

Absender Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Drucksachen-Nr. 643/2000
	<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
	<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich
Antrag	
der Fraktion, der Ratsmitglieder ▼	zur Sitzung des
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Hauptausschusses am 24.10.2000

Tagesordnungspunkt

Fortführung der Linie 1 über Bensberg hinaus - Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 30.11.1999

Inhalt

Die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN hat mit Schreiben vom 30.11.1999 folgenden Antrag gestellt:

Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach fordert die Fortführung der Linie 1 über Bensberg hinaus in den ÖPNV-Bedarfsplan von 2000 bis 2004 unter „Anführung vordringlicher Bedarf“ aufzunehmen.

Stellungnahme der Bürgermeisterin:

Eine Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 ist im ÖPNV-Bedarfsplan für das Land Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 1998 z.Z. unter der Kategorie „möglicher späterer Bedarf“ eingeordnet. Bereits 1992 wurde im Rahmen einer standardisierten Bewertung eine Stadtbahnverlängerung nicht nur bis zur Haltestelle Bensberg, sondern auch bis zu möglichen weiteren Haltestellen „Wohnpark“ und „Bockenbergl“ untersucht. Im Rahmen der inzwischen abgeschlossenen Verlängerung der Stadtbahnlinie bis zur Haltestelle Bensberg (Busbahnhof) wurde bei der Spiekermann GmbH & Co, Beratende Ingenieure, Düsseldorf, ein weiteres Gutachten zu dieser Frage in Auftrag gegeben. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die 1,1 km lange Linienerweiterung eine verbesserte Erschließung und damit eine leichte Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr entsteht. Es wird vorgeschlagen, an der Autobahnauffahrt eine Pkw-Abstellanlage mit 800 Stellplätzen zu errichten, die Pendler auf dem Weg nach Köln insbesondere von der Autobahn, aber auch von anderen regionalen Straßen aufsuchen und von dort aus mit der Straßenbahn weiterfahren können. Dabei sei die Hauptnutzung allerdings nicht aus dem Raum Bensberg, d.h. im Stadtgebiet zu erwarten, sondern weitestgehend aus weiter östlich gelegenen Gemeinden.

Zunächst ist also festzuhalten, dass nach der Einschätzung durch das Ingenieurbüro Spiekermann die Stadt Bergisch Gladbach nur in sehr begrenztem Maße von möglichen Vorteilen einer Stadtbahnverlängerung nebst P & R – Parkplatzanlage profitiert.

Die Verwaltung hat das vorgelegte Gutachten in Abstimmung mit der Stadtverkehrsgesellschaft einer kritischen Würdigung unterzogen. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Annahmen des Ingenieurbüros hinsichtlich der Attraktivität des Park-and-Ride-Platzes für Pendler zu optimistisch sind. Es ist anzuzweifeln, ob die eher auf die örtliche Erschließung hin ausgerichtete Straßenbahn mit ihren verhältnismäßig langen Fahrzeiten tatsächlich geeignet ist, Autofahrer, die sich einmal auf der Autobahn befinden, von dieser „herunterzuholen“. Der umsteigewillige Autofahrer dürfte bei den gegebenen großen Entfernungen eher auf die Angebote der Eisenbahn denn auf die der Straßenbahn zurückgreifen. Hier ist insbesondere die Personenstrecke von Gummersbach über Overath und Rös-rath nach Köln zu nennen. Allerdings ist auch zu berücksichtigen, dass die Straßenbahn einen anderen Teil der (Innen-)Stadt Köln direkt erschließt als die Eisenbahn. Der volkswirtschaftliche Nutzen der beabsichtigten Maßnahme wird daher von der Verwaltung aktuell skeptisch eingeschätzt. Andere, auf die Eisenbahn orientierte Konzepte, die allerdings nicht das Stadtgebiet von Bergisch Gladbach betreffen, dürften volkswirtschaftlich zu günstigeren Ergebnissen führen.

Die Effekte der beabsichtigten Stadtbahnverlängerung für das Stadtgebiet sind bereits nach Aussage des Ingenieurbüros Spiekermann gering. Aus der Sicht der Stadt ist hier weiterhin zu berücksichtigen, dass eine mögliche Streckenführung stets zu einem Parallelverkehr zu bestehenden Buslinien führen würde. Dies gilt insbesondere für die Erschließung des Wohnparks Bensberg. Für Verkehre aus dem Bereich Moitzfeld/Herkenrath wäre eine Verlängerung der Bahn bis zur Autobahnan-schlussstelle ohnehin uninteressant, da die Fahrgäste des ÖPNV bereits im Bus sitzen und die Fahrplankoordinierung Bus/Bus und Bus/Bahn sinnvollerweise auch weiterhin am Busbahnhof erfolgen sollte. Ein zusätzlicher Umsteigepunkt am Bockenberg brächte insofern zeitlich eher Nachteile als Vorteile. Die heute vorhandene Lösung mit dem Busbahnhof und der darunter angeordneten Straßenbahnhaltestelle dürfte für die Erschließung der Stadtteile Moitzfeld und Herkenrath bereits ein Optimum darstellen.

Die Stadtbahnverlängerung allein bis zur Autobahnauffahrt im Bereich Bockenberg ist mehr als doppelt so lang als die in den vergangenen Jahren gebaute Trassenverlängerung von Hoppenkamp bis Bensberg. Die zu erwartenden Kosten dürften, da weite Teile der Trasse weiter in Tunnellage verlaufen müssen, bei ca. 80 bis 85 Mio DM liegen. Für die Stellplatzanlage treten weitere 16 bis 20 Mio DM hinzu. Hiervon würde die Stadt – geschätzt auf der Grundlage aktueller Förderbestimmungen – ca. 22 bis 28 Mio DM tragen müssen.

Unter Würdigung der durchgeführten Überprüfungen ist eine Verlängerung der Trasse zur Autobahnauffahrt wirtschaftlich nicht sinnvoll und sollte daher auch von der Stadt Bergisch Gladbach nicht mit besonderen Prioritäten versehen werden. Eine noch weitere Verlängerung der Bahn Richtung Moitzfeld und Herkenrath ist insoweit nicht interessant, als diese Stadtteile schon heute an ein leistungsfähiges Bussystem angeschlossen und auch an die weiterführenden Systeme (Straßenbahn, Bundesbahn) angebunden sind.

Es wird vorgeschlagen, dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN nicht zu folgen. Sollte allerdings ein Vorstoß aus der Region erfolgen, so könnte sich die Stadt einem von dort aus auch finanzierten Konzept anschließen.