

**Absender**

**VVII Regionale/  
Interkommunale Ko-  
operation**

**Drucksachen-Nr.**

**0187/2019**

**öffentlich**

## **Antrag**

**der Fraktion DIE LINKE. mit Bürgerpartei GL**

**zur Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr am 15.05.2019**

### **Tagesordnungspunkt**

**Antrag der Fraktion Die Linke. mit Bürgerpartei GL vom 23.01.2019 -  
eingegangen am 23.01.2019 - auf Durchführung einer Machbar-  
keitsstudie im Rahmen der Regionale 2025 Bergisches Rheinland  
zum Bau einer Seilbahnverbindung vom Verkehrsbauwerk  
Bensberg**

### **Inhalt:**

Die Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL beantragt die Durchführung einer Machbarkeitsstudie im Rahmen der Regionale 2025 Bergisches Rheinland zum Bau einer Seilbahnverbindung vom Verkehrsbauwerk Bensberg über die Stationen Vinzenz-Pallotti-Haus, Technologiepark, Miltenyi bis zum Haltepunkt der Linie 227 Steinacker im ersten Bauabschnitt. In einem zweiten Bauabschnitt soll die Seilbahn über Herkenrath bis Kürten-Spitze weitergeführt werden.

Begründet wird der Antrag damit, dass zurzeit nicht abgeschätzt werden kann, ob die Fortführung der Stadtbahnlinie 1 bis Spitze realisiert werden kann, es drohe ein Verkehrsinfarkt sowie Fahrverbote. Es fehle an einer kurzfristig realisierbaren Alternative. Seilbahnen seien günstiger als U-Bahnen, geräuscharm, barriere- und emissionsfrei. Zudem sei mit einer Seilbahn ein geringer Flächenverbrauch verbunden und sie sei in kurzen Bauzeit zu errichten. Mehrere Großstädte sähen sie als Alternative.

In Bergisch Gladbach würde dadurch eine Entlastung der Verkehrsknotenpunkte und Würdigung der Problembereiche erzielt, die im gerade beschlossenen neuen FNP eine zu geringe Berücksichtigung gefunden hätten.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die verstädterte Rheinschiene mit den Großstädten Bonn, Köln, Leverkusen und deren - nicht nur - verkehrlichen Verflechtungen mit den Umlandkommunen und dem bergischen Hinterland sind zentrale Themen im Rahmen des vom Region Köln/Bonn e.V. erarbeiteten Agglomerationskonzepts sowie der Stadtumland-Kooperation K&RN (Köln und rechtsrheinische Nachbarn). Auch bei der REGIONALE 2025 (das „Bergischen Rheinland“) sind die Mobilitätsachsen ein thematischer Schwerpunkt. Ein zentrales Ziel dieser regionalen bzw. interkommunalen Kooperationen ist eine zukunftsfähige und ausbalancierte Entwicklung der Räume. Aufgrund der starken Pendlerbeziehungen von und in die Großstädte, aber auch die Pendel- bzw. Transitverkehre, die durch die Stadt hindurchfließen, sind Verkehrsinfrastrukturprojekte in der in Rede stehenden Dimension interkommunal anzugehen. Auch das Land fördert prioritär Projekte, die in regional abgestimmte Strategien eingebettet sind. Die Stadt Bergisch Gladbach bietet zurzeit Umsteigefunktionen für Pendler\*innen aus dem Umland an (z.B. der SB40, die S11 oder die Stadtbahnlinie 1).

Im ab Mai 2019 vorliegenden Entwurf des Agglomerationskonzepts wird Bensberg bzw. Bensberg in Ergänzung des Autobahnanschlusses Moitzfeld als bedeutender Regioumstieg ausgewiesen. Voraussetzung sind eine Beschleunigung der Stadtbahn-Linie 1 im Zulauf nach Köln sowie die Integration einer Mobilstation, die alle relevanten Verkehrssysteme intermodal verknüpft. Durch diesen attraktiven Umstiegspunkt soll ein frühzeitiger Wechsel vom MIV auf den Umweltverbund gefördert werden. Gerade vor dem Hintergrund der Prognosezahlen für die Gesamtregion ist mit einem Bevölkerungszuwachs auch in den Bergischen Gemeinden zu rechnen, was unweigerlich zu einer erheblichen Zunahme der Transitverkehre in Bergisch Gladbach führen wird. Weitere Elemente eines Regioumstiegs können Angebote von Co-Working-Spaces u.ä. sein, die – z.B. in Anbindung an den Technologiepark und/oder in Spitze – Pendlerwege aus Bergisch Gladbach und aus dem Umland in die Kernstadt vermeiden.

Es ist vorgesehen, den bisher strategischen Ansatz eines Regioumstiegs im Rahmen der Stadtumland-Kooperation und der REGIONALE 2025 konzeptionell zu konkretisieren und ggfs. Infrastrukturprojekte anzustoßen. Ein solches Gesamtkonzept muss sowohl offen für alle Mobilitätssysteme sein als auch die regionale Verflechtung berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Stadt Köln (Beschleunigung Stadtbahn 1) sowie die nördliche Nachbargemeinde Kürten und die westlich gelegenen Nachbarn aus dem Oberbergischen Kreis. Neben den zuständigen Verkehrsverbänden (NVR und VRS) müssen somit auch die Kreise Rhein-Berg und Oberberg eingebunden werden und die Begleitung durch die REGIONALE-Agentur sowie den Region Köln/Bonn e.V ist erforderlich.

Die Einbeziehung der zunehmenden Umstiegspotenziale der Transitverkehre, eine beschleunigte Verbindung nach Köln und/oder die Einbindung alternativer Verkehrsmittel, wie etwa eine Seilbahn, können in einem Gesamtkonzept zu Verkehrswerten führen, die eine Umsetzung realistischer machen.

## Machbarkeitsstudie zum Bau einer Seilbahn von Bensberg über Moitzfeld, Herkenrath bis Kürten-Spitze

Seilbahnen sind ein kostengünstiges und flächenschonendes Instrument Menschen im Raum zu bewegen. Ebenso stoßen Seilbahnen wenig Emissionen aus und entlasten gängige Verkehrswege wie Straßen und Schienen. Sie können die Attraktivität einer Stadt steigern, sind ein Touristenmagnet und tragen in vielen Städten zu einem modernen Pendlerverhalten bei. Sie können als Teil des öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) betrieben werden.

Der Bau einer Seilbahn bedeutet aber auch, die Etablierung einer weiteren Etage/Dimension der Verkehrsführung. Die Gondeln schweben über den gewohnten Verkehren wie Pkw, Bus und Bahn sowie dem Fahrrad und anderen Verkehrsmitteln. Die Exposition einer Seilbahn erlaubt dem Nutzer aber auch Sichtweisen und Einblicke, die nicht nur positiv zu bewerten sind. Auch wenn es technisch möglich ist dies zeitweise zu unterbinden, kann aus der Vogelperspektive in Gärten oder Wohnung geschaut werden. Auch der Schattenwurf bei der Überfahrt von Grundstücken ist ein zu beachtender Aspekt.

Die Integration von Seilbahnen in das bestehende ÖPNV-System wird auch in anderen Kommunen diskutiert. Eine Trassenführung in Bonn würde die Universitätskliniken auf dem Venusberg mit dem UN-Campus sowie dem rechtsrheinischen Standort der Telekom verbinden. Die Kölner Variante beschreibt eine Seilbahn im Nord-Süd-Verlauf über den Rhein mit diversen links- und rechtsrheinischen Stationen. In Koblenz ist die zur Bundesgartenschau gebaute Seilbahn erfolgreich in das ÖPNV-System integriert worden.

Die Integration einer Seilbahn in Bergisch Gladbach als Ersatz bzw. Ergänzung zur Stadtbahnlinie 1 würde für Pendler einen weiteren Umsteigevorgang bedeuten. In der Regel wird davon ausgegangen, dass Pendler maximal zwei Umsteigevorgänge akzeptieren bevor sie auf Individualverkehrsmittel zurückgreifen.

### Empfehlung der Verwaltung:

In Hinblick auf die zu erwartenden Bevölkerungszuwächse, insbesondere in der Region und den damit verbundenen Zielen der Regionalen Kooperationen schlägt die Verwaltung vor, den Antrag der Fraktion DIE LINKE mit BÜRGERPARTEI GL zu einer Machbarkeitsstudie, die allein Bezug auf die Realisierung einer Seilbahn nimmt, abzulehnen. Vielmehr sollte eine Gesamtkonzeption angestrebt werden, in der verschiedene Verkehrsmittel, explizit unter Berücksichtigung einer optionalen Seilbahn, in eine solche Machbarkeitsstudie eingebunden werden.

Die Verwaltung empfiehlt die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn für die Verbindung Bensberg/Verkehrsbauwerk mit Spitze/Kürten abzulehnen. Sie wird jedoch beauftragt, in regionaler Abstimmung einen integrierten und intermodalen Ansatz zu verfolgen, der die Ertüchtigung der Stadtbahn 1 und von Bensberg als zentralen Mobilitätsknotenpunkt für die Region im Blick hat. Dabei soll auch die Möglichkeit einer Seilbahn geprüft werden.