

3. **Ihre Erwidern lfd. Nr. 004:** Die vorgebrachten Argumente, weshalb eine geradlinigere Führung ohne Spitzkehren und eine Verbreiterung der Rampen nicht möglich sein soll, sind nicht stichhaltig. Wir räumen ein, dass eine solche Führung aufwendiger und auch

kostenintensiver sein mag. Offenbar scheut die DB Netz AG diesen Aufwand und setzt auf eine antiquierte Planung, die mit enormem finanziellem Aufwand auf Jahrzehnte bzw. sogar dauerhaft eine schon jetzt nicht mehr zeitgemäße Infrastruktur betoniert.

Ein Bauvorhaben, das schon im Planungsstand festschreibt **"Die Radfahrer müssen im Bereich der Unterführung und der Rampenanlagen absteigen"** ist nicht nur nicht zukunftsweisend, sondern bereits heute nicht mehr zeitgemäß. Völlig außer Acht lässt die Planung den künftig - gesellschaftspolitisch gewollten - weiter zunehmenden Radverkehr und dabei nicht nur von "normalen" Fahrrädern, sondern auch von Spezialrädern (Lasten-/Kindertransport mit und ohne Anhänger/Menschen mit Handicap etc.) auf 2 oder drei Rädern, für die solche Schiebestrecken gar nicht zu bewältigen ist.

Auch der Hinweis auf ein denkmalgeschütztes Stellwerk ist nicht stichhaltig. Wir gehen dabei davon aus, dass dieses Stellwerk angesichts der heutigen technischen Gegebenheiten für den Ablauf des Bahnbetriebs nicht mehr erforderlich ist. Ob dem Denkmalschutz hier ein derart hoher Stellenwert eingeräumt werden muss, erscheint uns zumindest zweifelhaft.

Gegebenenfalls wäre eine Standortverlagerung zu prüfen, siehe Güterbahnhof Beuel.

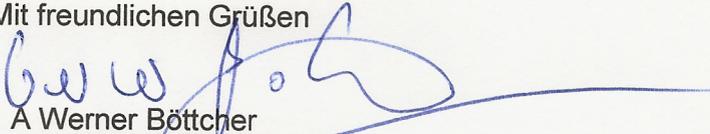
Desweiteren ist nicht nachvollziehbar, dass es nicht möglich sein soll, einen bestehenden Abwasserkanal zu verlegen. Erhöhter Planungs- und Kostenaufwand darf hier kein Totschlagargument sein.

Der Darstellung in Ihrer Erwiderung, dass die gesamte Rampenanlage einsehbar sei, ist zu widersprechen. Angesichts der geringen Rampenbreite mit mehreren Spitzkehren würde die Anlage noch unübersichtlicher als z.B. die Unterführung beim Haltepunkt UN Campus. Für Personengruppen wie ältere Menschen, Frauen oder Kinder, entstünde dadurch ein weiterer „Angstraum“.

**4. Ihre Erwiderung lfd. Nr. 005:** Die zitierten, im Kontakt zwischen Vorhabenträgerin und Einwender diskutierten Ideen und Verbesserungsmöglichkeiten, können wir in der jetzt vorgelegten Planung nicht erkennen. Unter der lfd. Nr. 005 wird von "Ausrundung der Rampenecken, um eine bessere Einsehbarkeit als auch den Fahrfluss zu fördern" gesprochen. Dies steht im krassen Widerspruch zu lfd. Nr. 004, wo es heißt **"Die Radfahrer müssen im Bereich der Unterführung und der Rampenanlagen absteigen"**

Wie schon in unserem Schreiben vom 4.10.2018 sind wir der Ansicht, dass sich die DB in Ihren Planungen dem gesellschaftspolitischen Konsens zur Förderung des Radverkehrs durch Schaffung entsprechender Infrastruktur nicht länger verschließen kann. Wir fordern Sie daher auf, keinen Planfeststellungsbeschluss für ein Bauwerk mit derart eklatanten Behinderungen für den Radverkehr zu treffen.

Mit freundlichen Grüßen



i. A Werner Böttcher  
Arbeitsgruppe Verkehrspolitik  
ADFC Bonn/Rhein Sieg e.V.  
Breite Str. 71  
51111 Bonn