

61.4 - Öffentlicher Personennahverkehr

Mitteilung
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschuss	09.05.2012	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- Punkt	Anfrage der CDU-Fraktion vom 30.04.2012: Barrierefreier Ausbau Linie 16
-------------------------	--

Mitteilung:

Am 31.01.2012 wurde dem Planungs- und Verkehrsausschuss über den Sachstand zum behindertengerechten Ausbau der Stadtbahnstationen Hersel, Uedorf und Widdig bereits ausführlich berichtet (TOP 4.4). Die Verwaltung verweist bzgl. der Hintergründe auf o.g. Mitteilungsvorlage.

Zu den Fragen nimmt die Verwaltung folgendermaßen Stellung.

zu 1.

Gesetzliche Grundlage zur Barrierefreiheit im ÖPNV ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG). In §8(1) ist festgelegt, dass im Verkehrsbereich Neubauten sowie größere Umbauten oder Erweiterungen entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei gestaltet werden sollen.

Bei bestehenden Anlagen ist eine sukzessive Herstellung barrierefreier Standards entsprechend der zur Verfügung stehenden Finanzmittel üblich. Im Stadtbahnnetz Köln/Bonn ist dieser Prozess voll im Gange, aber noch nicht abgeschlossen. Die Reihenfolge des Umbaus von Anlagen ergibt sich aus vielen einzelnen Faktoren wie der Nutzungsintensität, dem baulichen Aufwand und der möglichst breit getragenen Verständigung auf eine Vorzugslösung. Rechtlich bindende Prioritätenlisten gibt es nicht. Der Verwaltung ist nicht bekannt, dass es für die beschleunigte Umsetzung ausgewählter Projekte rechtliche Einflussmöglichkeiten gibt.

zu 2.

Die Option, Schienengüterverkehr durchzuführen, ist aus Sicht der Verwaltung im Sinne der aktuellen verkehrspolitischen Diskussion grundsätzlich zeitgemäß. Auf der anderen Seite sollte es aber auch ernsthafte Perspektiven für eine regelmäßige Nutzung geben.

Hinsichtlich des Güterverkehrs stellt sich die Situation auf dem betroffenen Streckenabschnitt der Linie 16 zwischen Wesseling und Hersel derzeit folgendermaßen dar:

- 1) In Wesseling trifft die sog. Querbahn auf die Rheinuferbahn (Linie 16). Über die Querbahn läuft umfangreicher Güterverkehr der HGK u.a. zum Hafen Godorf und zum Übergabebahnhof Brühl (Anschluss der HGK an das Netz der DB AG).
- 2) Zwischen Wesseling und Hersel lässt die Streckeninfrastruktur der Rheinuferbahn den Verkehr von Güterzügen im Mischbetrieb mit Stadtbahnen zu (keine Hochbahnsteige bzw. Umfahrgleise in Wesseling und Wesseling Süd).
- 3) Ab Hersel bestehen für den Güterverkehr zwei Optionen: Bedienung des Anschlussgleises Bonn Nord (früher Anschluss an die Hafenbahn, außerdem diverse Industriebetriebe) oder aber Befahrung des Verbindungsgleises zum Bahnhof Bonn-Bendenfeld (weiterer Anschluss an das Netz der DB AG).

Die Optionen gemäß Punkt 3 werden derzeit nicht genutzt. Lediglich das Gleis nach Bonn-Bendenfeld wird zeitweise als Abstellgleis für Güterwagen verwendet.

Grundsätzlich bietet die Güterverkehrsoption eine aus eisenbahnbetrieblicher Sicht vorteilhafte zweite Übergabemöglichkeit vom HGK-Netz auf das DB-Netz, die in Zukunft bei Betriebsstörungen oder aber bei zunehmender Überlastung der Übergabemöglichkeit in Brühl wertvoll sein könnte. Die HGK verweist diesbezüglich auf das prognostizierte steigende Güterverkehrsaufkommen. Konkrete Pläne zur Nutzung bestehen derzeit nicht.

zu 3.

Vor eine Einstellung oder eine wesentliche Kapazitätseinschränkung von Eisenbahnstrecken hat der Gesetzgeber zum Schutz bestehender Infrastruktur hohe Hürden gesetzt. Zur Aufgabe der Güterverkehrsoption müsste ein von der HGK beantragtes Stilllegungsverfahren gemäß §11 AEG durchgeführt werden. Ob diesem von der zuständigen Aufsichtsbehörde stattgegeben würde, kann vorab nicht eingeschätzt werden.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat keine unmittelbare Einflussmöglichkeit auf einen derartigen Prozess. Stattdessen befindet er sich mit der HGK und der Stadt Bornheim in ständigem Austausch, um eine tragfähige und umsetzbare Lösung zu erreichen. Zur besseren Entscheidungsgrundlage werden derzeit die Perspektiven des Güterverkehrs detailliert untersucht.

zu 4.

Mögliche Alternativen sind in o.g. Mitteilungsvorlage (TOP 4.4. vom 31.01.2012) aufgeführt. Diese bedeuten aber Mehrkosten und sind daher nur zu rechtfertigen, wenn in Zukunft die regelmäßige Nutzung der Strecke für den Güterverkehr wahrscheinlich ist.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)