

Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin

Federführender Fachbereich Projektbeauftr. für techn. Großproj.		Drucksachen-Nr. 407/2001
		<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
		<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich
Beschlussvorlage		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Hauptausschuss	26.06.2001	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Stadtbahnlinie 1

hier: Verlängerung bis zur BAB-Anschlussstelle Moitzfeld

Beschlussvorschlag

1. Eine „Regionalkonferenz“ zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 wird zur Zeit nicht durchgeführt.
2. Die Bürgermeisterin wird beauftragt, in der Rahmenplanung Bensberg zu prüfen, ob zur Sicherung der Trasse bis zu einer möglichen Haltestelle sowie der Bauflächen für eine P + R-Anlage im Bereich Bockenbergr weitere planerische oder sonstige Schritte erforderlich werden.

Sachdarstellung / Begründung

Aus den im Zusammenhang mit der fertiggestellten Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 angestellten Untersuchungen ergibt sich, dass bei der Stadtbahnverlängerung bis Bockenberg ohne den Bau einer P + R-Anlage die ÖPNV-Erschließung des Offermangelandes und des Wohnparks Bensberg zwar verbessert würde, dies aber allein nicht ausreichend ist, den Bau eines Massenverkehrsmittels wie einer Stadtbahn zu rechtfertigen.

Das Vinzenz-Pallotti-Hospital und der Technologiepark dürften aufgrund der großen Parkplatzangebote keine wesentlichen zusätzlichen Fahrgäste für die Linie 1 bewirken. Sinnvoll ist die Verlängerung deshalb nur bei gleichzeitigem Bau einer P + R-Anlage, deren optimale Größe mit ca. 800 Stellplätzen vom Gutachter ermittelt wurde.

Bei der Untersuchung der Einzugsbereiche für die P + R-Anlage wurde festgestellt, dass 25% der potentiellen Nutzer Bürger der Stadt Bergisch Gladbach sind, die übrigen kommen zu 29% aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis (ohne Bergisch Gladbach), zu 35% aus dem Oberbergischen Kreis und zu 11% aus dem Rhein-Sieg-Kreis.

Unter Zugrundelegung der heute geltenden Fördersätze ist bei der Stadtbahnverlängerung bis Bockenberg bei Investitionskosten von ca. 85 Mio. DM mit einem Eigenanteil – einschließlich Planungs- und Bauleitungskosten – für den Bauherrn von ca. 18 Mio. DM auszugehen; für die P + R-Anlage (Baukosten ca. 20 Mio. DM) beträgt dieser Anteil ca. 10 Mio. DM.

Vor dem Hintergrund dieser Zahlen war nun zu klären, ob eine solche Maßnahme regionale Unterstützung finden würde. Hierzu wurde u.a. die Einberufung einer „Regionalkonferenz“ angeregt.

Die Bürgermeisterin hat am 06.11.2000 in der Sitzung der Arbeitsgemeinschaft der Hauptverwaltungsbeamten im Rheinisch-Bergischen Kreis die Kollegen über die Stadtbahnbaumaßnahme informiert und am 08.11.2000 den Regierungspräsidenten, den Landrat und den Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg angeschrieben und um ihre Meinung zu der Einberufung einer „Regionalkonferenz“ gebeten. Der Landrat hat den benachbarten Kreisen Oberberg und Rhein-Sieg sowie den Kommunen Overath, Kürten und Rösrath ebenfalls den Vorschlag unterbreitet. Ergänzend wurde der OB der Stadt Köln angeschrieben.

Während die Bezirksregierung und der VRS in der Maßnahme „grundsätzlich ein sehr sinnvolles Projekt“ sehen, sich über die Finanzierung aber sehr zurückhaltend äußern, betont der Oberbergische Kreis seine „eigenständige Arbeitsmarktregion“ mit geringen die Kreisgrenze überschreitenden Auspendlern und hält die Stadtbahnverlängerung mit einer großen P + R-Anlage gegenüber seinen Anstrengungen zur besseren Auslastung der Citybahn (DB-Linie RB 25) für „kontraproduktiv“.

Der Rhein-Sieg-Kreis erklärt, dass er ein „ausreichendes Angebot für die Bevölkerung“ vorhält.

Die Gemeinde Kürten erkennt für ihre Bürger keinen Bedarf an einer Stadtbahnverlängerung.

Die Stadt Rösrath sieht sich zurzeit mit dem öffentlichen Verkehr hinreichend versorgt und keine Veranlassung, das Vorhaben zu unterstützen bzw. im Rahmen der Kreisumlage zu finanzieren.

Einzig die Stadt Overath sieht die Maßnahme positiv und meint, dass die Stadtbahnverlängerung auf einer „Regionalkonferenz“ mit den betroffenen Städten erörtert und auf Realisierung geprüft werden sollte.

Die Stadt Köln sieht- aufgrund der langen Fahrzeit der Linie 1 und der parallelen DB-Strecke Köln-Overath kein ausreichendes Potential an P + R-Kunden mit dem Ziel Köln.

Von der erhofften regionalen Unterstützung kann somit – trotz nachgewiesener verkehrlicher Effekte – aktuell nicht ausgegangen werden.

Damit ist jedoch nichts über zukünftige Entwicklungen, Möglich- und Notwendigkeiten ausgesagt. Auch ein heute nur sehr begrenztes Interesse aus der Region sollte kein Grund sein, eine für die langfristige Stadt- und Regionalentwicklung wichtige Handlungsoption aufzugeben. Damit stellt sich aktuell die Aufgabe der Trassen- und Standortsicherung. Ein geeigneter Rahmen zur Klärung dieser Frage und zur Dokumentation der Ergebnisse ist die Rahmenplanung Bensberg. Je nach Ergebnis der Überprüfung wären weitere planerische Schritte abzustimmen.